

Quelles architectures de sécurité pour l'océan Indien ?

Isabelle Saint-Mézard¹

L'océan Indien est aujourd'hui identifié comme un espace déterminant pour la stabilité internationale, en raison notamment de ses grandes artères de communication qui relient entre eux de grands pôles de l'économie mondiale, l'Asie-Pacifique, le Moyen-Orient et l'Europe². Dans le même temps, cet immense océan n'apparaît en rien comme une entité régionale cohérente. La quarantaine d'États qui bordent son pourtour forment un ensemble hétéroclite, marqué par d'importantes disparités en termes de densité de population, de développement humain, ou bien encore de régimes politiques. Ce même ensemble présente, de surcroît, un niveau élevé de conflictualité, que l'on songe au chaos somalien, à la fragilité de la situation intérieure au Pakistan et au Yémen, à la volatilité des théâtres irakien et afghan, sans même évoquer les tensions liées à la crise iranienne et les nombreux risques de conflits interétatiques (entre l'Inde et le Pakistan ou au Moyen-Orient).

Dénués bien souvent d'intérêts nationaux convergents, les États du pourtour de l'océan Indien ne semblent pas adhérer à une vision partagée de leur espace maritime régional. Les peuples riverains de cet océan sont pourtant liés par une histoire ancienne, riche en échanges humains, culturels et commerciaux. Mais cet héritage historique commun est loin de générer un sentiment d'identité partagée ou une quelconque aspiration à s'organiser collectivement au sein d'une instance

Hérodote, n° 145, La Découverte, 2^e trimestre 2012.

1. Maître de conférences à l'Institut français de géopolitique, université Paris-VIII. Ses recherches portent sur les questions stratégiques et de sécurité en Asie du Sud, avec un intérêt particulier pour l'Inde.

2. The Hague Centre for Strategic Studies, «The maritime future of the Indian Ocean», *Future Issue*, n° 13, octobre 2010.

régionale. L'océan Indien semble, de fait, échapper à toute tentative durable d'organisation collective, y compris en matière de sécurité. Cet espace maritime semble plutôt être au carrefour de diverses organisations sous-régionales, plus ou moins bien organisées et cohérentes, avec notamment l'ASEAN en Asie du Sud-Est et la SAARC en Asie du Sud, le Conseil de coopération du Golfe dans le golfe Persique, la Communauté de développement de l'Afrique australe et la Commission de l'océan Indien³.

L'océan Indien est par ailleurs un espace qui a de longue date été organisé de l'extérieur sous l'effet de la domination navale de puissances extrarégionales. Autrefois qualifié de « lac britannique », il a ensuite été un théâtre de la confrontation américano-soviétique au temps de la guerre froide, avant de tomber sous l'influence prédominante des États-Unis. Les conflits en Afghanistan et en Irak, qui ont marqué la première décennie du XXI^e siècle, ont encore accru la présence militaire des puissances extrarégionales : celle des États-Unis au premier chef, et, avec eux, de leurs principaux alliés, tel par exemple le Japon qui a installé une petite implantation militaire à Djibouti. La France, pour sa part, est avec le Royaume-Uni le seul État européen à détenir des territoires en océan Indien, avec ses départements d'outre-mer de la Réunion et de Mayotte. Paris déploie aussi des forces prépositionnées à Djibouti et, depuis mai 2009, à Abou Dhabi, en plus d'un bâtiment de commandement et de ravitaillement, qui croise en permanence dans la zone maritime de l'océan Indien (ALINDIEN).

Espace instable et peu organisé, exposé qui plus est à de nombreux risques de conflits et menaces de sécurité, l'océan Indien suscite néanmoins l'intérêt d'un nombre croissant de puissances régionales et extrarégionales. Ce foisonnement des acteurs et des menaces conduit à s'interroger sur la nécessité d'une architecture de sécurité dont la vocation première serait de préserver une certaine stabilité régionale. Dans cette perspective, le présent article s'interroge sur la capacité des États actifs en océan Indien à mettre sur pied des institutions ou des mécanismes multilatéraux, œuvrant en faveur d'une approche coopérative de règlement des problèmes de sécurité affectant la région [Green et Gill, 2009]. Pour ce faire, l'article identifie d'abord les États les plus influents en océan Indien, en précisant leur approche stratégique respective. Il souligne ensuite que les problèmes de sécurité dans cet espace maritime sont nombreux et qu'ils englobent des menaces d'ordre transnational comme des enjeux de sécurité classique relevant de la rivalité entre États. L'article montre par ailleurs que l'histoire de la coopération en océan Indien révèle une série d'échecs ou de projets inaboutis à l'échelle macro-régionale, ou très parcellaires et fragmentés au niveau sous-régional. Il suggère enfin qu'à défaut

3. Voir en annexe le détail des États membres de ces organisations régionales (p. 147).

d'organisation régionale panocéanique une architecture de sécurité complexe se construit *de facto*, basée essentiellement sur l'engagement militaire des États-Unis et de leurs alliés ou partenaires et, potentiellement, sur la prise en compte par les enceintes régionales actives en Asie-Pacifique de certains des enjeux stratégiques existants à leur porte, en océan Indien.

Trois acteurs clés en océan Indien

Parmi la multiplicité des acteurs régionaux et extrarégionaux actifs en océan Indien, trois d'entre eux – les États-Unis, l'Inde et la Chine – doivent être étudiés de plus près, en raison de leur importance présente et à venir dans l'évolution stratégique de cet espace. Les premiers, les États-Unis, sont la puissance prééminente en océan Indien, alors même qu'ils n'en sont pas riverains. Ils possèdent néanmoins en plein centre de cet océan, sur l'île de Diego Garcia, une immense base aéronavale et logistique à partir de laquelle ils peuvent lancer des opérations sur tout le littoral⁴. Par-delà Diego Garcia, l'état-major américain n'a pas de vision unifiée de cet espace maritime qu'il décompose en trois grands théâtres relevant, chacun, d'un commandement militaire différent. Le Moyen-Orient est ainsi sous la responsabilité du commandement central (CENTCOM) dont la composante navale, la V^e flotte, couvre depuis la base de Manama (Bahreïn) le golfe Persique, la mer Rouge, la mer d'Oman et la mer d'Arabie jusqu'à la frontière indo-pakistanaise. Récemment créé, AFRICOM s'appuie sur la VI^e flotte pour intervenir dans le quart sud-ouest de l'océan Indien. Enfin, toute la partie orientale de l'océan Indien, à partir de la frontière indo-pakistanaise, relève du grand commandement du Pacifique (USPACOM). La principale composante navale d'USPACOM est la VII^e flotte qui, depuis son quartier général au Japon et ses grandes bases à Guam et en Corée du Sud, opère dans la partie occidentale de l'océan Pacifique, ainsi qu'en océan Indien.

Contrairement à la vision américaine, l'Inde conçoit l'océan Indien comme une entité stratégique à part entière, du détroit d'Ormuz au détroit de Malacca. Sa stratégie navale porte, il est vrai, sur l'héritage de l'Empire britannique, qui avait fait de l'océan Indien un *mare nostrum*, ce qui aujourd'hui explique le profond sentiment d'affinité – qui confine parfois au sentiment de propriété – de l'Inde à l'égard de l'océan qui porte son nom. Plus encore, les Indiens ont adopté la pensée de l'historien Alfred Thayer Mahan qui, à la fin du XIX^e siècle, a non seulement

Hérodote, n° 145, La Découverte, 2^e trimestre 2012.

