

Les petites îles dans les systèmes commerciaux et géopolitiques de l'océan Indien

Jean-Louis Guébourg

DANS **HERMÈS, LA REVUE** 2002/1 (N° 32-33), PAGES 435 À 445
ÉDITIONS **CNRS ÉDITIONS**

ISSN 0767-9513

DOI 10.4267/2042/14402

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://preprod.cairn.info/revue-hermes-la-revue-2002-1-page-435.htm>



CAIRN.INFO
MATIÈRES À RÉFLEXION

Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...

Flashez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



Distribution électronique Cairn.info pour CNRS Éditions.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

Jean-Louis Guébourg
Université de La Réunion

LES PETITES ÎLES DANS LES SYSTÈMES COMMERCIAUX ET GÉOPOLITIQUES DE L'Océan Indien

Sur les 77 millions de km² de l'océan Indien, les petites îles et archipels se regroupent sous une vingtaine d'unités¹, occupant une superficie de 30 000 km², soit une région moyenne française comme la Bourgogne. Elles ont été peuplées par auréoles concentriques du Nord vers le Sud ou des îles proches vers les îles de plein océan².

Ces îles appartiennent à des aires civilisatrices différentes, animistes pour les Mentawai, Andaman et Nicobar, bouddhistes puis musulmanes pour les Lakshadweep et les Maldives, swahili pour l'arc insulaire courant de Socotra à Nosy Bé ; enfin une aire européenne et chrétienne s'affirme dans les îles les plus méridionales et peuplées tardivement, comme les Mascareignes, Cocos ou Christmas. Depuis la pénétration européenne au XVI^e siècle, elles ont servi de point d'appui aux navigateurs, puis de relais aux compagnies commerciales avant de devenir, récemment, des nœuds géostratégiques. Comment ces îles, au gré des intérêts des grandes puissances, ont-elles été convoitées, occupées, abandonnées, réévaluées, telle une donne de bridge ? Quel rôle économique et politique jouent-elles aujourd'hui dans le jeu planétaire ?

Des systèmes commerciaux historiques embryonnaires

Ce sont les réseaux commerciaux antiques dont les emporia sont définis et précisés par les récits de voyages comme celui du *Périple de la Mer Érythrée*³ (II^e siècle après J.-C.), aujourd'hui recouverts par l'océan et qui ont mis essentiellement en relation la côte occidentale indienne, l'Hadramaout et la Corne de l'Afrique, jusqu'à Zanzibar.

Ce premier quadrilatère dont le trafic était fondé sur la mousson d'été (mai-juin) et d'hiver (décembre-février), mais aussi sur un cabotage permanent a permis de jeter les bases d'un commerce échangeant toiles, tissus, épices indiennes contre plumes d'autruche, ivoire et esclaves bantou, l'encens étant une spécialité de l'Hadramaout et de Socotra.

Après l'Hégire, la poussée musulmane facilite une expansion spatiale du système antique même si la technique de navigation ne s'est guère améliorée, que ce soit le boutre ou *dbow* avec sa coque ventrue, ou le *dhoni* maldivien à fond plat.

Les persécutions religieuses musulmanes, après le VII^e siècle, ont relancé le peuplement des îles dans l'Afrique orientale méridionale. Lamu avec la dynastie omanaise (en 692) et surtout les Comores avec l'arrivée, au XIII^e siècle, des Shiraziens (création de Domoni en 1274) sont, avec l'affirmation de Zanzibar, les points d'ancrage de cette expansion commerciale qui a pris une place majeure dans l'affirmation de la civilisation swahili, synthèse entre les savoirs bantou et arabes. Les établissements comoriens, notamment Mutsamudu et Moroni, ou zanzibari, comme les cités portuaires de Lamu et Paté, forment la première tête de pont du trafic d'esclaves, d'or, d'ivoire, de bovins qui proviennent de Madagascar, *via* Nosy Bé, ou de l'Afrique de l'Est, par les trois pistes qui aboutissent à Bogamoyo, puis à Zanzibar.

