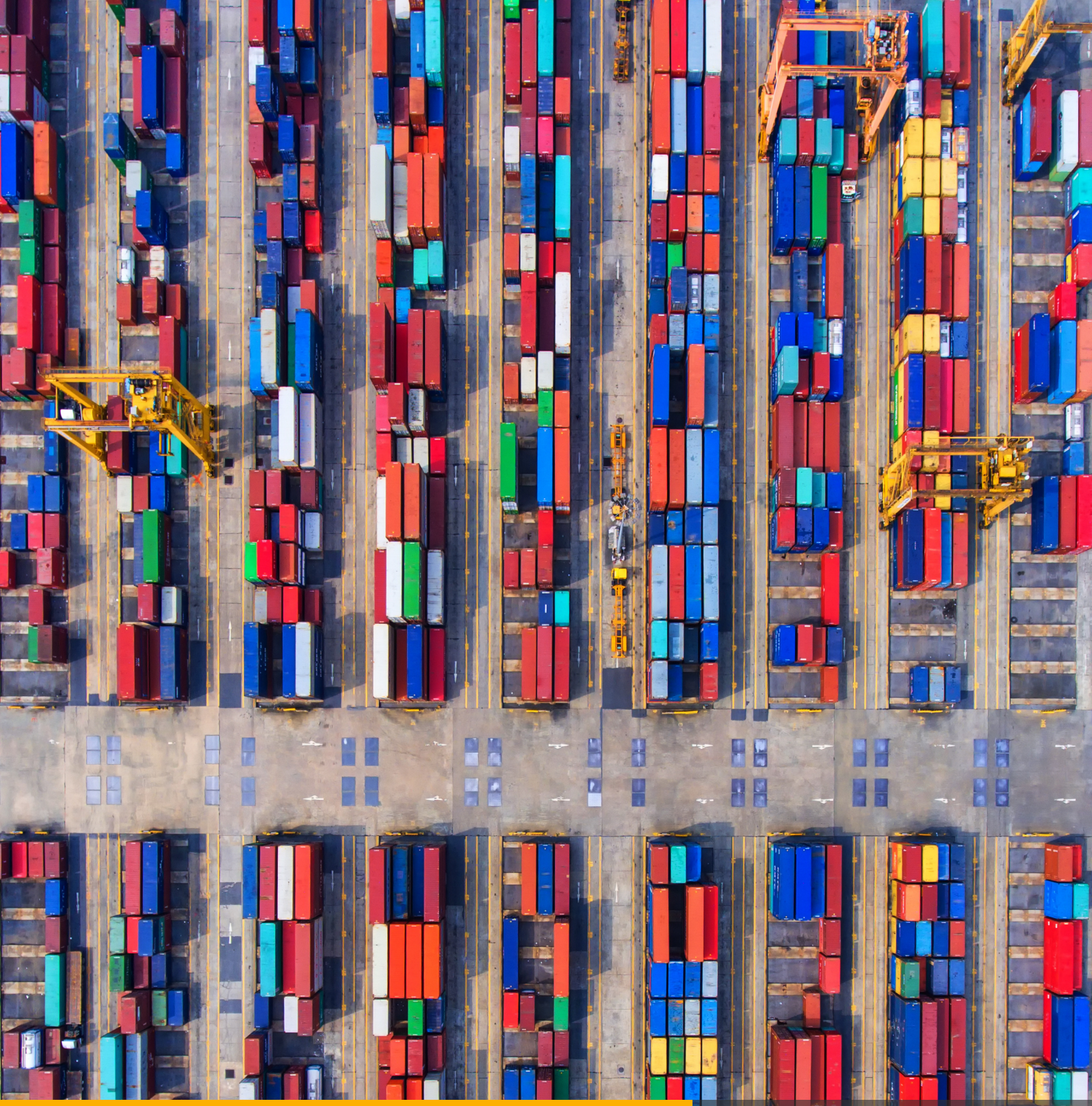


L'Inde, l'Australie, l'Indonésie, Taiwan et les autres

L'Indopacifique à l'épreuve des « nouvelles routes maritimes de la soie pour le 21ème siècle »

Laurent Amelot

Note 53
Novembre 2021

L'Institut Thomas More est un think tank libéral-conservateur et indépendant, basé à Bruxelles et Paris. Il est la fois un laboratoire de solutions innovantes, un centre d'expertise et un relais d'influence.

La démarche de l'Institut se fonde sur les valeurs proclamées dans sa Charte : la liberté et la responsabilité, le respect de la dignité de la personne, la subsidiarité, l'économie de marché, les valeurs universelles qui sont l'héritage commun des pays européens.

Paris
8, rue Monsigny
F-75 002 Paris
Tel : +33 (0)1 49 49 03 30

Bruxelles
Avenue Walkiers, 45
B-1160 Bruxelles
Tel : +32 (0)2 374 23 13

www.institut-thomas-more.org
info@institut-thomas-more.org

L'Inde, l'Australie, l'Indonésie, Taiwan et les autres

L'Indopacifique à l'épreuve des « nouvelles routes maritimes de la soie pour le 21ème siècle »

Laurent Amelot

Note 53 Novembre 2021

Laurent Amelot est chercheur associé à l'Institut Thomas More et directeur du Programme **L'Indo-Pacifique à l'épreuve des ambitions chinoises**. Diplômé de l'Institut d'Etude des Relations internationales (ILERI) et titulaire d'un Master 2 en sécurité internationale et défense de l'Université Lyon 3 (CLESID) et en géographie-aménagement du territoire de l'Université Paris 4 Sorbonne, il a été rédacteur en chef de la revue *Outre-Terre* et, en 1997, lauréat du prix Amiral Daveluy. Il est aujourd'hui chargé d'enseignement à l'ILERI et membre du groupe de réflexion Asie21. Après avoir longtemps consacré ses travaux à l'Asie du Sud-est et à l'Asie du Sud principalement, il s'est intéressé ces dernières années à la Chine, à sa politique étrangère et tout particulièrement à la dimension maritime de sa stratégie de puissance •

Sommaire

Résumé 6

Introduction 7

Gérer la complexité Les stratégies pour une Indopacifique libre et ouverte face à la montée en puissance de la Chine 9

Endiguer la Chine : la version américaine de la stratégie pour une Indopacifique libre et ouverte 9

Encadrer la Chine : la version japonaise de la stratégie pour une Indopacifique libre et ouverte 10

Face à la Chine, s'associer au Japon et aux États-Unis : la version indienne de de la stratégie pour une Indopacifique libre et ouverte 11

Se projeter sur les océans Indien et Pacifique pour contrer les États-Unis et leurs alliés : la version chinoise d'une Indopacifique sino-mondialisée 12

Retour à la centralité de l'océan Indien 12

L'océan Indien face au futur continent pivot des stratégies asiatiques, l'Afrique 14

L'océan Indien et ses contraintes géopolitiques, entre détroits et canaux 15

Dominer l'océan Indien par les infrastructures Le champ de manœuvres chinois le long des « nouvelles routes maritimes de la soie pour le 21ème siècle » 16

Une hégémonie sur l'économie maritime mondiale recherchée 16

Une hégémonie sur l'économie maritime mondiale assumée 17

La logique d'une flotte souveraine intégrée 17

Le défi naval chinois en question 17

Les « nouvelles routes maritimes de la soie pour le 21ème siècle », une initiative a-géopolitique pour dominer l'océan Indien 18

Les ports, vecteurs de l'expansion chinoise le long des « nouvelles routes maritimes de la soie pour le 21ème siècle » et la question de l'océan Indien 19

L'océan Indien, laboratoire de la future sino-mondialisation sur mer ? 20

Proposer une alternative aux ambitions chinoises Pour un « Corridor de croissance Asie-Afrique » redynamisé 22

Le « Corridor de croissance Asie-Afrique », bras armé des stratégies pour une Indopacifique libre et ouverte japonaise et indienne 22

Promouvoir le « Corridor de croissance Asie-Afrique » par l'intégration collaborative et rationnelle 23

Argumenter sur les failles des « nouvelles routes maritimes de la soie pour le 21ème siècle » afin de valoriser le « Corridor de croissance Asie Afrique » 24

Le « Corridor de croissance Asie-Afrique », catalyseur d'initiatives… avortées 25

Conclusion Six recommandations 26

Résumé

Nouvelle carte mentale de l'Asie maritime globale, l'Indopacifique représente le cadre géopolitique dans lequel s'inscrit la stratégie régionale des États-Unis et de ses partenaires locaux pour un monde libre et ouvert face à la montée en puissance de la Chine communiste • En effet, l'Indopacifique prétend créer un continuum économique et stratégique entre les océans éponymes, avec le détroit de Malacca comme point de jonction et l'Inde, comme acteur majeur associé à l'architecture de sécurité régionale dirigée par les États-Unis. Toutefois, les principales manœuvres se déroulent dans l'océan Indien, que la Chine populaire considère comme un océan central. Le Japon et l'Inde le perçoivent plutôt comme un océan stratégique. En investissant massivement dans cet océan Indien, la Chine continentale aspire à y devenir une puissance résidente.

Les « nouvelles routes maritimes de la soie pour le 21ème siècle » ouvrent la voie à un nouveau chapitre dans l'histoire de la domination de l'océan Indien par les puissances extrarégionales : la Chine communiste est le candidat déclaré pour succéder aux États-Unis • Elle est une grande puissance sur mer. Ses champions nationaux dominent l'économie maritime mondiale. Le long des « nouvelles routes maritimes de la soie pour le 21ème siècle », ils investissent massivement dans les infrastructures. Les ports constituent le vecteur dominant de leur expansion dans l'océan Indien. Le réseau ainsi constitué peut permettre à la Chine populaire de refaçonner l'ordre maritime régional et dessine les contours d'une possible nouvelle géographie du transport maritime dominée par des opérateurs chinois dont les motivations sont loin d'être a-géopolitiques.

Le « corridor de la croissance Asie-Afrique », catalyseur d'initiatives occidentales avortées, reste l'alternative la plus crédible face à l'ambition chinoise • Désireux de redonner vie aux anciennes routes maritimes entre l'Afrique et l'Asie, le Japon et l'Inde font de cette initiative le bras armé de leur « stratégie pour une Indopacifique libre et ouverte ». Elle est soutenue par les États-Unis et l'Australie. Encré dans une logique collaboratrice, ce corridor propose la construction d'infrastructures de qualité, adaptées au besoin des pays récipiendaire, avec un financement sur mesure et dans le respect de l'éthique des affaires, tout le contraire de la manière dont la Chine communiste construit son influence, via les infrastructures, dans l'océan indien et au-delà.