4. Diego Garcia est louée à bail aux Britanniques depuis la fin des années 1960. Voir Erickson, Ladwig III et Mikolaj [2010].

souligné l'importance du pouvoir naval en général, mais a aussi anticipé la centralité stratégique de l'océan Indien. L'ambition de l'Inde est donc de jouer un rôle de plus en plus important pour assurer la sécurité de cet espace maritime, ce qui implique entre autres choses une modernisation accélérée de ses forces navales. Il n'est enfin pas anodin de noter que l'Inde peut avoir une vision extensive de son pourtour maritime : la mer Rouge, la mer de Chine et la partie australe de l'océan Indien sont en effet définies comme des « zones secondaires » d'intérêt maritime dans certains documents officiels, dont la doctrine maritime des forces navales de 2007 [Integrated Headquarters, 2007].

Enfin, bien qu'étant une puissance extrarégionale, la Chine est aujourd'hui un acteur incontournable en océan Indien. En plus de ses liens étroits avec le Pakistan, Pékin a tissé un réseau de partenariats avec de nombreux États riverains, en Asie du Sud, au Moyen-Orient, en Afrique de l'Est et australe. Mais, tout en déployant une active politique d'influence en océan Indien, la Chine ne propose aucune vision articulée de la région, ce qui attise les suspicions des États les plus méfiants à son égard, tels l'Inde, voire les États-Unis. Par ailleurs, le durcissement du comportement de la Chine dans son environnement maritime immédiat, en mer de Chine méridionale et orientale comme en mer Jaune, a créé un malaise qui se répercute jusqu'en océan Indien⁵. La fermeté et l'assurance de la posture maritime de la Chine depuis 2009-2010 ont ainsi généré un climat général de méfiance chez ses voisins, du Japon à l'Inde, en passant par l'Asie du Sud-Est et l'Australie.

Chacune à leur façon, les approches stratégiques américaine, indienne et chinoise soulignent une interconnexion croissante entre l'océan Indien et la partie asiatique du Pacifique. La prise en compte de cette interconnexion conduit d'ailleurs certains experts américains ou australiens à employer la notion d'espace « indo-pacifique » [Heinrichs, Medcalf et Jones, 2011]. Bien qu'un peu vague, la conceptualisation d'un tel espace permet de comprendre la dépendance des économies d'Asie orientale, dont la Chine, à l'égard de l'océan Indien (ne serait-ce que pour des raisons d'approvisionnement énergétique) ; elle permet aussi d'observer l'impact de la montée en puissance indienne dans le cadre élargi de l'Asie-Pacifique ; elle souligne enfin la position d'interface, entre océans Indien et Pacifique, de plusieurs États d'Asie du Sud-Est (Thaïlande, Malaisie, Singapour, Indonésie) ainsi que de l'Australie. Certains de ces États, tels Singapour et l'Australie, cherchent du reste à se tourner vers l'océan Indien, par-delà une posture traditionnellement orientée vers l'Asie-Pacifique [Rudd, 2010 ; Bateman, Chan et Graham, 2011].

5. L'affermissement du comportement de la Chine s'est manifesté par une réactivation de ses revendications territoriales en mer de Chine méridionale et des actes récurrents de harcèlement perpétrés contre des navires vietnamiens et philippins. Il a aussi entraîné une montée des tensions navales avec les États-Unis, le Japon et la Corée du Sud.

Multiplicité des menaces sur la sécurité en océan Indien

Aux menaces transnationales, pesant sur la sécurité du trafic maritime et des flux d'énergie, s'ajoutent des inconnues d'ordre stratégique, liées aux rivalités entre États et à l'équilibre des puissances.

Un espace instable, exposé à diverses menaces transnationales

Parmi les menaces les plus préoccupantes en océan Indien, il convient de noter d'abord celles liées à l'environnement. Le réchauffement climatique, la pollution environnementale et la diminution des ressources marines, de même que la pêche illégale risquent en effet d'avoir un impact dramatique sur les populations riveraines de l'océan Indien. De surcroît, les régions littorales de cet océan sont particulièrement exposées aux catastrophes naturelles de grande ampleur, comme l'ont montré les effets du tsunami de décembre 2004 dans le golfe du Bengale, et le cyclone Nargis qui a balayé la Birmanie en mai 2008. Les zones littorales très peuplées du Bangladesh, de l'Inde et de l'Indonésie paraissent, à cet égard, très vulnérables.

Viennent ensuite diverses menaces sur le trafic maritime et la liberté de navigation. Les routes maritimes qui parcourent l'océan Indien sont parmi les plus fréquentées au monde. Les détroits qui donnent accès à cet espace océanique largement clos en son pourtour septentrional sont donc des points de passage sensibles⁶. De fait, les navires transportant les énergies fossiles en provenance du golfe Persique franchissent tous le détroit d'Ormuz avant de passer par le détroit de Bab-el-Mandeb s'ils se destinent à l'Europe ou par le détroit de Malacca s'ils approvisionnent les économies d'Asie orientale. Les mêmes détroits et routes maritimes sont empruntés par les porte-containers qui acheminent les biens manufacturés d'Asie vers les marchés du Moyen-Orient, de l'Afrique et de l'Europe. La sécurité des détroits et des couloirs de navigation permettant la libre circulation des marchandises et des énergies fossiles est donc essentielle au bon fonctionnement de l'économie mondiale.

Or l'océan Indien concentre des États fragiles, voire défailants, dont l'instabilité intérieure se répercute souvent sur le voisinage, avec des effets néfastes. La Somalie en est l'exemple typique. Le littoral somalien constitue aujourd'hui l'épicentre du fléau de la piraterie avec des attaques dans le golfe d'Aden et en mer Rouge, ainsi qu'au large du Yémen et d'Oman, ce qui rend périlleuses les

6. Selon l'UNCLOS (Convention des Nations unies sur le droit de la mer), le droit de passage doit être garanti dans ces détroits.

approches du détroit de Bab-el-Mandeb. Selon la Chambre de commerce internationale (ICC), les pirates somaliens étendent leurs zones d'action vers le sud, jusqu'au large du Kenya, de la Tanzanie, voire des Seychelles et de Madagascar, et vers la haute mer, à plus de 1 000 milles nautiques des côtes somaliennes⁷. Pour ajouter à ces difficultés, la plupart des États du littoral occidental de l'océan Indien n'ont pas les capacités de surveillance et de reconnaissance nécessaires pour contrôler leur domaine maritime. Ces lacunes facilitent d'autant les trafics de drogues, d'armes et d'êtres humains, lesquels s'opèrent en partie par voie maritime. À ce manque de capacités au plan national s'ajoute l'absence de mécanismes de coopération qui permettraient de mutualiser des ressources limitées.

En dernier lieu, une grande partie du littoral de l'océan Indien est exposée à la menace terroriste. Dès avant le 11 Septembre, en octobre 2000, le destroyer américain USS *Cole* avait été la cible d'un attentat-suicide attribué à Al-Qaïda dans le port d'Aden. Puis, à partir de l'automne 2001, c'est le pourtour de l'océan Indien dans son ensemble qui a été le principal théâtre de la guerre contre le terrorisme conduite par les États-Unis et leurs alliés. Aujourd'hui encore, la zone afghano-pakistanaise demeure l'un des principaux foyers du terrorisme international et l'affaiblissement d'Al-Qaïda, marqué par l'élimination de son chef Oussama Ben Laden au Pakistan en mai 2011, ne fait pas oublier l'existence d'autres réseaux, tel le Lashkar-e-Toiba, responsables des attentats contre Mumbai en novembre 2011. Ces attentats ont rappelé à tous que des attaques terroristes majeures pouvaient être lancées depuis la mer, en l'absence de surveillance des approches maritimes. Les menaces d'attaques terroristes sont élevées ailleurs sur le pourtour de l'océan Indien, en raison de la présence d'Al-Qaïda dans la péninsule Arabique et des milices islamistes Al Shabaab basées en Somalie. Seule l'Asie du Sud-Est semble parvenir à contenir la menace grâce à la campagne contre-terroriste menée depuis 2005.

