

# Dans le golfe du Bengale, les corridors de la discorde

monde-diplomatique.fr/2018/11/BERTHET/59253

1 novembre 2018

novembre 2018

Chine, Inde et Japon investissent dans le golfe du Bengale

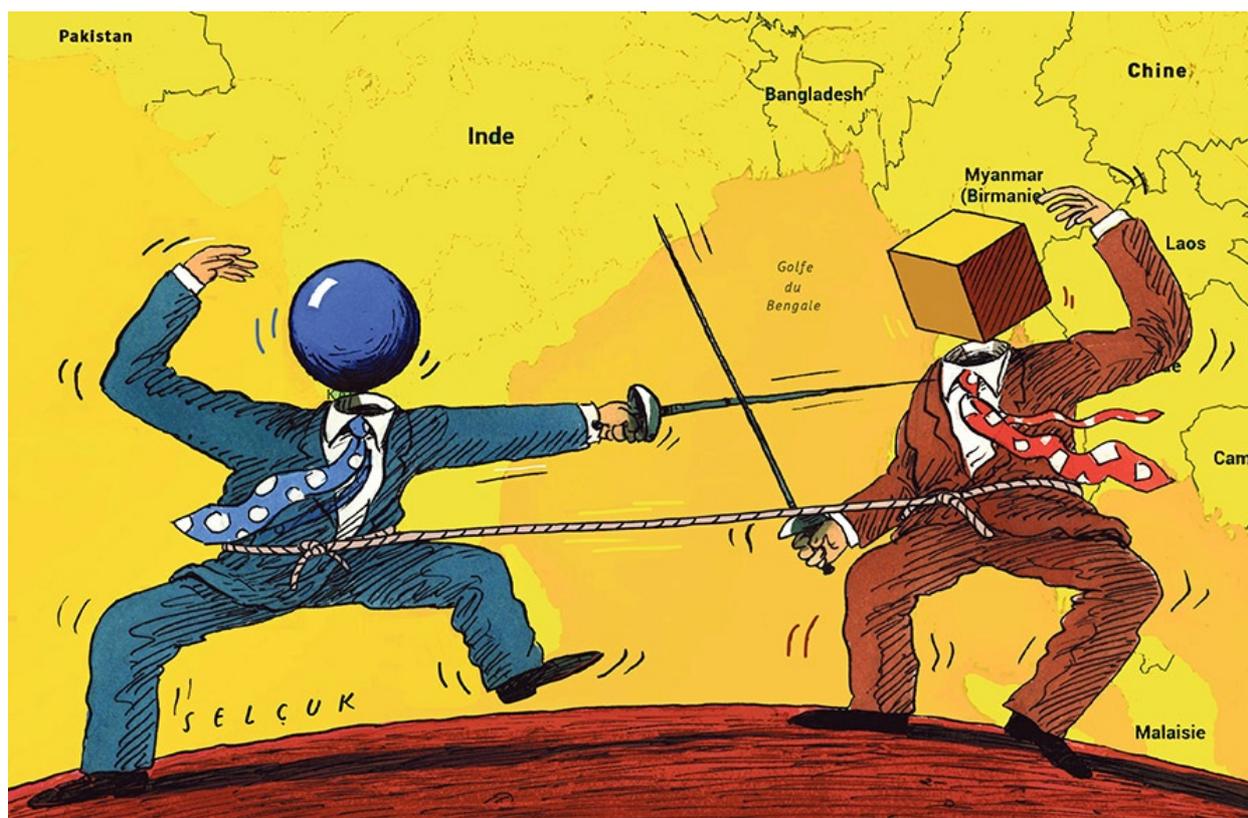
## Les corridors de la discorde

Les besoins d'infrastructures dans les pays du golfe du Bengale aiguïssent les appétits. La partie se joue entre le Japon, l'Inde et la Chine, qui a relancé la concurrence avec ses «routes de la soie». Les projets, peu regardants sur leurs conséquences écologiques, s'appuient souvent sur les militaires, au détriment des populations locales chassées de leurs terres, tels les Rohingyas.