Recommandations • Face à la perspective de voir la Chine communiste transformer l'océan Indien en laboratoire de la sino-mondialisation sur mer, l'Institut Thomas More propose une action en six temps :

- **Assoir la prééminence de l'ordre libéral international,** rappeler les valeurs fondamentales ;
- **Revitaliser les stratégies pour une Indopacifique libre et ouverte,** déplacer le curseur sur le soutien au développement ;
- **Réorienter le Quad,** piloter les initiatives via un pool infrastructurel renforcé ;
- **Valoriser les initiatives régionales en matière d'infrastructures,** ressusciter la « Network Blue Dot » pour promouvoir le « Corridor de croissance Asie-Afrique » ;
- **Construire un système de veille,** encadrer des opérations d'infrastructures chinoises ;
- **Soutenir Taïwan dans ses démarches infrastructurelles,** les coordonner avec le pilotage du Quad.

Introduction

Le déplacement progressif du centre de gravité de la scène internationale de l'Atlantique vers l'Asie maritime, marqué par la perception d'un déclin relatif des États-Unis et d'une montée en puissance de la Chine communiste, bouleverse les équilibres géopolitique, économique et militaire régionaux et mondiaux. A l'échelle de l'Asie, cela se traduit par une rivalité sans cesse renouvelée entre Washington et Pékin, avec pour point d'ancrage premier l'Indopacifique.

La Chine populaire se situe au cœur des grandes manœuvres dans cette méga-région de l'Asie maritime globale. Après près de trois décennies centrées sur la restauration de l'intégrité territoriale et de la souveraineté nationale afin de construire un ordre intérieur communiste aux caractéristiques maoïstes, la Chine continentale, sous le règne de Deng Xiaoping, s'engage dans un politique de modernisation et d'ouverture sur le monde à partir des années 1980. Assoir les bases de la puissance de la nouvelle Chine devient l'objectif. La nouvelle équation économique se construit autour de l'industrialisation et la promotion du commerce comme vecteurs du développement. Cette nouvelle approche implique de la part de Pékin de porter désormais son regard vers la mer. Le changement de paradigme est radical. Si la question des frontières occidentales reste une priorité stratégique, la croissance, construite autour du développement des zones côtières et de la promotion de l'économie maritime, devient absolue.

Ce basculement des priorités vers l'est conduit le Parti-État chinois à renouer avec le très ancien passé de la Chine impériale, celui de la puissance maritime portée à son apogée par les expéditions de l'amiral Zheng He (1405-1433). La Chine étant une ile géopolitique, assurer la sécurité, d'une part, de ses approches maritimes, d'autre part, des voies de communication maritime devient là aussi un enjeu vital. Hu Jintao, dans son fameux discours sur le dilemme de Malacca (2003), a parfaitement identifié les enjeux liés à la vulnérabilité de la Chine communiste sur mer. Devenir une grand puissance océanique devient une priorité complémentaire, répondant à la réorientation désormais structurante de la géopolitique chinoise. Dès lors, si la Chine populaire entend répondre à ses défis en transformant en lac et en bastion les mers éponymes, elle amorce une expansion en direction des mers lointaines.

L'océan Indien est l'un des axes prioritaires de cette projection de puissance où les entreprises chinoises s'engagent dans des opérations de construction, de modernisation et d'extension de ports et d'infrastructures portuaires et autres. Il devient progressivement un « océan central » pour Pékin dans la mesure où la quasi-totalité des importations de besoins essentiels et la très grande majorité des exportations de la Chine populaire transitent par cet océan. Inquiets, les États-Unis, soutenus par l'Inde, qualifient cette expansion de stratégie du « collier de perles ». Si Pékin réfute l'hypothèse d'une menace chinoise et les desseins géopolitiques associés, Xi Jinping confirme les orientations stratégiques énoncées par Hu Jintao et rationalise les ambitions chinoises sous le couvert d'un « Rêve chinois », matérialisé dans son approche la plus médiatisée par le projet « une ceinture, une route » (OBOR, 2013), renommé « Initiative ceinture et route » en 2016. Son volet maritime est nommé « nouvelles routes maritimes de la soie pour le 21ème siècle ». Cette nouvelle approche est en rupture, sur la forme du moins, avec celle initiée par Deng Xiaoping. Si l'ambition reste inchangée – restaurer la puissance puis la centralité de la Chine sur la scène internationale, avec un horizon désormais clair : 2049, année du centenaire de la proclamation de la République populaire de Chine –, la posture et l'activisme sont affirmés, voire musclés, succédant à la logique dite du « profil bas ».

Dans l'océan Indien, la tendance amorcée sous Hu Jintao se renforce. Les entreprises chinoises, sous couvert des « nouvelles routes maritimes de la soie pour le 21ème siècle » multiplient leurs opérations portuaires et prennent une part en progression constante dans le structure du commerce maritime, répondant de manière de prémonitoire aux inquiétudes de la Banque asiatique du Développement (BaD) face au déficit d'infrastructures en Asie et à son impact en termes de développement, de connectivité et d'intégration, illustrées par un rapport publié en 2017 et intitulé « *Meeting Asia's infrastructure needs* ». Toutefois, cette réponse n'est que partielle et indirecte, dans la mesure où le réseau d'infrastructures portuaires et de terminaux intégrés qui se dessine est susceptible de modifier les équilibres géopolitiques et stratégiques dans cette partie du monde et au-delà. Il participe d'un objectif précis, mais sous-jacent : faire de la Chine populaire un acteur dominant sur les mers et les océans mondiaux en mobilisant une puissance construite autour de l'économie plutôt que le militaire, en s'appuyant sur un capitalisme d'État offensif dédié à la captation infrastructures pour promouvoir ses intérêts à l'international et offrir des points d'appui logistiques à ses forces navales pour les soutenir dans leurs opérations en environnement ultramarin potentiellement hostile. Cette approche ouvre la voie à un nouveau chapitre dans l'histoire de la domination de l'océan Indien par les puissances extrarégionales. La Chine communiste est clairement candidate à la succession des États-Unis. L'océan Indien devient-il le laboratoire de la sino-mondialisation sur mer ?

Dès le début des années 2000, le premier ministre japonais de l'époque Shinzo Abe tente d'apporter une réponse au défi ainsi posé par la Chine communiste. Conscient de l'interdépendance géopolitique et économique croissante entre l'Asie Pacifique et l'Asie Indienne, il présente sa vision de l'Asie maritime globale et renomme cette méga-région, Indopacifique. Son objectif : arrimer l'Inde à la structure de sécurité collective commandée par les États-Unis en Asie afin d'encadrer les ambitions stratégiques chinoises dans les océans Indien et Pacifique. Progressivement conceptualisée, l'Indopacifique devient la nouvelle carte mentale de l'Asie et la carte géographique autour de laquelle se construisent les nouvelles stratégies régionales du Japon aux États-Unis, de l'Inde à l'Australie en passant par la France, le Royaume-Uni, l'Allemagne ou les Pays-Bas. Si l'objectif de ces États est de préserver l'ordre libéral dans l'Indopacifique, concentrer leur attention sur les mers de Chine et Taïwan, qui représentent le poumon économique et la principale zone de tension de cette méga-région, est un impératif.

Néanmoins, il est également indispensable de porter son regard sur l'océan Indien, pivot des manœuvres géopolitiques dans l'Indopacifique, afin de répondre aux prétendues motivations a-géopolitiques de l'activisme portuaire chinois. Différents projets ont été initiés à partir de la fin des années 2010 à l'initiative du Japon et de l'Inde en particulier, sans totalement produire les effets escomptés. Aussi, un véritable réengagement politique, financier et stratégique majeur s'impose. Le Japon, l'Inde, l'Australie, comme les États-Unis, disposent des outils nécessaires pour répondre au défi portuaire chinois. Ils doivent être accompagnés d'un projet politique renouvelé. A défaut, l'alternative sino-centrée deviendra le cadre structurant de l'ordre international dans l'Indopacifique.

Gérer la complexité
Les stratégies pour une Indopacifique libre et ouverte face à la montée en puissance de la Chine

L'Indopacifique a été conceptualisée dans sa version actuelle le Premier ministre japonais, Shinzo Abe, en 2007 (1). Elle prétend fusionner l'océan Pacifique et l'océan Indien afin d'en faire un théâtre unique, intégré, fort de plus de la moitié de la population mondiale et abritant les économies parmi les plus dynamiques de la planète. La République populaire de Chine semble s'être approprié cette approche qui est sensiblement différente de celle retenue par les administrations américaine et australienne, partenaires de l'Inde et du Japon au sein du *Quadrilateral Security Dialogue* (Quad). Toutefois, en dépit de l'importance accordée à cette nouvelle région globale, les opérations engagées par les entreprises chinoises se concentrent sur l'axe mers de Chine-mer méditerranée, avec pour épicentre l'océan Indien.

Endiguer la Chine : la version américaine de la stratégie pour une Indopacifique libre et ouverte

Les États-Unis ont validé le concept d'Indopacifique dans différents documents stratégiques (2), le définissant comme la région qui s'étend de la côte ouest des États-Unis jusqu'à la côte occidentale de l'Inde, selon une appréciation proche de celle proposée par l'Australie (3). Washington accorde une importance particulière au volet sécuritaire de ce théâtre, avec comme fil conducteur l'endiguement de la Chine communiste, qualifiée de « puissance révisionniste » dans la version 2017 de sa Stratégie de sécurité nationale (*US National Security Strategy*) (4). Cette approche est notamment illustrée par la réactivation du Quad en novembre 2017, après plusieurs années de sommeil sur demande de Canberra, et par le changement d'appellation de l'*US Pacific Command* (*US PaCom*), devenu en juin 2018 l'*US Indo-Pacific Command* (*US Indo-PaCom*), sans que sa zone de responsabilité et ses prérogatives ne soient modifiées. Par ailleurs, le titre de la nouvelle politique asiatique des États-Unis, succédant au *Rebalancing to Asia /Pivot to Asia* n'est pas sans rappeler celui de celle du Japon : *Free and Open Indo-Pacific Strategy*.

(1) Cf. « Confluence of the Two Seas », Speech by H. E. Mr. Shinzo Abe, Prime Minister of Japan at the Parliament of the Republic of India, 22 août 2007,disponible ici.
(2) Cf. *US National Security Strategy*, 2017, disponible ici, *US National Defense Strategy*, 2018, disponible ici.
(3) Cf. *Australian White Defence Paper*, 2013,disponible ici.
(4) Cf. *US National Security Strategy*, 2017, *op. cit.*

Encadrer la Chine : la version japonaise de la stratégie pour une Indopacifique libre et ouverte

La *Free and Open Indo-Pacific Strategy* japonaise repose sur un double constat et une double réflexion conceptuelle. La mer est cruciale pour le Japon, son économie et sa population, dans la mesure où c'est par cet espace que transite l'essentiel des exportations vers ses marchés captifs mais aussi l'ensemble de ses importations de matières premières et d'énergie, en particulier depuis l'accident de Fukushima (2011) et l'arrêt quasi-complet de sa filière nucléaire (2013). Dans le même temps, Tokyo observe avec une certaine anxiété la montée en puissance de la Chine communiste qui adopte une posture toujours plus affirmée dans les mers de Chine et qui s'avère être un concurrent sérieux sur les marchés internationaux, en particulier dans les secteurs des infrastructures logistiques et du transport maritime, vitaux pour la croissance de l'économie japonaise.