Perspectives de rivalité navale sino-indienne

Les équilibres stratégiques en océan Indien risquent d'être de plus en plus marqués par la montée en puissance de la Chine et de l'Inde, deux puissances à la tradition militaire continentale, mais qui à la faveur de leur essor modernisent leur marine de guerre, acquièrent des capacités de projection de longue portée et développent des ambitions navales. De même Indiens et Chinois renforcent leurs infrastructures militaires sur des îles ou archipels qui sont autant de postes avancés :

7. International Chamber of Commerce, « Piracy & armed robbery prone areas and warnings », <http://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre/prone-areas-and-warnings>, consulté en mars 2012.

les premiers ont établi un commandement interarmées sur l'archipel des Andaman et Nicobar, non loin du détroit de Malacca ; les seconds ont construit une importante base navale au sud de l'île de Hainan, qui pourrait permettre à leur marine de projeter ses bâtiments plus loin en Asie du Sud-Est, voire en océan Indien.

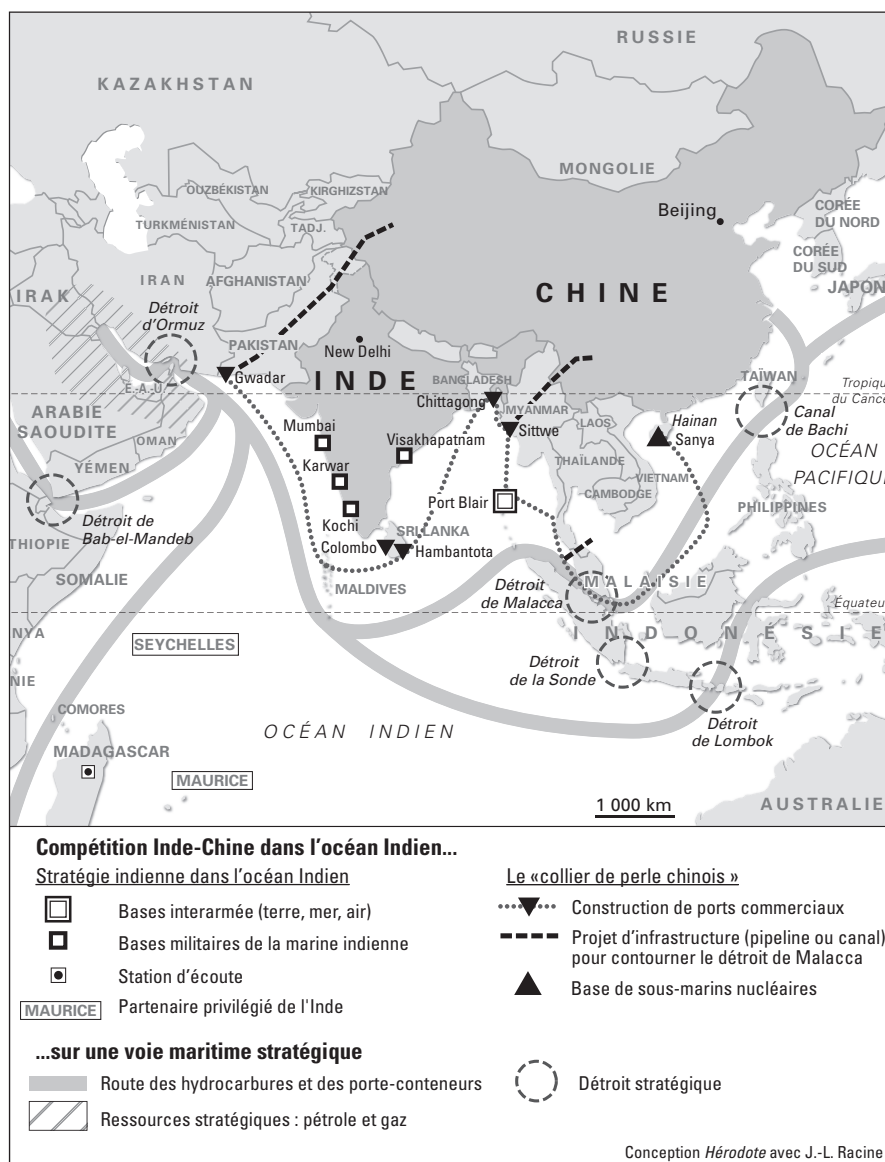
Pour l'heure, la capacité de projection de la marine chinoise en océan Indien est encore modeste. L'influence chinoise n'en est pas moins prégnante. La Chine a déployé une active politique d'influence auprès des pays riverains *via* divers relais : campagnes de charme diplomatiques et soutien politique au Conseil de sécurité des Nations unies, promotion des échanges économiques et financements de grands travaux, accords de défense et ventes d'armes, le tout souvent accompagné d'offres de prêts à des conditions avantageuses. Particulièrement perceptible en Asie du Sud, l'influence chinoise s'étend à l'Afrique de l'Est et australe, ainsi qu'aux États insulaires telles les Seychelles.

Les entreprises d'État chinoises ont, par ailleurs, conduit de multiples projets d'infrastructures portuaires sur le littoral de l'océan Indien, notamment au Pakistan (Gwadar), à Sri Lanka (Hambantota), au Bangladesh (Chittagong) et en Birmanie (Sittwe et Kyaukpyu). Ces projets ont donné lieu à diverses interprétations, parmi lesquelles la formule imagée du « collier de perles » a connu un certain succès. Selon cette théorie, la Chine pourrait à terme utiliser ces infrastructures portuaires comme autant de bases militaires pour déployer des bâtiments de guerre en océan Indien, où elle pourrait dès lors contrôler les routes maritimes, menacer l'Inde, voire défier la suprématie régionale américaine [Townshend, 2011].

Il semble néanmoins qu'en construisant de grandes infrastructures sur le littoral de l'océan Indien, la Chine cherche surtout à réduire sa dépendance à l'égard des routes maritimes qui l'approvisionnent en hydrocarbures depuis le golfe Persique (près de 80 % du pétrole brut importé par la Chine passant par l'océan Indien). À terme, l'objectif chinois serait d'ouvrir des voies terrestres entre quelques ports de l'océan Indien et ses provinces enclavées du grand Ouest. Cela lui permettrait de raccourcir le transport par voie maritime en océan Indien, et surtout de trouver une alternative au détroit de Malacca, passage obligé où Pékin se sent vulnérable dans l'hypothèse d'un blocus américain.

Quelle que soit sa nature – économique, politique ou militaire –, l'expansion de l'influence chinoise en océan Indien inspire de la réticence à New Delhi. Si les réflexes d'exaspération de l'Inde face à la présence de puissances extrarégionales en océan Indien se concentraient sur les États-Unis au temps de la guerre froide, ils sont désormais entièrement tournés contre la Chine. L'attitude indienne combine tout à la fois un sentiment de vulnérabilité lié à la peur d'être encerclé par la Chine et une ambition très affirmée de s'imposer comme la puissance régionale prééminente en océan Indien. La doctrine maritime formalisée en 2004 ne cache pas l'ampleur de ces préventions :

CARTE. – GÉOPOLITIQUE DE L'OCÉAN INDIEN : LE FACE-À-FACE INDE-CHINE



Hérodote, n° 145, La Découverte, 2^e trimestre 2012.