par Samuel Berthet



LE MONDE diplomatique



Loin des radars occidentaux, le golfe du Bengale septentrional est le théâtre d'une rivalité intense pour le contrôle des circulations. La compétition se noue autour des nouvelles «routes de la soie», qui apparaissent bien différentes des images romantiques véhiculées au XIXe siècle. Elle a connu un tournant à partir de 2013, quand le gouvernement chinois a lancé l'initiative «Une ceinture, une route», d'abord connue par son sigle anglais OBOR (One Belt, One Road) et devenue ensuite BRI (Belt and Road Initiative), un programme d'investissements pour les infrastructures et les transports. Soixante-huit pays sont

concernés, et le coût des projets pourrait dépasser les 10 000 milliards de dollars, avec l'ambition de reconfigurer les circulations entre l'Asie, le Proche-Orient, l'Afrique et l'Europe (1). Ce déploiement des investissements – qui s'accompagnent de partenariats stratégiques – comporte souvent une dimension militaire. Le financement chinois de la construction de ports dans l'océan Indien, tels ceux de Gwadar (Pakistan) et Colombo (Sri Lanka), est d'ailleurs perçu par le gouvernement indien comme une stratégie d'encerclement de son espace qu'il nomme «collier de perles».

À l'intersection de la «route de la soie» terrestre du Sud-Ouest et de la «route de la soie» maritime, dans le golfe du Bengale septentrional, se déroule un bras de fer entre la Chine, l'Inde, le Japon et leurs alliés respectifs. Certains le qualifient de «grand jeu», en référence à la rivalité historique entre l'Empire britannique et l'Empire russe en Asie au XIXe siècle. L'un des objectifs principaux est le contrôle de l'accès au golfe, à partir de la région de Chittagong, premier port du Bangladesh, ou de l'État d'Arakan (Birmanie), où se trouvent notamment les Rohingyas, dont la persécution et l'expulsion ont connu une accélération radicale l'an passé.

En avril 2015, le gouvernement bangladais, pourtant proche de Pékin, a opté pour un projet japonais de construction d'un port en eau profonde à Matarbari, dans le district de Cox's Bazar, à quelques encablures au sud de Chittagong, pour une valeur de 4,6 milliards de dollars et à des conditions de prêt extrêmement avantageuses (0,1% de taux d'intérêt sur trente ans pour les quatre cinquièmes de la somme). Y sont incluses la fourniture de quatre centrales à charbon, d'une station de transit pour gaz naturel liquéfié, et la réalisation d'un couloir industriel assorti d'autoroutes et de voies ferrées. Si la première centrale de 1 200 mégawatts a commencé à sortir de terre, aucun plan précis n'a été révélé jusqu'à présent (2).

Le projet japonais a donc été préféré à celui d'un conglomérat chinois, envisagé dans un premier temps pour le développement d'un port de même type un peu plus au sud, à Sonadia. Difficile de ne pas y voir un revers pour le déploiement de la «route de la soie» (3), et la preuve d'une intense compétition. Les régions frontalières entre le nord-est de l'Inde, le Bangladesh, la Birmanie et la Chine se situent aux confins de l'Himalaya et de chaînes de collines escarpées (Patkai Hills), couvertes d'une végétation dense. En dépit de leur topographie, elles restèrent animées de réseaux de commerce très actifs jusqu'au XXe siècle. Les nouveaux États ont ensuite mis en place un régime très restrictif de passage de leurs frontières, au demeurant fort disputées. Aujourd'hui encore, ces régions abritent des guérillas autonomistes, une très forte présence de militaires – souvent dotés de pouvoirs discrétionnaires – et une intense activité de contrebande.