Dès lors, si l'alliance avec les États-Unis reste la pierre angulaire du système de défense japonais, Tokyo cherche à élargir le périmètre de ses partenariats stratégiques. L'Australie, mais surtout l'Inde, avec laquelle Tokyo partage une identité de vue sur l'évolution de la situation géopolitique en Asie, apparaissent comme des cibles prioritaires. Le « Diamant démocratique pour la sécurité de l'Asie » (*Asia's Democratic Security Diamond*), également appelé « Diamant de la sécurité » (*Security Diamond*), imaginé par Shinzo Abe en 2012, s'inscrit dans cette logique. C'est un quadrilatère reliant le Japon aux États-Unis, l'Australie à l'Inde mais aussi le Japon à l'Inde et les États-Unis à l'Australie, à travers lequel une coopération renforcée en matière de sécurité doit faciliter la liberté de navigation sur les routes maritimes commerciales et promouvoir le libre-échange, l'État de droit et la démocratie. Ces objectifs excluent explicitement la Chine continentale, qui se situe pourtant au centre de cette figure géométrique, mais dont il convient d'empêcher que les actions aboutissent à faire des mers de Chine un « lac chinois ». Aussi, le « Diamant de la sécurité » participe à la redéfinition des priorités de la politique étrangère japonaise, plaçant l'Indopacifique au cœur de l'activité diplomatique de Tokyo.

Ce déplacement du centre de gravité de l'action internationale du Japon prend racine dans la conférence prononcée en août 2007 par Shinzo Abe devant le parlement indien, à Delhi et intitulée « Confluence des deux mers ». A cette occasion, le Premier ministre japonais déclare que la mer est devenue un théâtre unifié ayant son centre dans l'océan Indien, avec des ramifications à l'est, vers l'océan Pacifique, et à l'ouest, vers l'Afrique (1). Cette réflexion sera affinée, à l'occasion de la TICAD VI (*Tokyo International Conference for African Development*, Conférence internationale de Tokyo pour le développement de l'Afrique), réunie à Nairobi en 2016, lorsque Shinzo Abe dévoilera sa *Free and Open Indo-Pacific Strategy*, construite autour d'une union entre deux continents, l'Asie et l'Afrique, et entre deux océans, le Pacifique et l'Indien, avec l'Inde, située à la jonction de ces quatre espaces (2). Ainsi, si la *Free and Open Indo-Pacific Strategy* se fixe comme priorité la protection des voies de communication maritimes (*Sea Lanes of Communication*, SLOCs) et explicite la centralité de l'Inde dans la nouvelle orientation diplomatique du Japon, elle apparait également comme une réponse aux « nouvelles routes maritimes de la soie pour le21ème siècle » chinoises et un outil indispensable pour faciliter le rapprochement entre Washington et Delhi, par l'intermédiaire de Tokyo.

(1) Cf. « Confluence of the Two Seas », *op. cit.*
(2) Cf. Adress by Prime Minister Shinzo Abe at the Opening Session of the Sixth Tokyo International Conference on African Developement (TICAD VI), 27 août 2016, disponible ici.

Face à la Chine, s'associer au Japon et aux États-Unis : la version indienne de de la stratégie pour une Indopacifique libre et ouverte

L'Inde intègre l'Indopacifique dans sa réflexion stratégique à partir du milieu des années 2000. D'un côté, Delhi réfléchit à une alternative à l'Asie-Pacifique, qu'il nomme Indopacifique. L'Asie-Pacifique, qui comprend l'Asie orientale et l'Asie du Sud-est, ainsi que les îles du Pacifique, se clôture conceptuellement avec le détroit de Malacca. Elle exclut de fait l'Asie du Sud et l'Inde de toute réflexion globale sur l'Asie. A l'inverse, l'Indopacifique, en créant une liaison entre les océans Indien et Pacifique, inscrit l'Asie dans sa globalité et met en évidence les continuités et interdépendances économiques, infrastructurelles et militaires qui animent ce vaste ensemble. Elle traduit théoriquement la capacité de la marine indienne à encadrer les actions de son homologue chinois dans l'océan Indien tout en menant des opérations de contre-intrusion dans les mers de Chine.

Le détroit de Malacca devient dès lors un espace de connexions. De l'autre, l'*Indian Navy*, par l'intermédiaire de sa Stratégie de sécurité maritime (*Indian Maritime Security Strategy*, 2015) réaffirme la pertinence de ses deux zones de responsabilité. La principale inclut l'océan Indien septentrional, les territoires insulaires indiens et les SLOCs indiennes, tandis que la secondaire intègre l'océan Indien méridional, les mers de Chine et les portions centrale et occidentale de l'océan Pacifique **(1)**. La combinaison de ces deux zones de responsabilité couve un espace similaire à celui que le Japon propose dans sa définition de l'Indopacifique, mais il est sensiblement différent de celui défini par les États-Unis dans leur stratégie de sécurité nationale. Cette définition est confirmée dans la doctrine de l'*Act East Policy,* prolongement de la *Look East Policy,* qui fixe comme objectifs essentiels de la nouvelle politique étrangère de l'Inde la protection des intérêts stratégiques nationaux dans l'océan Pacifique et des SLOCs, en particulier celles sur lesquelles l'Armée populaire de Libération-Marine (APL-M) apparait de plus en plus offensive. Aussi, alors que Delhi et Tokyo intègrent l'espace situé entre les côtes occidentales de l'Inde et l'Afrique de l'Est dans leur réflexion indopacifique, Washington confie la responsabilité de cette zone à l'*US Central Command* (*US CentCom*).

Or, dans cette zone, se trouvent le Pakistan et l'Iran, enjeux de contentieux entre l'Inde et les États-Unis : si le premier est le rival historique de l'Inde mais le partenaire « stratégique » des États-Unis dans la lutte contre le terrorisme et dans la stabilisation de l'Afghanistan, le second est l'ennemi juré de l'administration américaine mais le partenaire « stratégique » de l'Inde pour son approvisionnement énergétique et ses politiques d'encerclement du Pakistan et de désenclavement de l'Afghanistan et des pays de l'Asie centrale. Cette situation constitue un véritable défi pour Washington qui multiplie les gestes bienveillants en direction de l'Inde afin d'en faire l'une des pièces maitresses de sa *Free and Open Indo-Pacific Strategy.* Toutefois, confrontée à un manque de vision stratégique à long terme et à des déficits opérationnels, en particulier dans la marine, l'Inde reste réticente à s'afficher aux côtés des États-Unis. Ainsi Delhi refuse que l'*Indian Navy* effectue des patrouilles avec l'*US Navy* dans les mers de Chine, dans le cadre d'opérations de liberté de navigation (*Freedom of navigation operations*, FONOPS) alors qu'elle y a des intérêts à protéger (Vietnam et Russie sibérienne, notamment). Cette décision est motivée autant par un complexe d'infériorité vis-à-vis de la Chine communiste que par une divergence conceptuelle entre Delhi et Washington à propos de la liberté de navigation et des opérations liées (*Freedom of navigation*, FON et FONOPS).

(1) Cf. *Ensuring secure seas: Indian maritme security strategy*, disponible ici.

En effet, alors que les États-Unis prônent une liberté absolue de navigation (avec l'application du principe du passage inoffensif), l'Inde en accepte l'idée, mais reste réticente à l'appliquer aux abords de son espace maritime, rejoignant en cela la Chine continentale dans son discours. Néanmoins, cela n'empêche pas Delhi d'autoriser l'*Indian Navy* à effectuer des exercices avec les Forces maritimes d'auto-défense japonaises en mer de Chine orientale et le Japon à participer à l'exercice Malabar, à l'heure où la Chine populaire n'est plus invitée à l'exercice américain RIMPAC (*Rim of the Pacific Exercise*, Exercice du bassin du Pacifique).

Se projeter sur les océans Indien et Pacifique pour contrer les États-Unis et leurs alliés : la version chinoise d'une Indopacifique sino-mondialisée

Le Parti-État chinois a adopté implicitement le concept d'Indo-Pacifique par l'intermédiaire de sa stratégie des deux océans (*Two Ocean Strategy*). Mais Pékin considère que la *Free and open Indo-Pacific Strategy* est une manœuvre américaine destinée à diviser l'Asie, à faciliter le maintien de sa présence dans la région et à pérenniser son statut de superpuissance garante de l'équilibre des puissances dans la zone alors qu'ils y sont en perte de vitesse sur les plans politique et économique. Dans le même ordre d'idée, Pékin estime que la convergence nippo-indienne participe d'une logique d'endiguement, soutenue par les États-Unis et l'Australie dans le cadre du Quad, nouvelle mouture.

Ainsi, si les différentes puissances évoquées ci-dessus s'accordent sur l'importance stratégique que revêt l'Indo-Pacifique dans les réflexions géopolitiques sur cette macro-région, l'Inde et le Japon placent l'océan Indien en son cœur tandis que la République populaire de Chine le considère comme central pour la réussite de ses ambitions.

Retour à la centralité de l'océan Indien

Longtemps considéré comme périphérique, l'océan Indien retrouve une certaine centralité à partir des années 1980, dans le prolongement du renversement du Shah par les partisans de l'Ayatollah Khomeiny en Iran (1979), de l'invasion de l'Afghanistan par l'Union Soviétique (1979), du déclenchement par Saddam Hussein d'une guerre qui durera près de dix ans contre son voisin perso-chiite (1980) et de la progressive montée en puissance économique de différents pays asiatiques, dont la Chine continentale.

L'océan Indien abrite plus du tiers de la population mondiale. Il recouvre le cœur de l'Islam, où les principaux centres de réflexion sur son idéologie sont installés, et dessine un croissant d'ouest en est où les habitants de tous les pays riverains sont majoritairement musulmans. De plus, cet océan borde l'une des principales zones de tensions affectant la sécurité internationale, la région qui s'étend de la péninsule Arabique à la zone afghano-pakistanaise, en passant par le Moyen-Orient et l'Iran. Il est l'un des principaux théâtres de la compétition entre les États-Unis et la Chine communiste, entre cette dernière et le couple Inde-Japon, et est l'un des lieux prioritaires de la lutte occidentale contre les entités radicales islamistes sunnites et l'Iran, dont le changement de régime est l'une des priorités américaines. Par conséquent, la multiplication des conflits aux caractéristiques protéiformes dans ce vaste espace a conduit les principales puissances occidentales à y renforcer leur présence via, notamment, le déploiement de moyens navals et aéronavales.