QUELLES ARCHITECTURES DE SÉCURITÉ POUR L'Océan Indien ?

Le scénario d'un conflit avec une puissance extrarégionale [...] ne peut être exclu. Il s'agirait d'une situation dans laquelle une importante marine extrarégionale cherche à intervenir militairement dans nos affaires, pour quelque raison que ce soit. Bien que la Chine partage une longue frontière terrestre avec l'Inde, pour ce qui concerne nos eaux, sa marine est extrarégionale. Un certain niveau de forces est donc nécessaire pour que les coûts d'intervention soient suffisamment élevés [Integrated Headquarters, 2004, p. 60-61].

Les marines indienne et chinoise ont certes engagé un début de coopération et ont même conduit quelques manœuvres conjointes basiques depuis 2003. Ces contacts n'ont cependant guère atténué le poids des suspicions côté indien. Par ailleurs, en contrepoint à la présence grandissante de la Chine dans son voisinage, New Delhi déploie régulièrement ses navires de guerre à l'est du détroit de Malacca, notamment en mer de Chine, grâce à ses relations de bonne entente avec le Vietnam, Singapour et le Japon. Pékin est ainsi devenu attentif aux incursions navales de l'Inde en mer de Chine. Les rumeurs relatant un incident mineur entre navires indien et chinois à la mi-juillet 2011, au large du Vietnam, pourraient témoigner de l'irritation de Pékin à l'égard de la présence de l'Indian Navy dans des zones sensibles en mer de Chine méridionale [Bland et Shivakumar, 2011].

Un espace «en friche» en matière de coopération multilatérale

De façon générale, les mécanismes de coopération régionale en océan Indien sont éparés et fragmentés, y compris dans le domaine de la sécurité. À défaut d'architecture de sécurité, les acteurs étatiques régionaux et extrarégionaux s'engagent dans des opérations ciblées sous forme de coalition, en vue de répondre à des menaces spécifiques.

Hérodote, n° 145, La Découverte, 2^e trimestre 2012.

Fragilité des projets de coopération à l'échelle de l'océan Indien

Plusieurs initiatives se sont succédé au cours des dernières décennies, en vue d'organiser de façon multilatérale le maintien de la sécurité en océan Indien. Mais, à ce jour, aucune n'a vraiment porté ses fruits. Même l'initiative de Zone de paix en océan Indien poussée par le Sri Lanka et adoptée par l'Assemblée générale de l'ONU en 1971 a laissé un bilan mitigé. De même, à la fin des années 1980, le Sri Lanka a tenté de lancer le réseau Indian Ocean Marine Affairs Cooperation (IOMAC), centré sur la gestion et la protection des ressources marines de l'océan Indien. Mais l'Inde s'est refusée à soutenir l'IOMAC, au motif que le Pakistan et les États-Unis en étaient membres.

À la faveur de l'effervescence régionaliste des années 1990, un ambitieux projet de coopération a vu le jour avec le lancement de l'Indian Ocean Rim Association for Regional Cooperation (IOR-ARC) en 1997. Avec ses dix-huit États membres⁸, l'IOR-ARC est aujourd'hui la seule organisation à l'échelle de l'océan Indien qui organise des réunions de niveau ministériel, tout en favorisant des interactions entre communautés d'affaires et milieux universitaires. Bien qu'à vocation économique, l'IOR-ARC discute aussi de la sécurité maritime, notamment de la lutte contre la piraterie dans le golfe d'Aden, mais aussi dans le détroit de Malacca et le canal du Mozambique. Le projet n'a cependant pas trouvé sa vitesse de croisière, ses trois principaux soutiens – l'Australie, l'Inde et l'Afrique du Sud – ayant eux-mêmes perdu de leur intérêt pour cette initiative [Rudd, 2011]. Il reste à voir si les quatre ans de présidence indienne (2011-2013) puis australienne (2013-2015) permettront de relancer ce projet.

L'Inde s'est depuis lancée dans une nouvelle initiative, centrée sur la coopération navale et la sécurité maritime en océan Indien. C'est plus précisément la marine indienne qui a été le fer de lance de l'Indian Ocean Naval Symposium (IONS), un forum de concertation pour les forces navales des pays riverains. La première session inaugurale de l'IONS s'est tenue à New Delhi, en février 2008, en présence des représentants de vingt-sept États membres, dont la France, mais avec des absents notables⁹. New Delhi n'avait invité ni le Pakistan ni les États-Unis, ces derniers n'étant pas considérés comme État riverain de l'océan Indien. Quant à la requête chinoise de se joindre à l'IONS, il va sans dire que l'Inde n'y avait pas accédé. En organisant la deuxième édition de l'IONS en mai 2010, les Émirats arabes unis ont partiellement remédié à ces absences, en invitant le Pakistan en tant que nouveau membre et en accueillant une délégation américaine¹⁰.

Dans sa conception, l'IONS s'inspire du modèle du Western Pacific Naval Symposium (WPNS). Lancé en 1988, au sortir de la guerre froide, ce forum a eu pour objectif de favoriser la coopération entre marines du Pacifique occidental dans un esprit de construction de la confiance. Il constitue aujourd'hui une enceinte

8. Australie, Bangladesh, Indonésie, Inde, Iran, Kenya, Madagascar, Malaisie, Maurice, Mozambique, Oman, Singapour, Afrique du Sud, Sri Lanka, Tanzanie, Thaïlande, Émirats arabes unis et Yémen.

9. Actuellement, les marines nationales des États suivants sont membres de l'IONS : Australie, Arabie saoudite, Bangladesh, Bahreïn, Comores, Djibouti, Égypte, Érythrée, France, Indonésie, Inde, Iran, Kenya, Koweït, Malaisie, Madagascar, Birmanie, Maurice, Mozambique, Maldives, Oman, Pakistan, Qatar, Seychelles, Singapour, Sri Lanka, Afrique du Sud, Soudan, Tanzanie, Thaïlande, Émirats arabes unis et Yémen (http://indiannavy.nic.in/ions/welcome_to_ions_website_new.htm).

10. La troisième session de l'IONS doit se dérouler en Afrique du Sud en avril 2012.

établie, encadrant tout à la fois des exercices multilatéraux, des séminaires spécialisés et des activités de publication de manuels de standardisation des procédures de communication en mer. Rien ne garantit cependant que l'IONS parvienne à reproduire le succès de son homologue du Pacifique, cela d'autant qu'il rassemble des États aux ressources limitées, dont les forces navales comprennent surtout des bâtiments de patrouille côtière. Même s'il gagne en substance, l'IONS ne ciblera jamais que des échanges au niveau des chefs d'état-major de la marine, en se cantonnant à une coopération d'ordre technique (au niveau des doctrines et des procédures). Il ne palliera pas l'absence d'une instance de dialogue sur la sécurité entre responsables politiques, comparable par exemple à l'ASEAN Regional Forum en Asie-Pacifique.