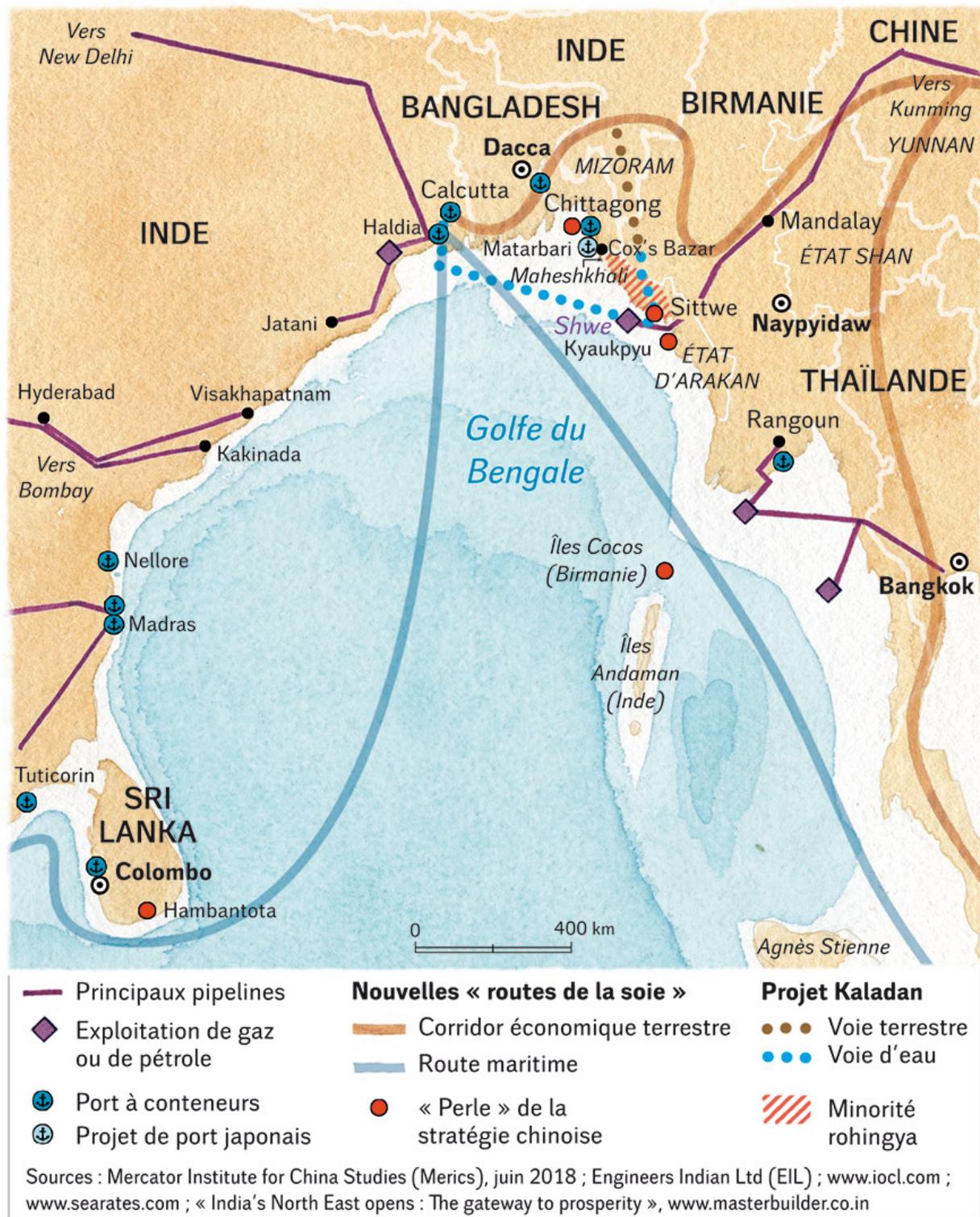
Le port de Chittagong et sa région reviennent sur le devant de la scène en raison de l'accès qu'ils offrent au golfe du Bengale, dont les côtes occidentales bordent une mer dépourvue de grands fonds. Les projets d'aménagement de ports en eau profonde s'inscrivent dans une volonté d'organiser des circulations dans tout un espace qui relie le sud-ouest de la Chine, la partie orientale du plateau himalayen, le nord-est de l'Inde et la Birmanie.