Les États-Unis ont créé un commandement dédié en 1983, l'*US CentCOM*, qui couvre le Moyen-Orient, l'Asie centrale, l'Asie du Sud-ouest et l'Afrique de l'Est – cette dernière région lui sera retirée en 2008 avec la création de l'*US Africa Command* (*US AfriCOM*) – et dispose d'une base permanente à Djibouti depuis 2002. De plus, la résurgence de foyers de piraterie maritime, parfois adossés à des actes de terrorisme maritime, aux abords de la Corne de l'Afrique et du détroit de Malacca a conduit différentes puissances asiatiques, dont le Japon et la Chine communiste, à investir l'océan Indien afin d'y protéger leurs intérêts. Tokyo et Pékin ont sollicité Djibouti afin de se doter d'une base militaire dans le but de soutenir leur groupe naval respectif opérant sur zone. Le Japon dispose d'une emprise à Djibouti depuis 2011, la première à l'étranger depuis la fin de la Seconde guerre mondiale, et la Chine continentale depuis 2017, la première hors de son territoire depuis la création de la République populaire en 1949.

L'océan Indien participe à la vitalité du commerce maritime international et à l'impérieuse nécessité de maintenir ouvertes les voies de communication sur mer. Si 90 % du commerce mondial et 2/3 des approvisionnements énergétiques mondiaux s'effectuent par voie maritime, 70 % des exportations de pétrole et 60 % du commerce maritime mondial empruntent l'océan Indien, tandis que 40 % des besoins mondiaux en pétrole transitent par le détroit d'Hormuz et 50 % du commerce maritime mondial passe par celui de Malacca. Ainsi, si l'*Europe-Asia Line* traverse le canal de Suez puis le détroit de Bab El Mandeb et se prolonge par le nord des Maldives et le sud de Sri Lanka en direction des détroits de Malacca, de le Sonde ou de Lombok puis des mers de Chine vers leur destination finale (Chine continentale, Japon, Corée du Sud, République de Chine, pays d'Asie du Sud-est), la *Middle-East-Asia Petroleum Line* emprunte la même voie, mais son point de départ se situe au cœur du golfe Persique avec comme point de sortie le détroit d'Hormuz.

Dès lors, si les Occidentaux qualifient l'océan Indien, d' « océan de transit », la Chine, le Japon et l'Inde le perçoivent plutôt comme vital pour leur économie respective. En effet, la République populaire de Chine, dont la consommation de pétrole continue de croître malgré une certaine inflexion liée à la réduction de son taux de croissance annuel, voit 65 % de ses importations empruntés le détroit d'Hormuz et 85 % celui de Malacca. Le Japon, entièrement dépendant de l'étranger pour son approvisionnement en pétrole, fait transiter plus de 70 % de ses importations par le détroit d'Hormuz et plus de 90 % par celui de Malacca. Enfin, l'Inde, en phase de supplanter le Japon comme troisième consommateur mondial de pétrole derrière les États-Unis et la Chine, importe 90 % de ses besoins, qui empruntent pour 90 % d'entre eux le détroit d'Hormuz et la mer d'Arabie. Ses achats de gaz naturel liquéfié (GNL), qui proviennent d'Afrique du Sud, d'Iran et du Qatar, de Malaisie et d'Indonésie, empruntent également les détroits d'Hormuz et de Malacca, alors que ses importations de charbon en provenance du Mozambique et d'Afrique du Sud, d'Indonésie et d'Australie, transitent en partie par le canal du Mozambique et le détroit de Malacca. Dès lors, les risques et les menaces justifient la présence, désormais permanente, de moyens navals japonais et chinois dans cet océan, en plus de ceux de l'Inde.

L'océan Indien face au futur continent pivot des stratégies asiatiques, l'Afrique

L'Afrique, via l'océan Indien, est la porte d'entrée pour les pays asiatiques. Avec près d'1,4 milliards d'habitants, un taux de croissance moyen sur les quinze dernières années d'environ 4,5% et un sous-sol riche en matières premières, le continent noir offre de multiples opportunités économiques, en dépit de son instabilité chronique et des différences de développement entre ses régions et ses pays. La Chine, le Japon et l'Inde les ont parfaitement identifiées.

La Chine communiste entretient une relation ancienne avec le continent africain. Initialement centrée sur l'idéologie et sur le soutien aux mouvements de libération nationale, elle a muté au tournant des années 2000, dans le prolongement de la tournée du Président Jiang Zemin de 1996, qui fixa le cadre de la nouvelle politique africaine de la Chine, construite autour de l'investissement et du commerce, et dont les contours seront formalisés dans un Livre blanc publié en 2006 (1). Le Forum de coopération Chine-Afrique (*Forum for China-Africa Cooperation*, FOCAC), créé en 2000, institutionnalisa cette nouvelle relation. Depuis le milieu des années 2010, la Chine est le premier partenaire commercial de l'Afrique et le principal investisseur sur le continent noir. Ses investissements se concentrent principalement dans les secteurs de l'exploitation des richesses minérales, des infrastructures de transports et portuaires, de la logistique et de l'agriculture, sans oublier le bâtiment, avec des réalisations symboliques comme le nouveau siège de l'Union africaine à Addis-Abeba.

Le Japon s'est forgé une relation de confiance avec l'Afrique, formalisée en 1993 avec l'institution du TICAD, dont l'objectif est de promouvoir le développement et la sécurité de ce continent dans le cadre d'une coopération multilatérale. En 2016, lors du TICAD VI qui s'est déroulé à Nairobi, le Premier ministre Shinzo Abe a émis le souhait d'une Afrique stable et compétitive, confirmant l'importance du continent noir pour le Japon. Une enveloppe de 30 milliards USD sur cinq ans a été débloquée pour financer de grands projets d'infrastructures (les *Northern, Central, Nacala et North-South Corridors*, le *Djibouti-Addis-Abeda Corridor*, le *Trans-African Highway Four* et les *Growth Areas in West Africa*) (2) et différentes actions d'aide au développement. La relation du Japon avec l'Afrique revêt aussi un volet politique dans la mesure où Tokyo, comme Delhi, recherche le soutien des pays de l'Union africaine pour son projet de réforme de l'Organisation des nations unies (ONU), dont l'un des éléments phares est l'obtention d'un siège permanent au Conseil de sécurité.

L'Inde a développé une relation de proximité avec l'Afrique, grâce, notamment, au long séjour du Mahatma Gandhi en Afrique du Sud (1893-1914) et à l'importante communauté indienne présente en Afrique de l'Est. Cette dernière constitue un précieux relai d'influence pour Delhi sur le continent noir. Il a toutefois fallu attendre 2008 pour que l'Inde institutionnalise ses relations avec l'Afrique, à travers le Sommet du Forum Inde-Afrique (*India-Africa Forum Summit,* IAFS) et l'accession de Narendra Modi au poste de premier ministre (2014) pour que l'Afrique devienne une priorité de la politique étrangère indienne. Dès lors, via le concept de « *Focus Africa Policy* », les autorités indiennes ont proposé la création d'un nouveau modèle de coopération centré sur l'énergie, l'accessibilité des marchés, le développement des infrastructures et la connectivité. Cette ambition est réaffirmée dans la déclaration de Delhi, lors du troisième IAFS qui débloque une enveloppe de dix milliards de dollars sur cinq ans pour faciliter les investissements en Afrique.

(1) Cf. *China's African Policy*, 2006, disponible ici.
(2) Cf. Hiroshi Kato, *Corridor Development for West Africa Growth Ring Master Plan*, Japan International Cooperation Agency (JICA), 2016, disponible ici.

L'océan Indien et ses contraintes géopolitiques, entre détroits et canaux

La centralité de l'océan Indien n'est toutefois pas sans contrainte pour les navires qui le traversent. Outre les aspects météorologiques, la principale est géographique dans la mesure où ses accès sont verrouillés par des canaux (Suez et Mozambique) ou par des détroits (Bab el Mandeb, Hormuz, Malacca, la Sonde et Lombok), dont certains sont vitaux en termes commercial (Bab el Mandeb/Suez), énergétique (Hormuz) ou les deux (Malacca) pour la République populaire de Chine, le Japon et l'Inde. La sécurité de ces points de passage obligés et des voies de communication maritime revêt dès lors un caractère essentiel, tout comme l'état des relations avec les États-Unis dans cette partie du monde. En effet, si l'*US Navy*, de par les moyens déployés, surclasse qualitativement tous les dispositifs navals présents, sa présence facilite une circulation libre et sure des flux de marchandises et d'énergie dans l'océan Indien. Mais elle a aussi et surtout, dans la manœuvre stratégique américaine, pour objectif de contrôler à distance les détroits d'Hormuz et de Malacca, voire celui de Bab el Mandeb. Cette situation peut paraitre rassurante pour le Japon et l'Inde, elle l'est beaucoup moins pour la Chine continentale.

La Chine populaire, dépendante de la mer pour son commerce et ses approvisionnements en énergie, considère l'océan Indien comme central car, même s'il n'est pas originellement inclus dans le périmètre des intérêts vitaux chinois (*Core interests*), toute perturbation sur ses SLOCs dans cette zone aurait des effets majeurs sur son économie et, par ricochet, sa stabilité intérieure, donc la légitimité du Parti communiste, pierre angulaire du régime, qui sont eux les intérêts vitaux historiques déclarés. Cette crainte alimente les débats sur la résolution du dilemme des détroits, et non plus seulement celui sur Malacca, et sur la question de l'autonomie stratégique chinoise sur mer, avec en creux les contours à donner à la stratégie des deux océans (*Two Oceans Strategy*).

Le Japon, qui se situe dans une situation similaire à celle de Chine, considère l'océan Indien comme stratégique, mais s'appuie sur l'*US Navy* pour assurer la sécurité de ses SLOCs, même si la mise en œuvre de l'AAGC, pourrait le conduire à renforcer son dispositif par le déploiement de moyens plus robustes. L'Inde, qui considère l'océan éponyme comme son lac, reste indisposée par la présence de forces navales extrarégionales sur zone, qu'elle perçoit comme des intrusions. Mais elle est consciente de ne pas disposer des moyens suffisants pour les contrarier et s'attribuer le rôle de protecteur des routes commerciales dans la région.

Dominer l'océan Indien par les infrastructures

Le champ de manœuvres chinois le long des « nouvelles routes maritimes de la soie pour le 21ème siècle »

En s'appuyant sur les préceptes de Mahan, la Chine communiste aspire à se doter d'une marine de premier rang. Si ses forces navales sont en constante modernisation et amorcent un déploiement sur l'ensemble des mers et des océans, l'océan Indien est leur priorité après les mers de Chine. En parallèle, la flotte marchande et les opérateurs liés à l'économie maritime sont les vecteurs clés de l'expansion de la Chine populaire sur mer ; l'axe mers de Chine-mer Méditerranée avec l'océan Indien en son centre est privilégié. Les « nouvelles routes maritimes de la soie pour le 21ème siècle » ont confirmé cette tendance lourde. L'objectif non avoué de Pékin est ainsi de déplacer le curseur vers l'océan Indien afin d'y être accepté comme une puissance résidente à vocation hégémonique.