Les États de l'océan Indien n'ont développé à ce jour que des structures embryonnaires sur le modèle des mécanismes de sécurité en Asie-Pacifique. La fragilité de leurs enceintes de coopération (quel que soit le domaine) suggère qu'ils sont loin de pouvoir créer une architecture endogène de sécurité. Le manque de confiance entre grands États riverains, et notamment l'inclination de l'Inde à lancer des projets de coopération, tel l'IONS, qui excluent tout à la fois le rival régional pakistanais et les puissances extrarégionales tels les États-Unis et à plus forte raison encore la Chine, n'aident en rien. La région pâtit aussi de la relative faiblesse de sa communauté épistémique, c'est-à-dire des réseaux d'experts qui contribuent à la définition de l'espace régional, de ses principaux problèmes et de leur éventuelle résolution. Certes, il existe un Indian Ocean Research Group (IORG) qui, sous la houlette de l'Inde et de l'Australie, accueille universitaires et anciens hauts fonctionnaires dans l'objectif de favoriser la coopération, y compris dans le domaine de la sécurité. Mais l'IORG n'a jusqu'à présent pas été assez soutenu pour promouvoir un dialogue informel préparatoire, permettant aux États riverains de l'océan Indien d'identifier des intérêts de sécurité convergents qui seraient à la base d'un projet régional d'architecture de sécurité.

Des opérations multilatérales ciblées et ad hoc

À défaut de mécanismes pérennes de gestion de la sécurité, les problèmes jugés les plus pressants sont traités *via* des opérations multilatérales ciblées. Diverses *task forces* multinationales se sont ainsi déployées dans la partie occidentale de l'océan Indien sous l'impulsion des États-Unis, afin de contrer une menace particulière. Formée fin 2001, la TF-150 assure le volet maritime de l'opération de lutte contre le terrorisme, « Liberté immuable ». Les bâtiments alliés en son sein croisent en mer d'Arabie et à l'entrée du golfe Persique pour interdire l'exfiltration de militants terroristes depuis l'Afghanistan vers la péninsule Arabique et la Corne de l'Afrique. Avec sa base logistique à Djibouti, la TF-150 accueille des alliés

régionaux des États-Unis, tel le Pakistan, mais aussi beaucoup d'extrarégionaux, pour la plupart membres de l'OTAN. Les États-Unis ont par la suite mis sur pied la TF-151, en janvier 2008, pour lancer un effort multilatéral de lutte contre la piraterie au large de la Somalie ; la TF-152 est, elle, destinée à protéger le transport d'hydrocarbures à travers le golfe Persique.

La volonté de répondre au défi de la piraterie a incité l'Union européenne (alors sous présidence française) à déployer une force navale constituée d'une vingtaine de nations dans le golfe d'Aden et au large de la Somalie. À l'opération Atalante de l'UE, en vigueur depuis 2008, s'est ajoutée dans cette même région la mission antipiraterie de l'OTAN (*Ocean Shield*). Enfin, en parallèle à ces opérations multilatérales, divers États régionaux et extrarégionaux ont déployé leurs propres bâtiments au large de la Corne de l'Afrique. Il en est ainsi de l'Inde, de la Chine, du Japon, de la Corée du Sud, de la Malaisie, de la Russie, du Yémen, de l'Iran et de l'Arabie saoudite.

Pour la Chine, qui participe à la lutte contre la piraterie depuis la fin 2008, la décision de conduire une opération dans la partie occidentale de l'océan Indien, si loin de son littoral, a constitué une première en matière de projection de la force. L'importance de cette décision n'a d'ailleurs pas échappé aux Indiens qui considèrent, eux, que la Chine a trouvé, grâce à la lutte contre la piraterie, une bonne occasion de tester ses capacités de déploiement à longue portée et de renforcer sa politique d'influence en océan Indien. Les navires chinois participant aux opérations antipiraterie ont, il est vrai, multiplié les visites de courtoisie auprès des États de la région, comme à Koweït et en Oman. En ce sens, les opérations antipiraterie n'ont en rien atténué la rivalité latente entre marines indienne et chinoise. Si les deux marines ont au premier abord un objectif commun, sur le fond, elles ne se trompent guère sur les motivations de leurs déploiements respectifs : il s'agit de tester sa capacité de projection et de se positionner dans un espace dont chacune sait qu'il sera de plus en plus important et disputé. Il semblerait même que, début 2009, un incident se soit produit au large du détroit de Bab-el-Mandeb, entre des navires de surface chinois et un sous-marin indien¹¹.

Contrastant avec les efforts « tous azimuts » déployés dans le golfe d'Aden, l'Asie du Sud-Est présente un cas de réponse essentiellement sous-régionale au problème de la piraterie. Depuis 2004, les États riverains du détroit de Malacca – la Malaisie, l'Indonésie et Singapour – coordonnent leurs patrouilles pour assurer en continu la sécurité des couloirs de navigation dans la zone. Cet effort de coordination trilatérale, qui est parvenu à faire reculer la piraterie, a été relayé en 2006 par

11. Les bâtiments indien et chinois cherchaient, semble-t-il, à tester la vulnérabilité de leur système radar respectif [*BBC online*, 2009].

un mécanisme multilatéral plus englobant : l'Accord de coopération régionale pour la lutte contre la piraterie et le vol armé contre les navires en Asie (ReCAAP)¹². Le ReCAAP a notamment mis en place un bureau de partage de l'information à Singapour auquel dix-sept États ont déjà adhéré (mais dont le souverainisme sourcilieux de la Malaisie et l'Indonésie s'accommode mal)¹³. En raison de son relatif succès, le ReCAAP fait désormais école. En janvier 2009, vingt et un gouvernements du littoral occidental de l'océan Indien et du golfe d'Aden ont en effet adopté le code de Djibouti pour la répression de la piraterie et du vol armé contre les navires, sur le modèle du ReCAAP.

Une architecture de sécurité pour la région « indo-pacifique »

La nature éparse des mécanismes de coopération régionale en océan Indien conduit à s'interroger sur des modalités alternatives de gestion de la sécurité. Dans la mesure où l'omniprésence américaine constitue un facteur structurant de la stabilité régionale, une architecture de sécurité pourrait aussi bien se construire à partir du réseau d'alliances et de partenariats créés par les États-Unis en Asie. En parallèle, et de façon complémentaire, il est possible d'envisager que l'architecture institutionnelle déjà existante en Asie-Pacifique couvre une partie des problématiques de sécurité en océan Indien.

Une architecture de sécurité basée sur le partenariat stratégique indo-américain

Les États-Unis, de par leur présence militaire et leur système d'alliances, sont un facteur de stabilité en Asie-Pacifique et dans l'océan Indien. Certes, l'idée est assez répandue aujourd'hui que la puissance américaine est sur la voie d'un déclin relatif, à mesure que les géants chinois et indien s'affirment. Il n'en reste pas moins que, au regard des défis logistiques liés à l'immensité des distances, seuls les États-Unis maîtrisent vraiment l'espace indo-pacifique. L'enjeu pour eux consiste à accepter de ne plus être la seule puissance en océan Indien et à gérer l'affirmation et la présence croissante de nouveaux acteurs. En l'espèce, ce sont essentiellement l'ascension de la Chine et la modernisation de ses armées

Hérodote, n° 145, La Découverte, 2^e trimestre 2012.

12. ReCAAP pour *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*.

13. Bangladesh, Brunei, Cambodge, Chine, Danemark, Inde, Japon, Corée, Laos, Myanmar, Pays-Bas, Norvège, Philippines, Singapour, Sri Lanka, Thaïlande et Vietnam. Voir < <http://www.recaap.org> >.

qui sont source de préoccupation. Or, face à de telles inconnues, les États-Unis s'approprient clairement à renforcer leur engagement militaire en Asie. Dès 2007, la stratégie maritime des États-Unis notait que la puissance de combat américaine devrait s'afficher continuellement et de façon crédible dans le Pacifique occidental (Asie orientale), en océan Indien et dans le golfe Persique [US Navy, 2007].