## Déplacements de population

---

Côté indien, le projet de transport multimodal autour du fleuve Kaladan (Kaladan Multi-Modal Transit Transport Project) et celui de l'autoroute reliant l'Inde, la Birmanie et la Thaïlande (India-Myanmar-Thailand Trilateral Highway) sont dans les cartons, et restent largement virtuels. Le développement d'un corridor entre le port de Sittwe, en Arakan (Birmanie), et l'État de Mizoram (Inde) est également à l'ordre du jour, sans que l'on en connaisse les détails. Or Sittwe se situe justement dans le voisinage direct d'un port et d'une zone franche sous contrôle chinois (Kyaukpyu), ainsi que des gisements de gaz naturel de Shwe, reliés par un gazoduc à la province chinoise du Yunnan — laquelle reçoit déjà, depuis mai 2017, du pétrole non raffiné grâce à un pipeline installé en dépit des résistances des représentants locaux, notamment des paysans shans et arakanais, qui se retrouvent déplacés.

Avec la collaboration du régime birman, le déploiement de la Chine dans la région a pris de l'avance sur celui de l'Inde. Le Japon a certes remporté une victoire avec son projet de port au Bangladesh. Mais cela suffira-t-il à contrebalancer la mainmise de Pékin sur cette réorganisation des flux dans le golfe?



## Chine, Inde et Japon investissent dans le golfe du Bengale

Agnès Stienne

Que ce soient les « routes de la soie » chinoises ou les projets concurrents indiens et japonais, les nouvelles circulations des matières premières et des biens se déclinent en corridors, hubs et zones franches qui court-circuitent les populations locales, intensifiant les conflits et suscitant des expropriations massives. Au Bangladesh, en Birmanie et au Sri Lanka, ces investissements, pilotés par des conglomérats en liaison avec les pays qui les financent et les contrôlent, se développent en accord avec les autorités étatiques locales, au sein desquelles l'armée joue un rôle majeur. Bien souvent, cette collaboration se noue au prix de la stabilité des populations locales, voire de leur présence.

Ainsi, les militaires jouent un rôle prépondérant dans le transfert de la propriété foncière et dans la sécurisation de ces enclaves internationales créées sur les territoires nationaux, comme le pipeline de la China National Petroleum Corporation (CNPC) à Sittwe (4). Le développement de ces grands projets s'appuie sur l'ingénierie territoriale et sociale héritée de la colonisation britannique. Celle-ci consacrait le découpage ethnique et confessionnel au détriment des minorités et des identités hybrides. En Birmanie, le contrôle des déplacements et cette ingénierie sociale forment la toile de fond de l'expulsion violente des Rohingyas, population musulmane à la fois arakanaise et bengalie par sa culture et sa langue (5). Une partie de cette communauté trouve ses origines dans la main-d'œuvre agricole tour à tour forcée et incitée à s'installer en Arakan par les souverains locaux eux-mêmes (du XVe siècle à 1692) (6), puis par Londres quand l'ancien royaume fut uni administrativement à l'Inde sous la domination britannique (1824-1937). Aujourd'hui, leurs terres ont pris une tout autre valeur.