La troisième étape c'est l'Hadramaout : on y échange des esclaves contre des armes et on y fait aiguade, surtout à Socotra où l'eau est excellente. Puis, avec le vent arrière, les boutres atteignent la côte indienne notamment Mumbai, pourvoyeur de toileries, et le Gujerat pour le sel. On revient avec la mousson d'hiver, le long des côtes et, à partir du XII^e siècle, par les Maldives, puis les Seychelles pour rallier les Comores et Nosy Bé. Ce commerce se développe jusqu'à l'arrivée des Portugais qui s'approprient les grandes routes maritimes et laissent aux Arabes les cabotages côtiers en boutre.

Les Portugais effleurent l'océan Indien à l'aube du XVI^e siècle ; ils cherchent quelques points d'appui à Mombasa, Socotra, Bombay, Diu ou Goa pour établir une nouvelle route des épices par Le Cap et ruiner la route traditionnelle de la soie et des épices dont Venise est le terme. Ils nomment et cartographient les Mascareignes qui doivent leur toponyme à Pedro Mascarenhas⁴ Agalega, les Amirantes baptisées en l'honneur de l'amiral Vasco de Gama, lors de son deuxième voyage en Inde, en 1502, et certaines îles Éparses (Bassas da India)⁵.

En revanche, les Hollandais, au cours du XVII^e siècle, puis les Français et les Anglais, au XVIII^e siècle, profitent des savoirs cartographiques portugais et de l'apport du chronomètre pour

mieux cerner les longitudes. Ils précisent avec exactitude les contours insulaires, prennent possession des îles, mais également des principaux ports côtiers de l'océan Indien.

L'éviction des Français du continent indien au milieu du XVIII^e siècle et les défaites napoléoniennes relèguent la France dans le quart Sud-Est de l'océan, c'est-à-dire à La Réunion, aux Comores et à Madagascar et l'impérialisme britannique se déploie avec une première colonisation dans les îles et ports stratégiques, comme les Andaman en 1788, Maurice en 1811, Cocos et Christmas en 1827, Socotra en 1884 et Zanzibar en 1890. Ainsi, jusqu'en 1945, l'océan Indien demeure-t-il un espace britannique.

L'océan Indien, nouvel enjeu stratégique

Les paradigmes de l'analyse stratégique classique

Cependant depuis le début du siècle, le monde n'est plus appréhendé en terme d'escalas maritimes et de points d'appuis militaires. Le politologue britannique Harold Mackinder (1861-1947), considéré comme l'un des théoriciens en géopolitique, grâce à son célèbre paradigme d'opposition *Terre-Mer* sur le plan planétaire, influencé par l'épopée napoléonienne, essaie d'élaborer un premier « système-monde » exprimant la dualité des rapports de forces. Le globe compte 9/12 d'espaces maritimes ou « Océan mondial » et 3/12 de terres émergées dont 2/12 forment l'Eurasie ou « île mondiale » (*World Island*), le douzième restant se composant des Amériques et de l'Océanie. Cette île mondiale comporte une zone pivot, les terres centrales (*Heartland*) qui correspondent à la Russie d'Europe, la Sibérie, la Mongolie, l'Afghanistan et aux plateaux iraniens. C'est le plus vaste bassin du monde avec ses grands fleuves (Lena, Ob, Ienisseï, Volga) et il peut résister à toute invasion, sauf peut-être par le Danube. À partir de ces remarques, H. Mackinder formule le paradigme suivant : qui tient l'Europe orientale tient les terres centrales ; qui tient ces terres commande à « l'île mondiale » ; qui tient « l'île mondiale » tient le monde. Mackinder pense, sans le démontrer, que l'impérialisme britannique sur mer ne s'est maintenu que par la division des puissances terrestres car, selon son analyse, le réseau ferré terrestre est supérieur au réseau insulaire ou portuaire de la puissance maritime. Il écrit que le Royaume-Uni peut être condamné à terme et qu'en aucun cas il ne peut rester isolé.

Aux États-Unis dans la première moitié du XX^e siècle, N. Spykman (1870-1943) a complété les théories du stratège anglais en y incorporant deux concepts nouveaux, la Ceinture Périphérique ou *Rimland* qui correspond sur le plan géographique à la bordure côtière de l'Eurasie et la zone tampon ou *buffer zone*, comme l'Afghanistan entre la Russie et la Grande-Bretagne ou le Siam entre possessions anglaises et françaises. Il renverse les propositions de Mackinder : « qui contrôle le *Rimland* gouverne l'Eurasie, qui gouverne l'Eurasie contrôle le Monde ».