Ce recentrage sur l'Asie a depuis été confirmé par le rapport sur les grandes orientations à venir de la Défense, présenté en janvier 2012. Ce document explique en effet que « les intérêts économiques et de sécurité des États-Unis sont inextricablement liés aux développements [qui se produisent] dans l'arc s'étendant du Pacifique occidental et de l'Asie orientale à la région de l'océan Indien et à l'Asie du Sud ». Tout en évoquant l'opacité des « intentions stratégiques » de la Chine, le rapport souligne la volonté américaine de renforcer ses alliances traditionnelles avec le Japon, la Corée du Sud et les Philippines sur la façade pacifique, l'Australie, Singapour et la Thaïlande dans l'espace indo-pacifique. En plus de ces alliances, Washington a pour priorité de construire de nouveaux partenariats avec les puissances émergentes, telle l'Inde : en l'espèce, « les États-Unis investissent [...] dans un partenariat stratégique de long terme avec l'Inde pour renforcer sa capacité à servir de point d'ancrage économique régional et de garant de la sécurité dans la grande région de l'océan Indien » [US Department of Defense, 2012].

De fait, l'Inde fait figure de partenaire utile pour partager le fardeau du maintien de la sécurité en océan Indien. Outre qu'ils possèdent l'une des plus puissantes marines de guerre en Asie, les Indiens déploient, depuis les années 1990, une diplomatie navale à 180 degrés qui leur permet de rester très influents auprès d'États insulaires telles les Maldives, les Seychelles et Maurice, tout en rayonnant en direction du golfe Persique, de l'Afrique australe et de l'Asie du Sud-Est. C'est d'ailleurs avec les États du golfe du Bengale et, au-delà, avec ceux du littoral pacifique que la marine indienne a tissé le réseau le plus dense d'interactions navales.

Dans le même temps, la marine indienne s'est fortement rapprochée de son homologue américaine. Plus encore, une partie essentielle du rapprochement indo-américain s'est ainsi opérée depuis la fin des années 1990 au travers de la coopération navale en océan Indien. Les deux États ont même conclu en 2006 un accord-cadre pour la coopération en matière de sécurité maritime, ciblant la lutte contre la criminalité transnationale et la prolifération d'armes de destruction massive, ainsi que les domaines de l'assistance humanitaire et des opérations post-désastre. Tout en développant un début d'interopérabilité avec l'Indian Navy, les États-Unis encouragent leurs homologues indiens à endosser un rôle plus important en matière de sécurité en Asie, notamment en direction de l'Asie-Pacifique.

Les ramifications multilatérales du partenariat stratégique indo-américain

Un axe de la stratégie américaine dans la région indo-pacifique est d'encourager les liens entre ses partenaires les plus proches, à l'instar du Japon et de l'Australie qui, au terme de plusieurs années de rapprochement, ont signé une Déclaration de sécurité en mars 2007. Un dialogue trilatéral de sécurité États-Unis-Japon-Australie s'est par ailleurs créé en 2002, qui, depuis 2006, se déroule au niveau ministériel. Sur la base de leur partenariat stratégique avec l'Inde, les États-Unis incitent New Delhi à se rapprocher de leurs alliés en Asie pour, éventuellement, ébaucher des structures trilatérales ou multilatérales entre États de même sensibilité, capables d'endosser des responsabilités de maintien de la sécurité.

Le potentiel de coopération entre ces pays s'est, il est vrai, manifesté de façon spontanée au lendemain du tsunami du 26 décembre 2004, lorsque les marines des États-Unis, de l'Australie, de l'Inde et du Japon se sont rassemblées au sein d'un « *core group* » pour coordonner les premiers secours, avant que le relais ne soit pris par l'ONU. Par la suite, un projet de « Quad », c'est-à-dire de partenariat à quatre, a été exploré en 2007 lorsque le dialogue stratégique trilatéral entre Washington, Tokyo et Canberra a envisagé de s'ouvrir à l'Inde. Mais la réaction négative de la Chine a conduit à l'abandon de cette voie. À défaut, les États-Unis ont exploré les possibilités de partenariats trilatéraux basés sur une convergence de valeurs et d'intérêts.

Ainsi un noyau de coopération entre les États-Unis, le Japon et l'Inde se structure en pointillé¹⁴. Il est vrai que le partenariat stratégique indo-américain a impulsé un rapprochement entre Tokyo et New Delhi depuis l'an 2000. Le Japon, qui importe l'essentiel de ces hydrocarbures du golfe Persique, est très conscient de son intérêt à ce que la liberté de navigation en océan Indien soit préservée. L'Archipel a ainsi lancé des interactions navales avec l'Inde dans les limites de ses contraintes en matière de capacités de défense. En août 2007, lors d'un discours devant le Parlement indien, le Premier ministre japonais Abe a même évoqué sa vision d'une confluence des océans Indien et Pacifique, en appelant de ses vœux une coopération des « démocraties maritimes » de l'Asie [Abe, 2007]. L'Inde et le Japon ont finalement signé en 2008 une Déclaration sur la coopération de sécurité prévoyant des échanges bilatéraux en océan Indien, tout en se penchant plus particulièrement sur les questions de liberté de navigation et de lutte contre la piraterie dans le cadre de leur dialogue de défense.

Hérodote, n° 145, La Découverte, 2^e trimestre 2012.

14. Voir le télégramme diplomatique issu de l'ambassade américaine à New Delhi en date du 5 mai 2006 mis en ligne par WikiLeaks et dont le contenu est exploité par *The Hindu* [Hiddleston, 2011].

Il n'est pas surprenant dans ce contexte que la série d'exercices navals indo-américains (Malabar) ait occasionnellement pris un tour multilatéral, avec par exemple en 2007 la participation de navires australiens, japonais et de Singapour. Des forces navales d'autodéfense du Japon ont, de nouveau, joint des exercices indo-américains en 2009, au large d'Okinawa. Enfin, à la mi-décembre 2011, Washington a invité des diplomates indiens et japonais à discuter dans le cadre d'un dialogue trilatéral portant sur un large spectre de questions régionales et globales. Le communiqué conjoint, issu de la journée d'échanges entre sous-secrétaires d'État, est assez clair quant aux ambitions des discussions : celles-ci « marquent le début d'une série de consultations entre nos trois gouvernements, qui partagent des valeurs communes ainsi que des intérêts en Asie-Pacifique et dans le monde » [Press Trust of India, 2011]. De fait, une nouvelle rencontre est prévue à Tokyo en 2012.

De même, un projet de partenariat trilatéral entre les États-Unis, l'Inde et l'Australie est à l'étude dans divers organismes de recherche, Canberra témoignant à son tour d'un intérêt croissant pour l'océan Indien¹⁵. De façon plus ou moins avouée, tous ces mécanismes de sécurité bilatéraux ou trilatéraux construits autour de la présence américaine en Asie sont une réponse aux incertitudes qui entourent la montée en puissance de la Chine. C'est d'ailleurs bien la raison pour laquelle l'Inde ne s'engage dans ces initiatives qu'avec la plus grande prudence. Même si elle partage les craintes des autres voisins de la Chine, l'Inde hésite à cautionner des mécanismes qui paraîtraient trop ouvertement antichinois. En tout état de cause, New Delhi préfère une approche bilatérale des questions de sécurité régionale, plutôt que des formats trilatéraux dont elle craint qu'ils n'alarment plus facilement encore Pékin.