Une hégémonie sur l'économie maritime mondiale recherchée

Sous l'impulsion de Deng Xiaoping, la Chine continentale expérimente, à partir des années 1980, une ouverture sur le Monde. Des zones économiques spéciales (ZES) sont créées le long des régions côtières, les relations commerciales avec Hong Kong, Macao et Taïwan se multiplient. L'économie maritime se développe et les villes-portuaires fleurissent, devenant de véritables poumons économiques. Adossé à une zone industrielle et à une zone franche, ouvert sur son hinterland grâce à des infrastructures routières et ferroviaires modernes, le port devient le point logistique critique pour le commerce intérieur et international chinois, favorisant les investissements directs étrangers (IDE). Les chantiers navals tournent à plein régime afin de donner à la Chine une flotte marchande en adéquation avec le dynamisme de son commerce.

Rapidement, la croissance chinoise explose. La Chine populaire devient importatrice nette (1993), puis première importatrice mondiale de pétrole (2013). 85% de ses achats transitent par l'océan Indien et les mers de Chine en passant par le détroit de Malacca. Cette tendance s'observe également pour d'autres ressources énergétiques, en particulier le gaz. La vulnérabilité croissante des voies de communication maritime chinoises autant sur le plan des importations que sur celui des exportations induit un déséquilibre dans la structure économique. A partir de 2003, la Chine de Hu Jintao prend officiellement conscience de ce défi, rapidement résumé sous la formule du « dilemme de Malacca ». Afin d'y répondre, il fixe un objectif : faire de la Chine une grande puissance maritime. Cette ambition sera confirmée par Xi Jinping, qui qualifie la Chine de future « puissance maritime véritable ». Il en découle une montée en puissance de l'économie maritime. Si l'accession de la Chine à l'OMC (2001) l'a grandement facilitée, elle s'accélère dans le prolongement de la crise financière de 2008, avant de s'affirmer après le lancement du projet « une ceinture, une route » (2013) par Xi Jinping, en particulier de son volet maritime : les « nouvelles routes maritimes de la soie pour le 21ème siècle ». Elle se confirme avec la restructuration industrielle et capitalistique du secteur au cours des années 2015-2016. Le projet « Made in China 2025 » (2015) place l'économie maritime au sommet de la hiérarchie des secteurs stratégiques, au même titre que le numérique.

Une hégémonie sur l'économie maritime mondiale assumée

En 2021, la Chine populaire est un acteur dominant de l'économie maritime mondiale. Ses champions nationaux, *Cosco Shipping Corp., China Merchant Ports Holding Co, China Overseas Ports Holding, China Road and Bridge Corp., Shanghai international Port Group, China Shipping Port Development Co., China Harbour Engineering Corp., China Construction Communication Co.* ou *China Landbridge Group.*, ont la faculté d'opérer aussi bien dans les secteurs de la construction navale que dans ceux du commerce maritime, de la construction, de la logistique et de l'administration portuaire ainsi que dans celui de la finance. Après avoir s'être partagés le marché intérieur chinois, ils se sont lancés à l'assaut du monde dans le sillage des « nouvelles routes de la soie pour le 21ème siècle » et multiplient les opérations portuaires sur l'axe mers de Chine-mer Méditerranée et au-delà. *Cosco* est l'acteur pivot de la principale alliance maritime mondiale, *The Ocean Alliance*, qui opère sur toutes les mers et océans du globe. Sept des dix premiers ports mondiaux se situent en Chine. A l'international, les opérateurs chinois disposent d'intérêts dans de nombreux ports, dont certains à fort potentiel de croissance, tels que ceux de Colombo ou du Pirée. Ses chantiers navals sont parmi les plus imposants, les plus performants et les plus dynamiques du monde. Ils construisent plus du tiers de la production mondiale de navires et plus de 90 % de celle de porte-conteneurs.

La logique d'une flotte souveraine intégrée

La Chine populaire possède la deuxième flotte commerciale mondiale et contrôle plus de 20 % de celle de porte-conteneurs. Il s'agit d'une flotte marchande souveraine structurée autour d'une logique intégrée, car ses navires sont construits dans des chantiers navals chinois, par des entreprises chinoises contrôlées directement ou indirectement par l'État chinois ou ses échelons inférieurs. Elle est armée par du personnel chinois et opère essentiellement pour le compte d'intérêts chinois. Ses escales ou ses opérations de transbordement s'effectuent de plus en plus souvent dans des ports ou terminaux construits ou modernisés pour des entreprises chinoises qui, généralement, les administrent. Ces actifs infrastructurels sont financés par des institutions bancaires chinoises et réalisées, dans leur très grande majorité, par de la main-d'œuvre chinoise déplacée spécialement pour l'occasion, qui participe à l'implantation démographique chinoise dans le pays considéré.

Le défi naval chinois en question

En parallèle, la protection des routes commerciales à l'international devient un enjeu stratégique. Si la flotte marchande et les opérateurs portuaires sont les pièces maitresses de l'expansion maritime chinoise à l'international, l'Armée populaire de libération-Marine (APL-M) voit son rôle conforté. Les « nouvelles routes maritimes de la soie pour le 21ème siècle » induisent une présence navale affirmée le long des principales voies de communication maritime chinoises. Le Livre blanc 2015 confirme cette tendance et accorde à l'APL-M un rôle central dans la protection des intérêts du Parti et de l'État à l'étranger. Toutefois, la marine de guerre chinoise reste une force en devenir. Si elle supplante depuis 2021 l'US Navy en termes de tonnage et de nombre de bâtiments, sa capacité à conduire des opérations de combat au-delà des phases d'entrainement ou d'exercices bilatéraux ou multilatéraux avec les marines russe ou iranienne en

particulier, reste un sujet de préoccupation même chez les principaux dirigeants chinois. De plus, sa capacité à se projeter sur une longue durée sur des mers lointaines est également un sujet de préoccupation. Si l'ouverture, en 2017, d'une base logistique à Djibouti a réorienté les débats au sein des appareils politique et militaire chinois sur les contours à donner au futur réseau de la logistique navale à l'international, la perspective de voir les emprises chinoises, dans l'océan Indien en particulier, jouaient ce rôle interroge sur les ambitions réelles de Pékin. Les « nouvelles routes maritimes de la soie pour le 21ème siècle », inscrites dans une logique sino-centrée, dessinent les contours de desseins hégémoniques non avoués.

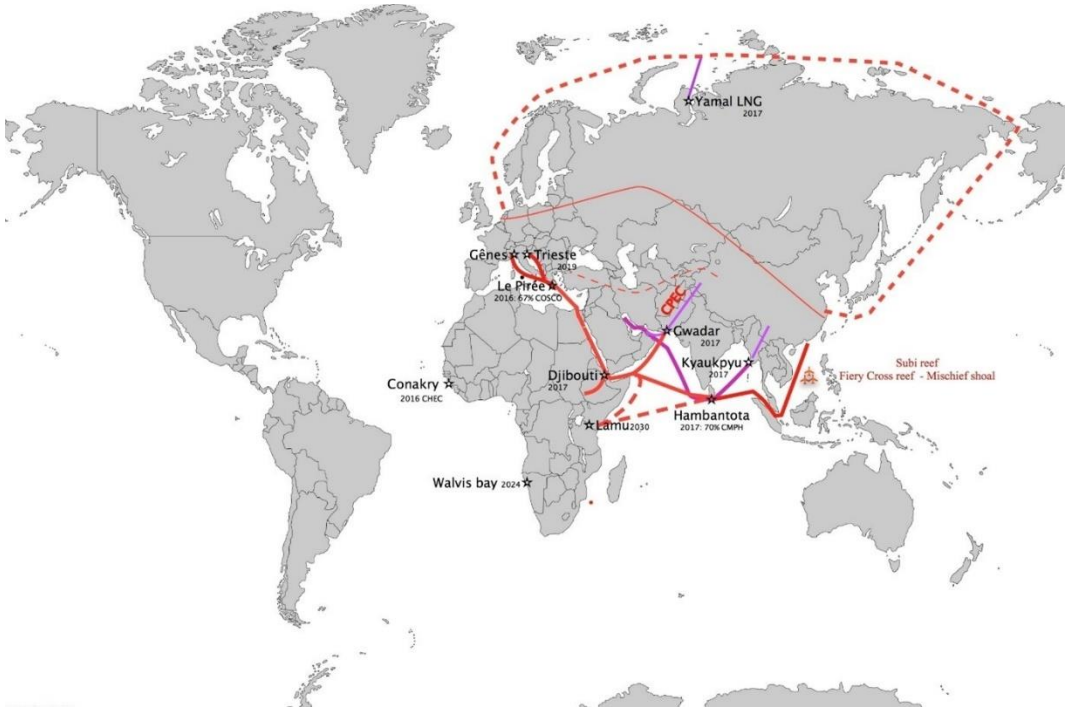
Les « nouvelles routes maritimes de la soie pour le 21ème siècle », une initiative a-géopolitique pour dominer l'océan Indien

La visite de Xi Jinping au Kazakhstan puis en Indonésie, en 2013, représente une étape clé dans la formulation des ambitions de la Chine dans l'océan Indien. En effet, c'est à ces occasions que le nouvel homme fort de Pékin dévoile son projet « Une Ceinture, une Route » (OBOR), devenu deux ans plus tard l'« Initiative Ceinture et Route » (BRI). Il consiste à relier l'Europe à la Chine par l'intermédiaire d'une ceinture terrestre (*Silk Road Economic Belt*) et d'une route maritime (*21st Century New Maritime Silk Road*), grâce à un maillage infrastructurel quasi-planétaire dans le but de rééquilibrer la structure économique intérieure chinoise au bénéfice des provinces du centre et du grand Ouest (*Go West Policy*) et de favoriser l'internationalisation des champions nationaux chinois (*Going Out Policy*). Six corridors sont identifiés. Trois pour la composante terrestre (*China-Mongolia-Russia Economic Corridor*, *New Eurasian Land Bridge Economic Corridor* et *China-Central Asia-Western Asia Economic Corridor*), trois pour la composante maritime (*China-Pakistan Economic Corridor*, *China-Myanmar-Bangladesh-India Economic Corridor* et *China-Indochina Peninsula Economic Corridor*). De plus, trois *Blue Economic Passage* sont dessinés (*China-Indian Ocean-Africa and Mediterranean Sea Blue Economic Passage*, *China-Oceania-South Pacific Blue Economic Passage* et *China-Arctic Ocean-Europa Blue Economic Passage*).