Ainsi, à la fin de la Seconde Guerre mondiale, la pensée stratégique dominante est la suivante : la maîtrise de « l'île mondiale » (Eurasie et Afrique) par une grande puissance signifie, à terme, le contrôle du monde. Si nous traduisons puissance continentale par URSS et puissance maritime par États-Unis qui remplacent la Grande-Bretagne après 1945, l'opposition de la puissance maritime sur les *Rimlands* et les mers périphériques empêche l'hégémonie de la puissance continentale sur « l'île mondiale ».

L'amiral Alfred Mahan (1840-1914), au début du xx^e siècle, et l'amiral français Raoul Castex, durant l'entre-deux-guerres, ont également inversé le paradigme de H. Mackinder. Pour A. Mahan, l'expansion russe ne peut se faire que par les détroits européens, la mer de Chine ou le golfe Persique. Il incombe aux États-Unis d'endiguer cette expansion russe en cadennassant la ceinture océanique autour des *Rimlands*. Pour l'amiral américain les propositions sont simples : qui tient l'Amérique du Nord tient les océans ; donc, qui tient les océans tient le monde.

R. Castex, entre 1929 et 1935, nuance ce propos et essaie de démontrer, « qu'il n'y a pas de supériorité d'un élément sur l'autre et que l'issue du conflit, quand il se produit, n'est pas dicté d'avance ». Certains parlent du théorème de Castex selon lequel, « la mer seule ne peut venir à bout de la terre ». Pour faire céder l'adversaire, il faut maîtriser les voies de communication maritimes, mais également l'attaquer sur terre. C'est ce que fait la Grande-Bretagne en 1815 à Waterloo ; les États-Unis agissent de même en 1944, lors des débarquements en Afrique du Nord et en Normandie. Mais en analysant la victoire de la Grande-Bretagne sur Napoléon et celle des alliés sur l'Allemagne en 1945, ce sont la Russie pour Bonaparte et l'ouverture de deux fronts pour Hitler qui ont affaibli la puissance continentale. Par ailleurs, les débarquements en Sicile, comme en Normandie, ont failli échouer, donc la maîtrise de la mer n'est pas toujours déterminante et R. Castex insiste sur le fait que la puissance maritime doit affronter l'adversaire sur son terrain et disposer d'une énorme flotte aéronavale.

En 1945, l'Union soviétique s'affirme comme maître du Heartland, du Pacifique au rideau de fer et, grâce à elle, les États-Unis ont relayé la Grande-Bretagne, affaiblie par la Seconde Guerre mondiale. L'arme nucléaire, américaine en 1945, puis soviétique en 1949, devenant européenne puis chinoise dans les années 1960, déplace les enjeux spatiaux dans les régions qui n'ont pas de sanctuaires nationaux protégés et exclut le *Rimland* d'Europe occidentale, défendu par les États-Unis comme celui d'Extrême-Orient protégé par l'URSS et la Chine. La maîtrise de cette ceinture formée par les pays bordiers de l'Eurasie et de l'océan Indien est devenue un enjeu planétaire. Pour dominer le monde, l'URSS doit accéder à la mer libre, donc à l'océan Indien, et les États-Unis tentent de l'en empêcher par divers moyens.

Les verrous de l'océan Indien, enjeu d'une lutte d'influence

À partir du retrait britannique (décembre 1971), la maîtrise du Rimland océan Indien est devenue une rivalité essentielle entre Soviétiques et Nord-Américains. Cet affrontement s'est con-

centré sur les détroits qui donnent accès à l'océan Indien et les bases insulaires ou continentales qui permettent une intervention rapide sur les lieux présentant un intérêt économique.

Plusieurs voies d'accès maritime permettent de pénétrer dans l'océan Indien, notamment, le canal de Suez, fermé entre 1967 et 1975, et la mer Rouge par le détroit de Bab el-Mandeb tenu par les bases yéménito-soviétiques de Dahlak, de Périm, le port d'Aden et la base de Socotra. L'intérêt de la mer Rouge est double car elle permet une économie de parcours non négligeable pour les flottes américaine et soviétique, 24 000 km pour les États-Unis, 7 000 km pour l'URSS, *via* la Méditerranée orientale. Cependant la grande vulnérabilité du canal de Suez conduit Moscou et Washington à ne pas l'utiliser en cas de crise.