Extension de l'architecture institutionnelle de l'Asie-Pacifique à l'océan Indien

La meilleure façon d'instaurer un début d'architecture de sécurité en océan Indien pourrait aussi passer par les institutions de coopération régionales développées par l'ASEAN. L'association a eu le mérite de créer des structures multilatérales pérennes de concertations, permettant de désamorcer les tensions et

15. The Heritage Foundation, the Lowy Institute for International Policy, and the Observer Research Foundation [2011], *Shared Goals, Converging Interests : A Plan for U.S.-Australia-India Cooperation in the Indo-Pacific*, the Heritage Foundation, Washington. En 2009, l'Australie a publié un livre blanc sur la défense qui prévoyait que l'océan Indien deviendrait aussi important que l'océan Pacifique dans sa stratégie maritime dans les deux prochaines décennies. Voir Thomas G. Mahnken et Andrew Shearer [2011], « Leading in the Indian Ocean », *Wall Street Journal*, 10 mars.

d'élaborer de façon collective des normes de comportement. Certes, ces instances restent limitées par la volonté de la plupart des participants de ne rien céder en matière de souveraineté ; de même n'ont-elles pas résolu le fond des problèmes ni les risques de conflits (comme le montre la résurgence des tensions en mer en Chine). Leur utilité n'en demeure pas moins, d'autant que ce sont des structures inclusives auxquelles participent les grandes puissances asiatiques, États-Unis, Inde et Chine compris. En ce sens, des forums régionaux tels l'ARF, le Sommet de l'Asie orientale ou la Réunion des ministres de la Défense de l'ASEAN+8 (ADMM+8) pourraient utilement amorcer un dialogue sur quelques dossiers de sécurité en océan Indien¹⁶.

Certains en Asie du Sud-Est, notamment l'important *think-tank* singapourien RSIS, recommandent déjà que l'ASEAN et ses États membres se penchent sur les questions de sécurité en océan Indien, voire qu'ils songent à y expérimenter l'application de normes et principes de coopération [Bateman, Chan et Graham, 2011]. L'Inde semble elle aussi favorable à un recours à l'architecture institutionnelle développée en Asie-Pacifique pour promouvoir la sécurité en océan Indien [Bhatia, 2011]. Enfin les États-Unis, sous le mandat du président Obama, ont tenu à accroître leur engagement dans les organisations régionales traitant de questions de sécurité [Clinton, 2011]. Ils ont participé à la première session de l'ADMM+8 en 2010 et, en 2011, c'est le président Obama en personne qui a participé au Sommet de l'Asie orientale, en Indonésie. Meilleur signal ne saurait être donné de la volonté américaine de participer à la construction d'une architecture de coopération multilatérale en Asie.

Il n'est pas vain d'espérer une complémentarité entre les structures trilatérales construites autour des États-Unis et les instances multilatérales sur la sécurité en Asie qui intègrent la Chine. Les premières auraient une dimension opérationnelle de par la capacité des États alliés ou partenaires à déployer des bâtiments en haute mer ; elles montreraient d'ailleurs la capacité du réseau stratégique américain à « contenir » la Chine si besoin était ; les secondes travailleraient à l'élaboration collective de normes communes pour construire progressivement un régime de sécurité maritime ; elles seraient aussi un moyen continu d'intégrer la Chine dans la construction d'une architecture de sécurité régionale étendue à l'océan Indien, avec possiblement un fort accent sur les questions de protection de la liberté de navigation.

16. L'ADMM+8 (ASEAN Defence Ministers' Meeting Plus Height) comprend l'ASEAN, plus les États-Unis, la Chine, l'Inde, le Japon, la Corée du Sud, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et la Russie. Ces mêmes États participent au Sommet de l'Asie orientale, au niveau des chefs de gouvernement.

Conclusion

Dépourvu d'une véritable identité collective, l'océan Indien ne peut guère se prévaloir d'une expérience de coopération régionale solide. Il n'est pas exclu que l'Inde et l'Australie tentent de donner un nouveau souffle à l'IOR-ARC et, au-delà, à la construction d'une architecture de sécurité endogène. Il faudrait pour cela qu'elles fassent preuve d'une persévérance qui leur a manqué jusqu'à présent et qu'elles exercent un effet d'entraînement sur d'autres acteurs régionaux comme l'Afrique du Sud, l'Indonésie ou l'Arabie saoudite. Mais la tendance de ces États à se centrer sur leur sous-région, plutôt que sur le grand océan Indien, permet d'en douter. Il faudrait par ailleurs que l'Inde consente à intégrer dans les instances régionales les acteurs extrarégionaux influents en océan Indien, les États-Unis au premier chef, mais aussi le Japon et surtout la Chine. Cette démarche n'aura rien de naturel pour l'Inde quand on sait la méfiance qui prévaut entre New Delhi et Pékin et leur tendance à s'exclure mutuellement des forums régionaux auxquels ils prennent part.

À défaut de projet endogène, on peut discerner une architecture complexe, faite d'une superposition de mécanismes de sécurité qui, sans être nécessairement coordonnés entre eux, se complètent à peu près les uns les autres pour répondre aux divers types de risques identifiés en océan Indien. Pour répondre à des menaces immédiates et spécifiques qui, telle la piraterie, affectent la sécurité du trafic maritime aux approches des grands détroits ou au large d'États défaillants, le format de la coalition multilatérale paraît être privilégié ; ces coalitions peuvent mobiliser des acteurs proprement régionaux comme dans le détroit de Malacca, ou des acteurs extrarégionaux comme au large de la Corne de l'Afrique.

À l'échelle de l'océan Indien dans son ensemble, et dans une perspective plus stratégique et de long terme, la présence militaire des États-Unis, aidés de leur réseau d'alliés et de partenaires, devrait être garante d'une certaine stabilité. Dans cette perspective, les priorités américaines resteront inchangées : il s'agira de protéger les routes maritimes, de s'assurer que le transport des énergies fossiles depuis le golfe Persique se déroule sans encombre et de dissuader les États susceptibles d'entraver la liberté de navigation (comme cela a été le cas début 2012 face aux menaces iraniennes de fermeture du détroit d'Ormuz). Cette approche centrée sur les États-Unis et leurs alliés ou partenaires permettra enfin d'exercer une certaine pression sur la Chine, elle-même fort dépendante des routes maritimes en océan Indien, de surveiller ses avancées dans la région et, le cas échéant, de la dissuader d'adopter une posture navale trop agressive, y compris dans son environnement immédiat.

Aux coalitions multilatérales « spécialisées » et au réseau stratégique américain en Asie pourrait s'ajouter, à terme, une troisième strate, de nature plus

institutionnelle. Cela reviendrait à exploiter l'expertise de l'ASEAN en matière de gestion multilatérale de la sécurité. Celle-ci peut être considérée comme modeste par rapport aux enjeux stratégiques qui minent l'Asie-Pacifique. Il n'en reste pas moins qu'au regard du quasi-échec qui marque la plupart des projets de coopération en océan Indien, c'est bien du côté de l'ASEAN, et plus généralement de l'Asie-Pacifique, que se trouvent les capacités épistémiques, institutionnelles et politiques pour développer une architecture de sécurité de part et d'autre du détroit de Malacca.

Il convient néanmoins de noter en un dernier point que l'espace indo-pacifique devient propice aux risques d'incidents en mer, c'est-à-dire de face-à-face, délibérés ou non, entre bâtiments (de guerre, paramilitaires ou même civils) de puissances concurrentes, notamment dans des zones maritimes sensibles ou disputées. De tels incidents peuvent générer des tensions, voire déraiser en crise. Or les instruments asiatiques pour gérer les risques d'incidents en mer sont peu développés. Les puissances actives dans les eaux indo-pacifiques devront donc tôt ou tard réfléchir à des arrangements permettant de formaliser les règles de conduite en mer, en vue de réduire le risque de collisions ou de provocations, et d'induire une certaine prévisibilité en ce domaine.