Le Conseil d'État publie en mars 2015 un document-cadre qui fixe les contours de l'initiative. Il précise, pour son volet maritime, que le choix des partenaires fera l'objet d'une sélection rigoureuse sur la base de deux critères : l'adhésion au projet et une coopération économique renforcée préalable ; la localisation en des zones stratégiques le long du corridor maritime de ports adaptés aux besoins de la Chine (1). En juin 2017, en collaboration avec l'Administration océanique d'État (*State Oceanic Administration*, SOA), il publie un nouveau document-cadre dédié spécifiquement à la dimension maritime de la BRI. Ce texte rappelle l'importance des investissements consentis dans les infrastructures en Afrique et dans l'océan Indien ainsi que des mécanismes de connectivité développés, qui sont indispensables à la réussite du projet. Il affirme également l'attachement de la Chine à soutenir la mise en œuvre d'une économie maritime (*Blue Economy*) dans l'océan Indien (2). Si ce dernier point laisse entrevoir la volonté de Pékin d'étendre ses activités navales à l'ensemble de l'océan Indien, afin de protéger les zones stratégiques pour ses intérêts, il réaffirme, en creux, que la République populaire de Chine est l'épicentre de la nouvelle géopolitique économique mondiale et l'Indopacifique, sa zone-pivot.

(1) Cf. National Development and Reform Council, *Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road*, 2015, disponible ici.
(2) Cf. National Development and Reform Council, State Oceanic Administration, *Vision for Maritime Cooperation under BRI*, 2017, disponible ici.

Focus 1 • L'initiative Ceinture et routes



Source. Hugues Eudeline.

Par ailleurs, dans le prolongement du XIXème Congrès du Parti communiste (2017), la BRI est inscrite dans la Constitution chinoise. Elle se situe désormais au même rang que Taïwan, le Tibet et le Xinjiang et relève des intérêts vitaux de la République populaire de Chine. Se pose alors la question de la qualification à donner à l'océan Indien, qui accueille son volet maritime. Si hier cet océan était considéré comme central, devient-il vital ou bien seules les emprises chinoises opérant le long de la 21st CNMSR entrent-elles dans le registre volontairement flou et, pour la Chine continentale, à géométrie parfois très variable, des intérêts vitaux ?

Les ports, vecteurs de l'expansion chinoise le long des « nouvelles routes maritimes de la soie pour le 21ème siècle » et la question de l'océan Indien

Les « nouvelles routes maritimes de la soie pour le 21ème siècle » sont un incubateur de projets à caractère infrastructurel le long des voies de communication maritimes chinoises dans l'océan Indien. Dans le secteur portuaire plus précisément, les opérations s'effectuent dans des lieux précis, avec des fonctions particulières. Ainsi, en Asie du Sud-est et en Asie du Sud, Kyaukpuy, opéré par *CITIC* et Gwadar, administré par *China Overseas Ports Holding Co*, permettent d'arrimer la Birmanie et le Pakistan aux provinces occidentales chinoises que sont le Yunnan et le Xinjiang, pivots de l'Initiative ceinture et route, grâce à des corridors multimodaux (*China-Myanmar Economic Corridor*, CMEC et *China-Pakistan Economic Corridor*, CPEC). Le port birman, en lien avec celui de Chittagong (Bangladesh), se situe au cœur du *continuum* golfe du Bengale-mer Andaman-détroit de Malacca et à proximité des iles Nicobar et

Andaman, poste avancé de la défense indienne en direction de Malacca et des mers de Chine. Il constitue le point d'entrée du gaz extrait des champs de Shwe, en mer Andaman par des entreprises chinoises. Le port pakistanais, avec celui de Salalah (Oman), où est présent *Cosco*, sont situés sur les versants est et ouest du détroit d'Hormuz, à intersection de l'Asie du Sud et de la péninsule Arabique. Ils constituent un triangle avec Hambantota, contrôlé par *China Merchant Ports*, à Sri Lanka. Toutefois, si ce dernier est au centre des voies de communication maritimes de l'océan Indien, il se situe à proximité de celui de Colombo en plein essor, dont le terminal CICT est également géré par *China Merchant Ports*.

En Afrique de l'Est, Djibouti, unique base de soutien navale chinoise à l'étranger, se trouve à l'extrémité sud du détroit de Bab el Mandeb. Le port de Dolareh, administré par *China Merchant ports*, devrait devenir un hub de transbordement régional et un actif-clé du désenclavement des pays de la Corne de l'Afrique sans façade maritime, en particulier l'Ethiopie. Lamu (Kenya), en cours de construction par *China Communication and Construction Company*, au nord du canal du Mozambique, devrait devenir le port vital du projet LAPSSET (*LAmu Port-South Sudan-Ethiopia Transport*) destiné à relier les champs pétroliers du Soudan du Sud et à faciliter une intégration subrégionale sous les auspices de la Chine. Bagamoyo, en phase de construction par *China Merchant Ports*, installé aussi au nord du canal du Mozambique, devrait être le point focal d'un corridor est-ouest connectant la Tanzanie à la Zambie, en direction de l'Angola, sur l'océan Atlantique, là aussi dans une logique d'intégration subrégionale pilotée par Pékin.

L'océan Indien, laboratoire de la future sino-mondialisation sur mer ?

Le discours que la République populaire de Chine porte à travers les « nouvelles routes maritimes de la soie pour le 21ème siècle » promeut les partenariats « gagnant-gagnant » et le soutien au développement et à la croissance des pays d'accueil. La réalité est toute autre. Les opérations engagées dans les ports précités sont exclusives : de la maitrise d'œuvre à l'administration, en passant par la construction et le financement : tout est chinois. Une fois les infrastructures opérationnelles, l'activité y est bien souvent réduite et du seul fait d'acteurs chinois. Le réseau d'emprises chinoises qui ainsi se dessine est calibré pour les besoins exclusifs de la Chine. Ces opérations sont d'ordre autant commercial que politique, d'autant que leur financement pèse lourdement sur les finances publiques des pays récipiendaires.

Le « piège de la dette » chinoise se referme rapidement sur ces pays, dont l'économie est structurellement fragile. Il participe à leur satellisation : le système politique chinois devient un « modèle », l'économie et l'appareil de sécurité se sinisent. Ses ports sont souvent situés dans des régions éloignées et isolées, loin des regards « indiscrets » des occidentaux présents sur zone. Si le prétexte souvent évoqué est le désengorgement du principal port national (comme Karachi ou Mombassa), les motivations réelles de Pékin interrogent ; les « nouvelles routes maritimes de la soie pour le 21ème siècle » apparaissent comme un dangereux prolongement de la théorie du Collier de perles. En définitive, cette réalité est révélatrice de la nouvelle approche que la Chine de Xi Jinping développe sur la scène internationale. Elle se structure autour de trois principes essentiels - un format d'opérations dédiées aux infrastructures construit autour des besoins exclusifs de la Chine ; une intégration/fusion des composantes civiles et militaires, des composantes publiques et privées, nécessaires à la réalisation des ambitions de la Chine ; un contrôle des périphéries de la Chine et des territoires plus éloignés, nécessaires pour atteindre les objectifs fixés – et relève d'une nature sino-centrée.

Ainsi, les entreprises chinoises de l'économie maritime, en administrant ports et terminaux portuaires sur le pourtour de l'océan Indien, le long des nouvelles routes maritimes de la soie, créent un réseau portuaire dense et intégré qui leur offre la possibilité, sous le regard bienveillant de Pékin, de dessiner les contours

d'un nouvel ordre maritime et de transformer le paysage économique de l'océan Indien et d'agir à différents niveaux à travers le choix de moderniser ou non certains ports administrés.

Dès lors, en valorisant certains ports, une hiérarchie s'instaure entre ports pivots et ports secondaires. Ainsi, en accompagnant les autorités sri lankaises dans leur volonté d'expansion de port de Colombo, vingt-cinquième port mondial, *China Merchant Ports* conduit *China Overseas Ports Holding Co* et *CITIC* à réduire Gwadar et Kyaukpuy joue un rôle de port secondaire. Toutefois, la densification du trafic dans les terminaux de Colombo peut être aussi l'occasion de multiplier les opérations de transbordement au bénéfice des ports pakistanais et birmans dans le but d'augmenter les échanges transitant par le CPEC et le CMEC, participant à une régionalisation portuaire et à une reconfiguration des réseaux logistiques locaux.

Par ailleurs, le réseau de ports ainsi construit permet aux entreprises chinoises qui, de plus en plus, travaillent en collaboration plutôt qu'en compétition, façonner de nouvelles lignes maritimes commerciales en détournant le trafic maritime traditionnel vers des ports nouveaux, sous leur contrôle, qui constitueront à termes autant de points de passage obligés pour le transit et le transbordement de navires de la flotte souveraine chinoise et de navires étrangers. Aussi, *Cosco*, leader l'alliance de transport maritime, *The Ocean Alliance*, ne pourrait-il à termes à ses partenaires commerciaux d'effectuer leurs opérations dans des ports administrés par elle-même ou d'autres entreprises portuaire, en respectant règles et normes propres au modèle portuaire chinois. Cette perspective offrirait aux entreprises chinoises un pouvoir exorbitant sur les droits d'accès portuaires et un effet de levier considérable sur la concurrence. Les implications de telles perspectives sont loin d'être anodines, en particulier si elles sont associées à un aménagement organisé par des entreprises chinoises. En effet, en proposant de développer son concept de *Port-Park-City* (PPP) dans les emprises qu'elle contrôle dans l'océan Indien, *China Merchants Port* (CM Port) ouvre la perspective de transformer son réseau portuaire en une zone de non-ingérence, d'accès interdit aux tiers, avec la forte probabilité d'une application du droit chinois et à des modifications de l'équilibre démographique local aux enjeux politiques et sécuritaires potentiellement dangereux. Djibouti et Hambantota, administrés tous les deux *China Merchant Ports,* figurent parmi les cibles potentielles, tout comme Gwadar, géré par *China Overseas Ports Holding Co.*

Dans le même ordre d'idée, *Cosco*, considérée comme le bras logistique de l'Armée populaire de libération-Marine (APL-M), en s'implantant progressivement dans l'ensemble des ports labellisés « nouvelles routes maritimes de la soie pour le 21ème siècle », pourrait être amenée à dupliquer les procédures de logistiques et de maintenance duales développées à Salalah, appliquant le principe d'intégration/fusion des composantes civiles et militaires, des composantes publiques et privées évoqué *supra*, et entretenir la confusion sur la nature des opérations conduites dans les ports sous contrôle chinois.

Par ailleurs, si la protection des voies de communication maritime ainsi que la sécurité des ressortissants et des actifs chinois à l'étranger sont des missions prioritaires de l'APL-M, parfois regroupées sous le concept de « Frontier Defense », le débat, depuis l'implantation d'une base de soutien logistique à Djibouti en 2017, n'est plus de savoir quand, mais comment se structurera le réseau logistique naval chinois dans l'océan Indien et au-delà. Là encore, les emprises portuaires chinoises ultramarines auront un rôle significatif à jouer, même si Pékin préfère faire profil bas afin de ne pas effrayer voisins et riverains, de ne pas rendre trop soupçonneux les rivaux. Inscrits dans une logique du *« First Civilian, second Military »*, ces ports sont susceptibles de devenir des *« Strategic Support Ports »* et les pays qui les accueillent des *« Strategic Support States »*, d'où l'importance de la sélection initiale ; la flotte souveraine marchande chinoise étant potentiellement mobilisable afin de devenir une extension de l'APL-M, en application de la doctrine de la guerre populaire sur mer.