Par le Sud, la route du Cap prend de l'importance lors de la fermeture de Suez. Pourtant ce n'est plus l'*energy lifeline* de 1974 (698 millions de tonnes) : depuis 1985, le trafic pétrolier est d'environ 200 millions de tonnes. Mais le Cap, éloigné de l'Antarctique, n'est pas une voie de passage protégée. Le canal de Mozambique et la position stratégique de Mayotte et des îles Éparses ne sont plus un passage obligatoire pour les pétroliers qui prennent la route à l'est de Madagascar allongeant de 24 heures leur temps de navigation.

Si le détroit d'Ormuz et le golfe Persique ont un trafic journalier de 80 navires, la guerre Iran-Irak diminue de moitié la fréquence des passages.

L'Est de l'océan Indien est occupé par la mer d'Andaman tenue par les îles du même nom puis, entre Malaisie et Sumatra, par le détroit de Malacca, long de 800 km, d'une largeur variant de 250 km à 64 km, tombant à 13 km entre l'île Riau et Singapour, dont la profondeur n'est pas inférieure à 12 mètres. Deux autres détroits permettent l'accès à l'océan, le détroit de Lombok (mer de Bali) et celui de la Sonde (307 km) entre Java et Sumatra, parsemé d'îlots rocheux rendant la navigation difficile. Sa profondeur facilite le passage des sous-marins en plongée. Face à ces routes en territoire indonésien, celle du 8^e parallèle, mer Rouge-Malacca, donne aux îles de l'océan Indien un rôle stratégique de premier ordre : la route maritime traverse les îles Maldives par le chenal du 8^e et se glisse entre la grande Nicobar et West Island au Nord de Sumatra.

L'affrontement Est-Ouest

À la fin des années 1960, les États-Unis prennent le relais de la présence britannique dans l'océan Indien, ce qui s'exprime par la location des Britanniques aux Nord-Américains des Chagos⁶, territoire mauricien soustrait à Port-Louis avant l'indépendance de 1968. En 1965, ce choix explicite bien la politique américaine qui préfère jouer un rôle de surveillance que de maîtrise de la mer.

À partir des années 1970, sous la houlette de Brejnev, toujours inspiré par les idées expansionnistes de l'amiral S. Gorshkov⁷, l'URSS se constitue une puissante flotte militaire avec pour objectif les mers chaudes, c'est-à-dire la conquête de quelques bases dans cette ceinture constituée des États bordiers du Nord de l'océan Indien. L'URSS déploie rapidement des sous-marins

nucléaires et sur des bases alliées, notamment Berbera, des bombardiers stratégiques. L'amiral Labrousse décrit cette période comme celle de « la paix violente » et insiste sur l'influence des grandes puissances dans la gestion des crises des pays bordant l'océan Indien. La fermeture du canal de Suez en 1967 conforte la volonté des Soviétiques de maintenir une présence permanente dans l'océan Indien. Elle se traduit, dès 1971, par la création du Soviet Indian Ocean Squadron (le SOVINDRON). En 1975, la réouverture du Canal qui raccourcit de 5 300 km la distance parcourue par la flotte soviétique de la mer Noire à l'océan Indien réévalue la position de Moscou. Lors du conflit de l'Ogaden (1977-1978), l'Union soviétique détache plus de 20 navires en mer Rouge pour soutenir le régime éthiopien. Cette inversion d'alliances — Moscou choisit l'Éthiopie en novembre 1977 contre la Somalie — oblige les Soviétiques à évacuer l'excellent port de Berbera⁸ pour des bases moins commodes comme Dahlak ou Socotra qu'ils obtiennent d'Aden. Ainsi Socotra n'a ni port, ni aéroport digne de ce nom et les Soviétiques ne sont pas prêts à refaire les mêmes investissements qu'à Berbera.