Ce type d'arrangements deviendra particulièrement nécessaire pour stabiliser les dynamiques de rivalité entre marines chinoise et indienne. Début décembre 2011, New Delhi a annoncé qu'un projet de ligne de communication directe entre quartiers généraux des marines indienne et chinoise était à l'étude, ainsi que d'autres mesures permettant des échanges entre autorités militaires pour désamorcer rapidement tout risque d'escalade. On ne peut que se féliciter de cette initiative, en espérant que les deux parties poussent plus avant encore les mécanismes de construction de la confiance, afin d'éviter une coûteuse et périlleuse rivalité navale.

Annexe sur les organisations régionales citées dans l'article

Organisations régionales liées à océan Indien

ASEAN : Brunei, Cambodge, Indonésie, Laos, Malaisie, Myanmar, Philippines, Singapour, Thaïlande, et Vietnam.

Commission de l'océan Indien : Comores, France (Réunion), Madagascar, Maurice, Seychelles.

Communauté de développement de l'Afrique australe : Afrique du Sud, Angola, Botswana, Congo (RDC), Lesotho, Madagascar, Malawi, Maurice, Mozambique, Namibie, Seychelles, Swaziland, Tanzanie, Zambie et Zimbabwe.

Conseil de coopération du Golfe : Arabie saoudite, Bahreïn, Émirats arabes unis, Oman, Koweït et Qatar.

HÉRODOTE

IONS (Indian Ocean Naval Symposium) : Afrique du Sud, Australie, Arabie saoudite, Bangladesh, Bahreïn, Comores, Djibouti, Égypte, Érythrée, France, Indonésie, Inde, Iran, Kenya, Koweït, Malaisie, Madagascar, Myanmar, Maurice, Mozambique, Maldives, Oman, Pakistan, Qatar, Seychelles, Singapour, Sri Lanka, Soudan, Tanzanie, Thaïlande, Émirats arabes unis et Yémen.

IOR-ARC (Indian Ocean Rim for Regional Cooperation) : Australie, Bangladesh, Indonésie, Inde, Iran, Kenya, Madagascar, Malaisie, Maurice, Mozambique, Oman, Singapour, Afrique du Sud, Sri Lanka, Tanzanie, Thaïlande, Émirats arabes unis et Yémen.

SAARC (South Asian Cooperation for Regional Cooperation) : Afghanistan, Bhoutan, Bangladesh, Inde, Maldives, Népal, Pakistan, Sri Lanka.

Instances régionales en Asie-Pacifique

ADDM+8 (ASEAN Defence Ministers' Plus 8) : ASEAN, États-Unis, Chine, Inde, Japon, Corée du Sud, Australie, Nouvelle-Zélande et Russie.

ARF (ASEAN Regional Forum) : Australie, Bangladesh, Brunei Darussalam, Cambodge, Canada, Chine, Union européenne, Inde, Indonésie, Japon, Corée du Nord, Corée du Sud, États-Unis, Laos, Malaisie, Myanmar, Mongolie, Nouvelle-Zélande, Pakistan, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Philippines, Russie, Singapour, Sri Lanka, Thaïlande, Timor Leste et Vietnam.

Sommet de l'Asie orientale : ASEAN, États-Unis, Chine, Inde, Japon, Corée du Sud, Australie, Nouvelle-Zélande et Russie.

ReCAAP : Bangladesh, Brunei, Cambodge, Chine, Danemark, Inde, Japon, Corée, Laos, Myanmar, Pays-Bas, Norvège, Philippines, Singapour, Sri Lanka, Thaïlande et Vietnam.

WPNS (Western Pacific Naval Symposium) : Australie, Brunei, Cambodge, Chine, France, Indonésie, Japon, Malaisie, Nouvelle-Zélande, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Philippines, Corée du Sud, Russie, Singapour, Thaïlande, Tonga, États-Unis et Vietnam, avec le Bangladesh, le Canada, le Chili et l'Inde en observateurs.

Bibliographie

OUVRAGES ET ARTICLES

BATEMAN S., CHAN J. et GRAHAM E. (dir.) (2011), « ASEAN and the Indian Ocean : The key maritime links », RSIS Policy Paper, novembre.

BBC Online (2009), « India denies Chinese sub reports », 5 février.

QUELLES ARCHITECTURES DE SÉCURITÉ POUR L'Océan Indien ?

- BHATIA R. (2011), « A vision for the Indian Ocean », *The Hindu*, 15 octobre.
- BLAND B. et SHIVAKUMAR G. (2011), « China confronts Indian Navy vessel », *Financial Times*, 31 août.
- ERICKSON A., LADWIG III W. et MIKOLAY J. (2010), « Diego Garcia and the United States' emerging Indian Ocean strategy », *Asian Security*, vol. 6, n° 3, p. 214-237.
- GREEN M.J. et GILL B. (dir.) (2009), *Asia's New Multilateralism : Cooperation, Competition and the Search for Community*, Columbia University Press, New York.
- HEINRICHS R., MEDCALF R. et JONES J. (2011), *Crisis and Confidence : Major Powers and Maritime Security in Indo-Pacific Asia*, Lowy Institute & MacArthur Foundation, juin.
- HIDDLESTON S. (2011), « How the stars aligned for closer trilateral relations », *The Hindu*, 23 avril.
- MAHNKEN T. G. et SHEARER A. (2011), « Leading in the Indian Ocean », *Wall Street Journal*, 10 mars.
- PANDYA A. A., HERBERT-BURNS R. et KOBAYASHI J. (2011), *Maritime Commerce and Security : The Indian Ocean*, The Henry L. Stimson Center, Washington DC.
- Press Trust of India (2011), « India holds first joint meeting with Japan, U.S. », 20 décembre.
- RUDD K. (2011), « The Indian Ocean : in need of a regional organisation to match its growing influence », *The Hindu*, 14 novembre.
- THE HAGUE CENTRE FOR STRATEGIC STUDIES (2010), « The maritime future of the Indian Ocean », *Future Issue*, n° 13, octobre.
- THE HERITAGE FOUNDATION, THE LOWY INSTITUTE FOR INTERNATIONAL POLICY et THE OBSERVER RESEARCH FOUNDATION (2011), *Shared Goals, Converging Interests : A Plan for U.S.-Australia-India Cooperation in the Indo-Pacific*, The Heritage Foundation, Washington DC.
- TOW W. (2008), *Tangled Webs : Security Architectures in Asia*, Australian Strategic Policy Institute, Barton, juillet.
- TOWNSHEND A. S. (2011), « China's "string of pearls" », *Outlook Magazine*, 22 septembre.

DOCUMENTS OFFICIELS

- ABE S. (2007), « Confluence of the Two Seas », discours au Parlement de la République de l'Inde, 22 août.
- CLINTON H. (2011), « America's Pacific century », *Foreign Policy*, novembre.
- RUDD K. (2010), ministre australien des Affaires étrangères, « Australia's foreign policy : Looking West », discours prononcé à l'université de Western Australia, 12 novembre.
- INTEGRATED HEADQUARTERS (2004), Ministry of Defence (Navy), « Indian maritime doctrine », New Delhi, MoD.
- INTEGRATED HEADQUARTERS (2007), Ministry of Defence (Navy), « Freedom to use the seas : India's maritime military strategy », New Delhi, MoD.
- US DEPARTMENT OF DEFENSE (2012), « Sustaining U.S. global leadership : priorities for 21st century Defense », Washington DC, DoD, janvier.
- US NAVY, MARINE CORPS AND COAST GUARDS (2007), « A cooperative strategy for 21st century seapower », octobre.