Proposer une alternative aux ambitions chinoises
Pour un « Corridor de croissance Asie-Afrique » redynamisé

Face à cette montée en puissance de la Chine continentale sur la scène internationale, son influence grandissante dans les coulisses politiques et économiques du pouvoir dans nombre de pays africains et les risques que font peser ses déploiements navals le long des voies de communications de l'océan Indien, Tokyo et Delhi se décident à réagir afin de sauvegarder leurs intérêts et de ne pas laisser à Pékin le champ libre sur le continent noir.

Le « Corridor de croissance Asie-Afrique », bras armé des stratégies pour une Indopacifique libre et ouverte japonaise et indienne

Ce rapprochement stratégique s'est traduit par l'instauration, en 2010, d'un *India-Japan Dialogue on Africa* (1), forum de discussions entre les deux partenaires sur leurs coopérations respectives sur le continent africain. Cependant, le partenariat continental indo-japonais prend un tournant véritablement décisif à partir de 2015. Au cours de sa visite à Delhi, en décembre, le Premier ministre Shinzo Abe signe avec son homologue Narendra Modi la *Japan-India Vision 2015, A Special Strategic and Global Partnership* (2). Ce document précise les ambitions des deux puissances et fixe le cadre d'un ordre libéral dans la région indopacifique – préservation de la liberté de navigation en mer et sécurisation des voies de communication maritimes, mise en place d'un système commercial ouvert, développement d'infrastructures viables et connectées, respect de la souveraineté des États et de l'intégrité territoriale, soutien à une croissance durable et lutte contre le terrorisme. En creux, ce texte est une critique des « nouvelles routes maritimes de la soie pour 21ème siècle » et des opérations conduites par les entreprises chinoises en Asie et en Afrique, perçues comme agressives, prédatrices et hégémoniques, mais aussi l'esquisse d'une politique alternative organisée autour d'une connectivité renforcée entre l'Asie et l'Afrique afin d'en faire une macro-région libre, ouverte et prospère.

L'année suivante, lors de la visite du Premier ministre Narendra Modi à Tokyo, l'Inde et le Japon manifestent ostensiblement leur volonté de rapprocher leur politique étrangère dans l'Indo-Pacifique et décident de rechercher des complémentarités entre l'*Act East Policy* et l'*Expanded Partnership for Quality Infrastructures* (EPQI) en coopérant plus étroitement afin de faciliter de nouvelles intégrations régionales et des accords de connectivité entre l'Afrique et l'Asie. L'*Expanded Partnership for Quality Infrastructure* (EPQI), initiative initialement dotée d'une enveloppe de 110 milliards USD, voit rapidement son budget porté à 200 milliards USD sur cinq ans, permettant au Japon, et à l'Inde, de disposer d'une surface financière susceptible, sur le moyen terme, de rivaliser avec la Chine communiste ; L'EPQI ayant été créée dans l'optique de financer des infrastructures de qualité, dans une logique « gagnant-gagnant », afin de soutenir le développement et la croissance des pays d'accueil. Dès lors, l'idée d'un corridor économique entre l'Asie et l'Afrique est née.

(1) Cf. *India-Japan Dialogue on Africa*, 2011, disponible ici.
(2) Cf. *Japan-India Vision 2025, A Special Strategic and Global Partnership*, 2015, disponible ici.

Un *Vision Document* est présenté en mai 2017 par Narendra Modi et Shinzo Abe en marge de la cinquante-deuxième assemblée générale du groupe de la Banque africaine de Développement (BAfD). Il fixe le cadre et les objectifs du « Corridor de la croissance Asie-Afrique » : créer sur l'espace afro-asiatique les outils d'un soutien au développement, via la connectivité digitale, et à la croissance, via la construction d'infrastructures. L'ambition est de faciliter la coopération sur projet, de créer des infrastructures de qualité consenties par toutes les parties prenantes, d'encourager l'économie de la connaissance et de privilégier les partenariats de peuple à peuple dans les domaines de l'agriculture, de la santé, de la technologie et de la gestion des catastrophes naturelles (1). En décembre 2017, Tokyo et Delhi se dotent d'un *Indian-Japan Act East Forum* (2), qui doit devenir l'outil de pilotage du futur corridor indo-japonais. De plus, pour le Japon, ce corridor s'inscrit dans sa stratégie de revitalisation économique qui consiste à créer une nouvelle frontière pour la croissance nippone et à se rapprocher des partenaires commerciaux afin de créer un marché intégré et de rendre plus efficaces ses chaines de valeur. Surtout, il s'agit de promouvoir la qualité technique des infrastructures japonaises à l'international afin d'en multiplier les exportations.

Promouvoir le « Corridor de croissance Asie-Afrique » par l'intégration collaborative et rationnelle

Le « Corridor de croissance Asie-Afrique » représente le volet opérationnel d'un ordre libéral que le couple nippo-indien souhaite instaurer dans l'Indopacifique. L'Inde et le Japon s'accordent sur un partage des responsabilités selon leurs domaines d'expertise propre – à l'Inde la dimension culturelle et les services, au Japon la finance et la logistique – et travaillent en collaboration dans ceux où la mutualisation des compétences est pertinente – haute technologie notamment. Afin de faciliter la structuration de cette macro-région à travers la création d'un bloc économique mondialement compétitif, l'Inde et le Japon envisagent d'associer différents organismes et projets subrégionaux à leur initiative. La *Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectorial and Economic Cooperation* (BIMSTEC) et l'*Indian Ocean Rim Association* (IORA), la *Bay of Bengal Industrial Growth Belt* (BBIGB), la *Dhaka-Chittagong-Cox's Bazar Belt* (DCCBB) et la *Sagar Mala Initiative* figurent respectivement parmi les organisations et les projets ciblés.

L'Inde et le Japon décident de travailler sur des projets de construction d'infrastructures portuaires et de transport de qualité répondant à des besoins réels, avec une rentabilité « avérée » et un financement adapté, qui ne devrait pas se traduire par un endettement excessif pour les pays d'accueil. L'idée est de réhabiliter d'anciennes routes maritimes commerciales, qui furent des instruments de transmission de savoirs et des facteurs d'enrichissement pour les classes marchandes locales, et de créer de nouveaux corridors maritimes destinés à relier l'Afrique à l'Inde, puis à l'Asie du Sud-est et de l'Est. Dans ce cadre, les deux partenaires envisagent de relier dans un premier temps le port de Djibouti à celui de Jamnagar (État du Gujarat), ceux de Mombassa et de Zanzibar à celui de Madura (État du Tamil Nadu) et le port Calcutta (Kolkota, État du Bengale occidental) à celui de Sittwe, en Birmanie, tandis que le Japon devrait s'associer à l'Inde dans ses projets portuaires à Chahabar, en Iran.

(1) Cf. *Asia Africa Growth Corridor – Partnership for sustainable and Innovative Development – a Vision Document, op. cit.* et Panda, *op. cit.*
(2) Cf. *Indian-Japan Act East Forum*, 2017, disponible ici.

Focus 2 • Le « Corridor de croissance Asie-Afrique »

Source. asia-africa-growth-corridor.png (wp.com).

Dès lors, le « Corridor de croissance Asie-Afrique » propose une méthode de travail collaborative construite autour d'une participative ouverte, impliquant prioritairement des entreprises privées, et inscrite dans une logique de croissance, facilitant le développement harmonieux des pays d'accueil des investissements programmés.

Argumenter sur les failles des « nouvelles routes maritimes de la soie pour le 21ème siècle » afin de valoriser le « Corridor de croissance Asie Afrique »

Toutefois, face à l'activisme agressif de Pékin, Tokyo et Delhi misent sur le multilatéralisme et cherchent à rallier les États-Unis, afin de rendre plus attractif le « Corridor de croissance Asie-Afrique ». Leur argumentaire de ralliement s'articule autour de trois axes :

- si la gouvernance des « nouvelles routes maritimes de la soie pour le 21ème siècle » et des projets liés est opaque et favorise le non-respect des règles internationales et de l'éthique des affaires, donc les tendances autoritaires et la corruption chez les pays partenaires, les négociations dans les projets labellisés « Corridor de croissance Asie-Afrique » sont transparentes et les contrats respecteront les normes internationales, les entreprises locales sont encouragées à s'associer aux sociétés japonaises et indiennes sélectionnées pour la réalisation desdits projets ;
- si les investissements pharaoniques au financement inadapté des « nouvelles routes maritimes de la soie pour le 21ème siècle » pèsent d'autant plus lourds sur les finances publiques des pays d'accueil que la croissance attendue n'est pas au rendez-vous, ceux labellisés « Corridor de croissance Asie-Afrique » sont plus modestes et leur financement est calqué sur les capacités financières des pays bénéficiaires, ancrés dans une logique économique. Ils participeront au développement et à la croissance locale ;

- si les travaux réalisés par les entreprises chinoises, en particulier dans les domaines des infrastructures de transport et du bâtiment, sont de piètre qualité et nécessitent des opérations de maintenance ou de réhabilitation peu après leur livraison ce qui alourdit la facture finale, ceux entrepris dans le cadre de projets « Corridor de croissance Asie-Afrique » répondent aux critères internationaux qui font la réussite à l'étranger des groupes japonais et indiens. Dès lors, le Japon en conclut que les investissements labellisés 21st CNMSR n'ont pas de valeur économique. Ils affaiblissent les pays récipiendaires et portent exclusivement les ambitions géopolitiques de la Chine continentale. Tout le contraire des initiatives dédiées à l'AAGC.

Le « Corridor de croissance Asie-Afrique », catalyseur d'initiatives… avortées

Le message est entendu et dès la fin des années 2010, la *Japan Bank of International Cooperation* (JBIC), la *Nippon Export and Investments Insurance* (NEXII) et l'*Overseas Private Investments Corporation* (OPIC), d'une part, le *Ministry of Economy, Trade and Industry* (METI) et l'*US Trade and Development Agency* (USTDA), de l'autre, concluent différents accords destinés à faciliter les investissements de qualité et leur financement dans l'Indopacifique. En parallèle, Washington, Tokyo et Canberra conviennent de la création d'un fonds d'investissements dédiés aux infrastructures, doté d'une enveloppe initiale de 113 millions USD. En Inde, la décision américaine, à l'occasion du vote du budget 2017-2018, de ressusciter deux projets de corridors économiques – l'*US New Silk Road* (US NSR) et l'*Indo-Pacific Economic Corridor* (IPEC) – renforce les perspectives d'une convergence stratégique bilatérale dans l'océan Indien. Si l'*US New Silk Road* a pour ambition de faciliter l'intégration économique de l'Afghanistan dans son environnement régional sur un axe sud-nord, l'*Indo-Pacific Economic Corridor*, initiée en 2013 lors de l'*US-India Strategic Dialogue*, doit connecter l'Asie du Sud à l'Asie du Sud-est sur un axe ouest-est avec comme points d'entrée l'Inde et le Japon et comme carrefour la Birmanie ; l'idée sous-jacente étant de favoriser une intégration économique trans-asiatique grâce à la construction d'infrastructures. Delhi, par ailleurs, s'est engagée dans des négociations avec Washington, Tokyo et Canberra d'afin d'entrer dans le fonds d'investissement évoqué *supra*.