Si, depuis 1978, l'Éthiopie est devenue le principal point d'appui politico-militaire pour les Russes, ceux-ci ont essayé de disposer d'autres bases non permanentes à Maputo (Mozambique), Port-Louis (Maurice), aux Seychelles où leurs navires font toujours escale. Mais Port-Louis comme Victoria acceptent également les présences française et américaine. Les Seychelles ont aussi récupéré, le 28 juin 1976, jour de leur indépendance, les îles dites extérieures formant le British Indian Ocean Territory (BIOT), Aldabra, Farquhar et Desroches. Par ailleurs, en 1982, un coup d'État fomenté contre le président socialiste, France Albert René, par des ressortissants sud-africains débarqués en charter touristique, a entraîné l'arrivée de deux bâtiments soviétiques.

Alors que Moscou élabore une stratégie de « redéploiement », par suite de la présence américaine à Diego Garcia et à North West Cape, des négociations de désarmement entre les deux « grands » aboutissent, en 1977-1978, à une première limitation des unités navales. Mais en décembre 1977, le soutien de Moscou à un gouvernement pro-soviétique en Afghanistan, conjugué au renversement du Chah en Iran, conduit Washington à durcir sa position⁹ dans l'océan Indien. Dans un message, désormais célèbre, lancé le 23 janvier 1980, Carter se déclare « prêt à utiliser la force militaire pour défendre ses intérêts vitaux ». Cette « doctrine Carter » se traduit sur le terrain dans un double objectif : endiguer l'expansion soviétique vers le Sud en prodiguant une aide massive au Pakistan (3,2 milliards de dollars en septembre 1981) ; assurer aux économies libérales un accès libre du pétrole du Moyen-Orient. En conséquence, il faut créer une force d'intervention rapide (Rapid Deployment Force, RDF), dont le cœur est formé par le 18^e corps aéroporté, soit 110 000 hommes dont 70 000 hommes de troupe.

Diego Garcia, porte-avion fixe américain dans l'océan Indien

Le problème majeur qui se pose au commandement américain est l'acheminement des troupes sur le théâtre des pays du Golfe. Il est impératif de prépositionner du matériel sur terre et sur

mer. Cela implique des espaces logistiques sur les côtes : à Berbera (depuis 1978), Mombasa, Singapour, Darwin en Australie et à Diego Garcia, la meilleure position stratégique de l'océan Indien. Cette base se situe à 4 200 km au Nord-Ouest de l'Australie, à 3 300 km de Malacca et à 1 600 km de la pointe Sud de l'Inde. En 1989-1990, Diego Garcia abrite 1 600 soldats américains et stocke les équipements de 16 000 *marines*. La guerre du Golfe, grâce à cette île, a démontré la capacité américaine à développer des forces efficaces sur un théâtre éloigné. Aujourd'hui, cette place est largement confirmée puisque l'atoll offre une nouvelle piste de 4 km contiguë à des équipements ultra sophistiqués avec des kilomètres de quai, un PC souterrain climatisé, des bassins en eau profonde pouvant accueillir des sous-marins nucléaires. Elle peut abriter 60 000 soldats, des porte-avions et des lance-missiles ; c'est un atout majeur pour l'opération « Liberté Immuable » lancée par G. W. Bush, depuis la mi-septembre 2001, en direction de l'Afghanistan.

La France, 37^e puissance de l'océan Indien

La France occupe, en tant que 37^e puissance riveraine, grâce à La Réunion, l'angle Sud-Ouest de cet océan. Ayant quittée la base de Diego Suarez (Madagascar) en 1973, elle dispose tout de même, dans le canal de Mozambique, d'un point d'appui avec Mayotte et son lagon ; elle concentre donc à présent les forces de la zone « océan Indien » (FASZOI) entre ces deux îles. Le pôle le plus remarquable est évidemment La Réunion puisqu'elle dispose de solides infrastructures portuaire et aéroportuaire pour surveiller la route Ormuz-Le Cap *via* le canal de Mozambique ou celle qui contourne par l'Est Madagascar, bien qu'elle allonge d'une journée la durée du trajet par rapport à la route précédente.

