

LE CANAL DU MOZAMBIQUE : LUTTES D'INFLUENCE POUR UN PASSAGE STRATEGIQUE EN DEVENIR

Lieu de passage maritime historique longtemps concurrencé par la mer Rouge et Suez, le canal du Mozambique redevient une zone majeure du commerce maritime entre l'Europe et l'Asie, et les richesses qu'il renferme attisent les convoitises. La Chine, de plus en plus présente en a ainsi fait une zone prioritaire de son influence en océan Indien. En outre, par les territoires qu'elle y détient, la France y joue un rôle important, quoique contesté.

Le canal du Mozambique s'étend, au cœur de l'océan Indien, sur près de **1 600km de long et 419km de large** en son point le plus étroit, avec une profondeur maximale de 3 200m.

Ce sont environ **900 000km²** d'espaces maritimes qui séparent : le Mozambique à l'ouest, l'île de Madagascar à l'est, l'Union des Comores, ainsi que les îles françaises de Mayotte et l'archipel des Glorieuses au nord.

Au centre du canal, se trouvent trois autres îles françaises : Bassas da India, Europa et Juan de Nova.

UN PASSAGE D'IMPORTANCE POUR LE COMMERCE MONDIAL

Le contournement maritime de l'Afrique par le cap de Bonne Espérance faisait du canal du Mozambique jusqu'à la fin du 19^{ème} siècle, l'une des routes maritimes les plus utilisées, pour relier l'Europe à l'Asie. Avec l'ouverture du canal de Suez en 1869, le trafic s'est en grande partie déporté vers le golfe d'Aden, réduisant d'environ 8 000 km la route entre l'Europe et l'Asie. Le contournement de l'Afrique s'est toutefois maintenu, quoique bien moindre, pour des flux plus secondaires. Aujourd'hui, le canal du Mozambique voit passer chaque année environ 5 000 navires.

L'évolution géopolitique récente de l'océan Indien conduit à redonner au canal du Mozambique une importance grandissante dans le commerce maritime international. En effet, le passage par le golfe d'Aden et la mer Rouge se heurte à des risques croissants : techniques avec la sur-fréquentation du canal de Suez et les risques de blocage associés (à l'instar du porte-conteneurs d'*Evergreen* début 2021), politiques avec les conflits dans la région, et sécuritaires avec la piraterie.

Cette conjonction de risques fait croître les coûts (notamment d'assurance) de la navigation, et par conséquent limite le gain obtenu par une route plus courte.

Le contournement de l'Afrique redevient dans certaines conditions un choix économiquement intéressant même si l'allongement du temps de navigation est significatif (de l'ordre de 6 à 8 jours). La baisse du prix des carburants est un critère supplémentaire qui incite à ne pas toujours privilégier la route la plus courte.

DES RESSOURCES NATURELLES IMPORTANTES

Outre son rôle de route maritime, le canal attire aussi les convoitises pour les ressources qu'il renferme, notamment d'importants stocks d'hydrocarbures, au point que l'on qualifie parfois la zone de « nouvelle mer du Nord ». Les estimations évoquent des stocks de 6 à 12 milliards de barils de pétrole et de plus de 5 000 milliards de mètres cubes de gaz¹.

Les eaux du canal contiennent aussi une biodiversité très riche et concentrent d'importantes ressources halieutiques.

Nouvel intérêt pour la route maritime et richesses naturelles font donc du canal une zone particulièrement convoitée.

DES POSSESSIONS FRANCAISES CONTESTEES

La France, pour des raisons historiques, exerce sa souveraineté sur plusieurs îles au cœur même du canal du Mozambique, dont quatre des cinq îles éparées : Bassas da India, Europa, Juan de Nova et les Glorieuses.

Elles font administrativement partie des Terres australes et antarctiques françaises depuis 2007. Au nord du canal, se trouve l'île de Mayotte, département français.

Centrale, la présence française est donc incontournable dans le canal. En effet, les quatre îles éparées cumulent seulement 42 km² de terres, mais représentent 360 100 km² de ZEE et 74 000 km² supplémentaires pour l'île de Mayotte, soit plus de la moitié de la surface du canal.