Ces différentes manœuvres destinées à densifier l'offre du « Corridor de croissance Asie-Afrique » reçoivent un écho favorable de la part des pays de la région indopacifique cherchant à participer à un projet alternatif à celui de l'initiative chinoise, mais également de la part de certains partenaires des « nouvelles routes maritimes de la soie pour le 21ème siècle », si les perspectives de développement et de croissance proposées s'avèrent véritablement solides. Toutefois, le contexte géopolitique met à mal les deux initiatives américaines. Le coup d'État en Birmanie et le retrait précipité d'Afghanistan scellent quasi définitivement le sort de l'*US New Silk Road* et de *l'Indo-Pacific Economic Corridor*, ce qui implique un recentrage sur le « Corridor de croissance Asie-Afrique ».

Conclusion
Six recommandations

Nouveau marqueur des relations internationales en Asie, l'Indopacifique est le théâtre de vastes manœuvres où se mêlent enjeux géopolitiques, défis militaires et opérations économiques. L'océan Indien en constitue le cadre géographique structurant. La Chine communiste, à travers son initiative des « nouvelles routes maritimes de la soie pour le 21ème siècle » y mène politique active dans le but d'y devenir une puissance résidente et dominante. Elle s'appuie sur ses champions nationaux, aux ressources quasi-illimitées, qui, prenant le contrôle de ports situés en des points stratégiques de l'océan Indien, dessinent les contours d'une nouvelle géographie du transport maritime dans la région. Ainsi, l'océan Indien apparait comme le terrain d'expérimentation de nouveaux principes de la politique étrangère chinoise construits autour des notions telles que le « premier arrivé, premier servi » ou la « légitime protection/sécurité des intérêts chinois à l'étranger ». Adossés, demain, à un commandement naval dédié avec tous les outils utiles associés, il constitue le laboratoire d'une sino-mondialisation sur mer, transportable sur l'ensemble des espaces maritimes de la planète.

Face à cette perspective et afin de préserver l'ordre libéral dans cette partie du monde, les États-Unis et leurs partenaires régionaux se doivent de réagir. Un réengagement politique adossé à une vision renouvelée et un projet associé pour l'Indopacifique et l'océan Indien centré sur le développement sont nécessaires.

Assoir la prééminence de l'ordre libéral international, rappeler les valeurs fondamentales • Le modèle de société chinois construit autour du contrôle social et de valeurs illibérales demande une réponse ferme construite autour du respect des valeurs de liberté, d'égalité et d'initiatives propres à un système démocratique harmonieux et sein.

Revitaliser les stratégies pour une Indopacifique libre et ouverte • La Chine communiste construit sa puissance et son expansion au-delà de sa périphérie immédiate avec des outils d'essence économique et sans a priori politique. Elle est le principal partenaire commercial de la plupart des pays de la région. Organiser des stratégies pour une Indopacifique libre et ouverte autour de l'idée d'endiguement de la Chine et en privilégiant l'outil sécuritaire ne permettent pas d'obtenir l'effet final escompté. S'il est nécessaire de rester ferme sur le respect des règles droit, il est surtout nécessaire de rétablir un climat de confiance et de crédibilité en associant parole aux actes, en déplaçant le curseur sur le soutien au développement et en agissant sur les échelles autant locales que régionales et nationales dans le respect des valeurs du partenaire et sans dogmatisme idéologique.

Réorienter le Quad • La course aux infrastructures est l'une des nouvelles grammaires des relations internationales en Asie. Si la protection de l'ordre libéral dans l'Indopacifique reste son crédo, le Quad devrait être amené à déplacer le centre de gravité de son action vers la conduite du pilotage d'initiatives centrées sur les infrastructures. Devenir un pool infrastructurel capable de piloter des initiatives en matière d'infrastructures et de proposer des réponses structurées est indispensable pour faire face au défi lancé par la Chine populaire.

Valoriser les initiatives régionales en matière d'infrastructures • Si l'*US New Silk Road* et l'*Indo-Pacific Economic Corridor* n'ont pas rencontré la réussite escomptée, si la *Network Blue Dot* est une initiative mondiale assez floue, promouvoir un projet comme le « Corridor de croissance Asie-Afrique » qui répond exactement aux besoins des riverains de l'Indopacifique est une nécessité. Il situe sur le même créneau que les « nouvelles routes maritimes de la soie pour 21ème siècle » et propose une alternative crédible à l'initiative chinoise : transparence, respect de l'éthique des affaires, infrastructures de qualité et adaptées aux besoins réels du partenaire, financement construit sur des capacités acceptables de remboursement. Soutien politique, pilotage et valorisation participent des outils d'accompagnement pour la réussite.

Construire un système de veille et d'encadrement des opérations d'infrastructures chinoises • Les infrastructures sont indispensables au développement d'un pays. Toutefois, le contrôle ou l'administration de celles-ci par une puissance étrangère offre à cette dernière un effet de levier potentiel sur les prises de décisions politiques et/ou économiques de l'État récipiendaire. Disposer d'un outil de veille et d'alerte permettant de comparer les projets chinois aux besoins réels, de proposer des alternatives crédibles en jouant de la concurrence est de plus en plus indispensable face à la force de frappe des entreprises chinoises et du soutien étatique dont elles bénéficient. Mobiliser le pool infrastructurel du Quad peut constituer une initiative pertinente.

Soutenir Taïwan dans ses démarches infrastructurelles • Taïwan est confronté au même « dilemme des détroits » que la Chine communiste ou le Japon dans l'océan Indien. Toutefois, la conclusion d'accords avec les États-Unis pour la fourniture de gaz permet d'y remédier en partie. De plus, le redéploiement de sa *New Southbound Policy* en direction des pays de l'Océanie et du Pacifique Sud doit être encouragé. Instrument de la préservation de son réseau diplomatique dans la région, elle peut permettre à Taïwan d'y renforcer son empreinte infrastructurelle en coordination ou avec le soutien du Quad.

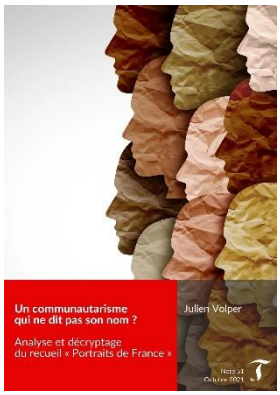
Cette note est publiée dans le cadre du Programme « L'Indo-Pacifique à l'épreuve des ambitions chinoises »

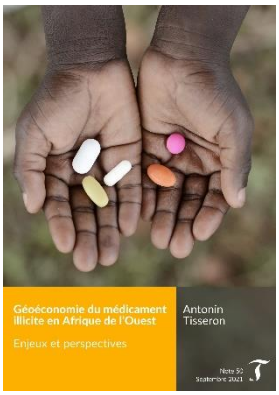
Le Programme Indo-Pacifique 2021-2022 de l'Institut Thomas More, piloté par Laurent Amelot, vise à analyser les ambitions de plus en plus affirmées de la Chine dans cette méga-région maritime de l'Asie, à en évaluer les risques pour l'ensemble des acteurs régionaux et mondiaux et à formuler des préconisations stratégiques pour la France, l'Europe et plus globalement l'Occident.

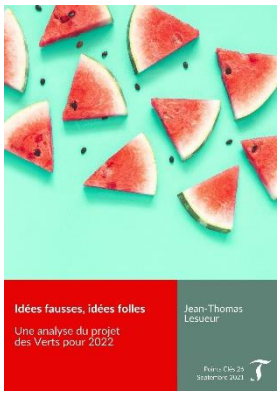
En savoir +

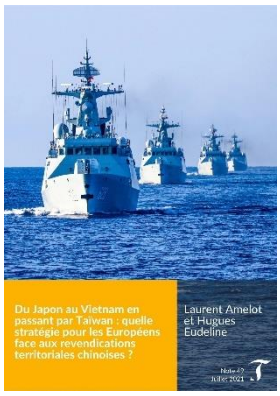
Publications récentes

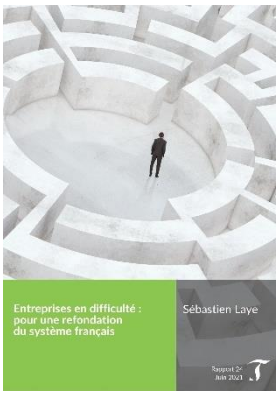
Retrouvez toutes nos publications sur www.institut-thomas-more.org

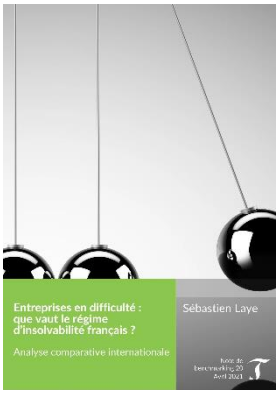


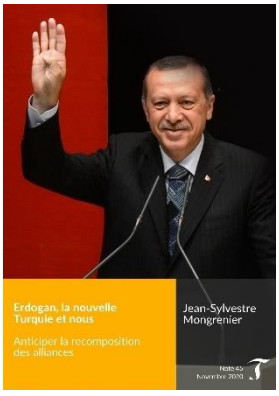


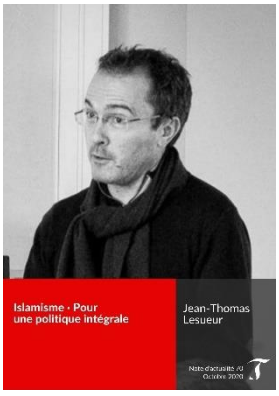












Programme

Enjeux internationaux

Dans un contexte de fortes tensions internationales, d'émergence de nouveaux acteurs étatiques et non-étatiques et d'accroissement des menaces pour l'Europe, le Programme *Enjeux internationaux* décrypte les dynamiques internationales et géopolitiques actuelles sous l'an-gle spécifique de la sécurité et de la défense des intérêts vitaux de l'Europe et des Européens.

Ce document est la propriété de l'Institut Thomas More asbl. Les propos et opinions exprimés dans ce document n'engagent que la responsabilité de l'auteur. Sa reproduction, partielle ou totale, est autorisée à deux conditions : obtenir l'accord formel de l'Institut Thomas More asbl et en faire apparaître lisiblement sa provenance.

© Institut Thomas More asbl, novembre 2021

You
Tube