La surveillance de l'océan Indien se fait aussi à partir de Djibouti, à présent État souverain, mais qui fut territoire français entre 1888 et 1977 et qui garde des liens de coopérations militaires avec l'ancienne métropole. Djibouti accueille aujourd'hui 4 000 hommes, soit un effectif comparable à celui en poste à Diego Suarez jusqu'en 1973 : un régiment des troupes de marine, un autre de la légion, un petit groupe naval et un escadron d'avions *Mirage* (stationné à l'aéroport d'Ambouli).

Convoité par ses deux voisins, l'Éthiopie et la Somalie, l'espace djiboutien, par la présence des forces françaises, a pu conserver une certaine stabilité que lui reconnaît la communauté internationale. Mais si, présente depuis trois siècles, la France est mieux acceptée que les États-Unis ou la Russie, elle est confrontée à de fortes contestations territoriales des pays indépendants francophones. Maurice et Madagascar revendiquent, respectivement, les îles Europa et Tromelin, alors que la République des Comores, soutenue par l'ONU et l'OUA, désire recouvrer le territoire mahorais, dont elle aurait été « injustement » amputée.

On pourrait penser que le particularisme mahorais (collectivité départementale de la France), après vingt années de contestation comorienne, s'estomperait¹⁰. En effet, depuis 1990 l'ex-pré-

sident de la RFIC, le débonnaire Mohamed Djohar, n'a jamais dénigré l'émigration anjouanaise vers Mayotte, un des rares bassins d'emplois stables de la région. Cependant, l'émigration trop forte de la population d'Anjouan vers l'île voisine, émigration sous-tendue par un fort croît démographique, a été brutalement stoppée, en 1995, par l'obligation d'un visa. La même année, l'élection à la présidence d'un Grand Comorien, Mohamed Taki, succédant à deux chefs d'État anjouanais, a renforcé la rivalité entre Ngazidja et Ndzواني, au détriment de cette dernière. Les Anjouanais, sans tradition migratoire internationale très marquée comme c'est le cas des Grands Comoriens, se sont trouvés isolés dans leur île en voie de paupérisation grave. La sécession anjouanaise du 3 août 1997, la demande de rattachement de l'île à la France, ainsi que sa reconnaissance par l'OUA s'enracinent dans ce contexte ce qui, somme toute, complique la position française dans l'océan Indien. Toutefois, la France désire jouer un rôle de modération dans un espace fortement convoité par des riverains puissants, comme l'Afrique du Sud ou plus encore l'Australie, présente par ses experts aux Seychelles ou à Maurice. Elle l'a fait avec brio quand il s'est agi de garantir la viabilité de micro-États, telle la RFIC en 1989¹¹ ou, plus récemment, quand il a fallu apporter une aide humanitaire à Madagascar ou au Mozambique.

Le faible impact des îles dans le trafic commercial

Les États-Unis, grâce à Diego Garcia, contrôlent les routes maritimes du commerce pétrolier, plus particulièrement celle du Cap et celle du « 8^e » parallèle, vers l'Extrême-Orient ; pour ce faire, ils surveillent de manière permanente la navigation dans les détroits.

La plupart des grandes lignes de minéraliers sur l'Australie et l'Afrique du Sud, ou de pétroliers vers l'Extrême-Orient et l'Europe, *via* le canal de Mozambique, n'intéressent guère les îles. L'essentiel du trafic portuaire relève des échanges insulaires avec l'Afrique orientale pour les îles Swahili, l'Inde pour les Andaman et Nicobar, l'Indonésie pour Siberut et Nias. De même, pour ses phosphates, Christmas entretient des liaisons avec le port australien de Perth ou celui de Singapour. Quelquefois le trafic se limite au fret de quelques boutres comme à Socotra, Lamu ou Mohéli.

Le trafic au long cours touche tout de même les ports les plus importants : Port-Louis, la Pointe-des-Galets (Réunion), Zanzibar, Victoria (Seychelles), Moroni (Grande Comore), Mutsamudu (Anjouan). Ces ports sont situés dans le quart Sud-Ouest de l'océan Indien, point d'aboutissement de certaines grandes lignes sous l'obédience de la « Conférence Madagascar, Comores, Réunion, Maurice » (CIMACOREM), entente pluri-étatique qui harmonise les prix des transports de marchandises et les tarifs des lignes maritimes ou aériennes dans la région.