Si la Convention de *Montego Bay* permet à la France d'exercer sa souveraineté et sa juridiction sur d'importants espaces maritimes, la découverte récente de richesses dans le sous-sol a nourri diverses revendications sur ces territoires. Ainsi Madagascar convoite les îles de Juan de Nova, Europa, Bassas da India et les Glorieuses, quand les Comores ont le regard tourné vers Mayotte. Ces revendications s'appuient principalement sur des arguments historiques et géographiques.

L'intérêt suscité par ces îles qui, à l'exception de Mayotte, sont quasiment inhabitées et préservées, repose donc essentiellement sur leurs espaces maritimes attenants. De ce fait, la France a toujours mis un accent particulier sur la protection de l'environnement marin du canal. L'exploitation des ressources halieutiques est limitée et strictement contrôlée et depuis 2020, il a été mis fin aux forages et recherches pétrolières en mer.

LA PRESENCE FRANCAISE EST INCONTOURNABLE DANS LE CANAL : LES ILES EPARSEES, CUMULANT SEULEMENT 42KM² DE TERRES, Y REPRESENT 360 100 KM² DE ZEE.

L'ILE DE MAYOTTE A ELLE SEULE AJOUTE 74 000 KM².

¹ Rien qu'au Mozambique, la taille des réserves pourrait faire de ce pays l'un des dix premiers exportateurs mondiaux dans les prochaines années.

En réponse aux pressions extérieures, une présence militaire permanente garantit la souveraineté française sur ces territoires. Les navires de la Marine veillent particulièrement à la protection des ZEE contre la pêche illégale, importante dans la région, mais aussi contre la piraterie, les trafics illicites, et, pour le cas spécifique de Mayotte, contre l'immigration illicite en provenance des Comores.

LUTTES D'INFLUENCE DANS LE CANAL

Le rôle premier de la France dans le canal est désormais disputé par la Chine, qui s'intéresse de plus en plus aux États riverains et à leurs richesses. Les convoitises chinoises sont d'abord économiques et concernent particulièrement les ressources naturelles. La Chine inscrit sa stratégie dans le cadre du projet de la *Belt and Road Initiative*, qui se traduit par des investissements massifs dans des infrastructures majeures au premier rang desquelles les installations portuaires et aéroportuaires. Même le géant *Huawei* a construit au Mozambique l'un de ses centres de données.

On évalue les créances chinoises du Mozambique à environ 2,2 milliards de dollars, soit près de 15 % de la dette extérieure du pays. La Chine est ainsi devenue le premier créancier du pays. Elle est aussi le premier partenaire commercial de Madagascar (pour les ressources agricoles et halieutiques), et son deuxième créancier. La communauté chinoise (environ 100 000 personnes) s'y est en outre beaucoup développée. Les relations entre la Chine et les Comores sont moins étroites mais, très récemment, Pékin a apporté son aide à l'archipel dans sa lutte contre la pandémie de la Covid-19.

Tandis que les relations entre la France et les États riverains du canal sont compliquées par les désaccords territoriaux, la Chine, puissance extérieure, s'impose progressivement comme un partenaire indispensable au point d'être très présente des deux côtés du canal. Elle n'est de surcroît pas la seule : États-Unis, Russie et Inde y renforcent aussi leur présence.

LES INTERETS CHINOIS DANS LA ZONE SONT D'ABORD ECONOMIQUES ET CONCERNENT PARTICULIEREMENT LES RESSOURCES NATURELLES

D'ores et déjà, les investissements chinois menacent certaines positions françaises dans la région. On notait par exemple la présence de navires de pêches chinois dans la ZEE malgache, qui opéraient parfois dans les eaux sous juridiction française.

Si le Mozambique est naturellement sous l'influence de la Communauté des Pays de Langue Portugaise (CPLP), la France s'attache à renforcer ses liens avec Maputo, notamment pour contrebalancer la présence chinoise. Les investissements français dans le pays sont multiples, via l'Agence Française de Développement ou des entreprises privées.

L'aide directe permet aussi de traiter les enjeux sécuritaires de la région : en mai 2021, une aide pour la lutte contre le terrorisme a été proposée par le Président Macron.

Après des décennies de relative discrétion, le canal du Mozambique redevient donc une zone importante du commerce maritime mais dans le même temps une région de confrontation politique et économique entre les pays riverains – dont la France – et des pays extérieurs, au premier rang desquels la Chine, active sur la côte orientale de l'Afrique et en océan Indien.