Les lignes maritimes régulières régionales assurent des rotations jusqu'à Durban grâce à cinq agences maritimes, la Mauritius Shipping Corporation, Mer Australe, MSC (Mediterranean Shipping Company), UNIDEL, Indian Ocean Lines ; toutefois la Mauritius Shipping Corporation

avec son cargo mixte passagers et fret, le *Mauritius Pride*, ne dessert que La Réunion, Maurice et Rodrigues. Ainsi, la compagnie Mer Australe avec ses trois navires, le *Rybnovsk*, le *Srakane* et l'*Elbe Star*, de 4 200 à 5 500 t, dessert les ports malgaches de Tamatave, Diego Suarez, Nosy Bé, Tulear, le port sud-africain de Durban, le port mahorais de Longoni et ceux de Port Victoria, Port-Louis et Port Réunion. La rotation complète de ces navires se fait en 30 jours, alors que la compagnie UNIDEL couvre, en 19 jours, avec deux navires semi-conteneurisés, les ports malgaches, Port Victoria, Mayotte et La Réunion.

Les grandes lignes spécifiques avec l'Europe, l'Afrique, l'océan Indien et l'Asie sont méridiennes. Ancrées dans l'histoire, elles se sont affirmées après l'ouverture du canal de Suez. Onze armateurs se disputent le trafic entre l'Europe et Port-Réunion (estimé à 1 400 000 t en 1994) interviennent en particulier CGM (Compagnie Générale Maritime), CMA (Compagnie maritime d'affrètement), IOAL (Indian Ocean Africa Line), Delmas Océan Indien, MSC, DAL (Deutch Afrikan Linie) et SETAF (Société française de tramping). L'axe Asie/Afrique intéresse peu les îles, sauf les Mascareignes et Zanzibar. Le trafic entre le Moyen-Orient, l'Inde et les ports insulaires est quant à lui très faible. La Réunion, par exemple, n'échange que de 7 200 t avec l'Inde et le Sri Lanka. En revanche, son trafic est beaucoup plus important avec Port-Louis et d'une façon générale il s'inscrit dans un réseau de lignes régulières couvrant des espaces lointains et diversifiés.

*

* *

En 1981, le journaliste P. Leymarié considérait l'océan Indien comme « le nouveau cœur du monde » parce qu'il recelait la majorité des champs pétrolifères mondiaux. Sans être comme l'Atlantique un océan du passé, ou comme le Pacifique un espace porteur des espoirs planétaires, l'océan Indien reste un enjeu considérable pour les grandes puissances qui cherchent à éviter les manifestations excessives de turbulence politique. En effet, il comporte sur ses marges le cœur énergétique mais aussi religieux des pays arabes, une puissance régionale, l'Inde, qui a depuis 1947 et 1962 de lourds contentieux territoriaux avec le Pakistan et la Chine. L'expansion du réseau terroriste d'Oussama ben Laden sur l'ensemble des pays riverains de l'océan Indien (s'appuyant sur un régime intégriste) redonne à Diego Garcia, depuis les attentats de septembre 2001, un nouveau grand rôle dans l'appui logistique des interventions américaines sur l'Afghanistan.

NOTES

1. Ce sont les archipels de Nias et des Mentawai (face à Sumatra), l'archipel des Andaman et Nicobar dans le golfe du Bengale, celui des Lakshadweep à 300 km du Kérala, les atolls maldiviens répartis inégalement de part et d'autre de l'équateur sur plus de 800 km, les îles Cocos et Christmas, expression occidentale australienne dans

l'océan Indien, l'arc swahili comprenant les îles rattachées aux pays bordiers comme Socotra, Lamu, Zanzibar, Pemba, Mafia, Nosy Bé et l'archipel des Comores et enfin les Mascareignes avec les Seychelles, Maurice, Rodrigues et La Réunion.

2. Les îles proches des côtes, Lamu, Paté, Socotra, Andaman, Nicobar, Lakshadweep, Nias et Mentawai ont connu des peuplements qui datent de plusieurs milliers d'années avant J.-C., migrations mal connues formées d'Africains, d'Indiens, d'Australoïdes, de Protomalais, alors que les îles méridionales de plein océan restaient vides.
3. Ses auteurs y décrivent les ports de commerce entre la mer Rouge et l'Asie, quatre paragraphes concernent l'Afrique. La date est controversée, mais on s'accorde autour du II^e siècle après J.-C.
4. A. Pitot, dans *T'Eylandt Mauritius, Esquisses historiques (1598-1710), précédées d'une notice sur la découverte des Mascareignes* (Coignet frères et Cie, 1905, 372 p.) fait une mise au point sur cette dénomination. C'est la carte-monde officielle de Diogo Ribero en 1529 qui désigne, d'Ouest en Est, la première île, Mascarenhas, la seconde (Maurice) Santa Apollonia et la troisième (Rodrigues) Domingo Friz.
5. L'origine de Bassas da India provient, selon Decary, de Bayxo da Judia, en français, Banc de la Juive, écueil utilisé comme point de reconnaissance sur la route de Madagascar. Le toponyme évolue en Baxos de la India en 1542, Basse Juive en 1770, selon d'Après de Manneville, et Owen, en 1825, fixe le toponyme actuel.
6. En 1965, le gouvernement britannique propose l'indépendance aux Mauriciens s'ils leur laissent, en échange, les Chagos. En outre, Farquhar, Desroches et Aldabra, enlevées aux Seychelles, deviennent, avec les Chagos, territoires britanniques de l'océan Indien (BIOT).
7. Devant l'impuissance soviétique lors de l'implantation américaine à Diego Garcia, l'amiral Gorshkov, chef d'État-major de la marine soviétique à partir de 1956, fait prendre conscience aux dirigeants soviétiques du bien-fondé de la création d'une flotte puissante. Avec lui ressort le vieux paradigme de Spykman : contrôler les mers du Sud et encercler la Chine au moyen d'une alliance solide avec le Vietnam, celui-ci faisant partie des Rimlands méridionaux.
8. Entre 1967 et 1977, l'URSS fait de Berbera une base équipée de l'océan Indien : modernisation du port, création d'une station radio et développement d'un programme d'irrigation.
9. Le *sea denial* ou politique d'interdiction maritime s'oppose au *sea control* ou maîtrise de la mer. Dans le cas du *sea denial* la puissance continentale, en l'occurrence l'URSS, se contente d'empêcher les rivaux menaçant sa sécurité d'utiliser l'espace maritime. En revanche, une puissance maritime, comme les États-Unis, qui protège ses voies de communication a pour objectif une maîtrise supérieure de la mer.
10. En 1973, les Français chassés de Diego Suarez sont inquiets quant au devenir du statut réunionnais. Un lobby gaulliste autour de M. Debré et P. Messmer, évoque le maintien mahorais dans le giron français comme nouvelle base de la flotte française. Déroger à la sacro-sainte règle de l'intangibilité des frontières n'aurait pu être accepté auparavant. Cependant, V. Giscard d'Estaing et le ministre des DOM, O. Stirn, n'ont pas de telles convictions « l'idée de la valeur stratégique du lagon mahorais pouvant contenir toute la flotte française » fait son chemin. Au printemps 1975, la majorité parlementaire réclame à A. Abdallah des garanties pour Mayotte dans le cadre du référendum, qui devait accorder l'indépendance à l'archipel des Comores vers 1978. Ce dernier mécontent, rentre aux Comores le 4 juillet 1975 et déclare unilatéralement l'indépendance. Ce procédé déplait à la France qui retire tous ses ressortissants. Abdallah, isolé, subit le coup d'état d'Ali Soilihi, le 3 août 1975 ; cette situation renforce la position du mouvement d'Adrien Giraud et de Marcel Henry, le MPM, qui se désoli-

darise de Moroni. La rupture consommée, la majorité des citoyens mahorais se déclare en faveur de la France en vertu du droit des peuples à disposer d'eux-mêmes ; en leur octroyant un statut bâtard de collectivité territoriale, puis de collectivité départementale, un imbroglio juridique, délicat à gérer, est créé.

11. L'opération Oside (décembre 1989), lors de l'assassinat du président A. Abdallah, permet aux troupes françaises de rétablir le calme dans l'archipel des Comores et d'arrêter le mercenaire B. Denard ; celui-ci revient en septembre 1995 libérer les fils du président et contribuer à la chute de Djohar.