Cette tragédie et l'instabilité qui en résulte se répercutent sur le Bangladesh, qui est déjà l'un des pays le plus densément peuplés du monde. Les conséquences sont majeures pour toutes les populations de la région de Chittagong, particulièrement dans les collines, où le rapport de forces s'est inversé depuis l'indépendance entre les tribus d'origine arakanaise, de confession bouddhiste, et les musulmans des plaines. Chaque persécution des communautés musulmanes dans l'Arakan fragilise un peu plus la position des populations d'origine arakanaise côté bangladais. Le long des frontières de cette région, l'armée filtre les passages. L'installation et la sécurisation de camps dans des lieux jugés stratégiques justifient un pouvoir exceptionnel sur la propriété foncière, autorisant le déplacement de villages entiers. Ce pouvoir (de même que le découpage territorial) est hérité du régime colonial britannique, comme dans les districts des collines de Chittagong, où l'armée l'utilise afin de faciliter l'installation de populations des plaines ou l'appropriation de terres à des fins privées. L'exode des Rohingyas birmans accroît encore la pression sur les populations tribales, qui constituaient en 1947 la quasi-totalité des habitants et qui en représentent aujourd'hui moins de 35%. Dans les régions côtières voisines, peu industrialisées, où vivent des populations bengalies déjà économiquement fragiles, la pression sur les ressources s'est elle aussi dramatiquement accrue.

Ces déplacements forcés et ces transferts fonciers aggravent une crispation des identités religieuses, dans une région-frontière qui se caractérisait jusqu'au milieu du XXe siècle par une population culturellement et religieusement composite. Les récents conflits apportent une justification supplémentaire à la militarisation de toute la région, au nom de la sécurisation de la frontière. La captation foncière est donc à la fois un motif et une conséquence des violences religieuses.

Elle prend une acuité particulière au Bangladesh, où soixante-six projets de zones économiques – cinquante-cinq publiques et onze privées – ont été décidés en 2010 par le gouvernement, notamment sur les zones côtières (7). Le sous-district de l'île de Maheshkhali, toute proche de la ville de Cox's Bazar, en compte à lui seul sept, si l'on inclut celles (Dholghata, Ghotibhaga et Sonadia) qui appartiennent au même ensemble d'îles et de presqu'îles. Ainsi, en septembre 2017, trois cents hectares de terrain ont été accordés par le gouvernement au groupe privé bangladais Super Petrochemical (Pvt) Ltd pour le raffinement et le stockage de propane à Dholghata (8).

De plus, un trafic humain majeur, largement passé sous silence, se déroule dans la région de Cox's Bazar. Chaque année, entre deux moussons, plus de cinquante mille Bangladais et Rohingyas sont emmenés comme esclaves et rançonnés sur les chalutiers de pêche vers la Malaisie et la Thaïlande (9).

Ces corridors et les zones franches industrielles pèsent lourdement sur l'avenir de communautés à l'intersection de plusieurs bassins linguistiques et découpages politiques, comme les Rohingyas, les habitants des collines de Chittagong, mais aussi les populations défavorisées des espaces côtiers. Ils pèsent également sur le devenir d'un écosystème fragile, où la pêche procure une ressource nutritive et financière essentielle à une population qui ne trouve guère d'autre emploi.

Pour l'heure, les grandes puissances régionales (Chine, Inde, Japon) renforcent le rôle des armées du Bangladesh et de la Birmanie (10), et parfois celui de groupes armés dissidents qui prônent une idéologie identitaire, afin d'obtenir leur soutien pour mener à bien leurs grands projets. Les nationalismes se retrouvent confortés, au détriment des identités culturelles et religieuses fortement hybrides résultant de siècles d'échanges maritimes et terrestres dans le golfe du Bengale septentrional. De quoi fragiliser les partisans d'une approche politique et négociée des conflits.

Samuel Berthet

Historien, professeur invité à la Shiv Nadar University, Inde.

(1) James Griffiths, «Just what is this One Belt, One Road thing anyway?», Cable News Network (CNN), 12 mai 2017.

(2) Dwaipayan Barua, «Matarbari port to be turned into a deep-sea port», *The Daily Star*, Dacca, 7 janvier 2018.

(3) Natalie Obiko Pearson, «Japan beating China in race for Indian Ocean deep-sea port», Bloomberg, New York, 23 juin 2015.

(4) Giuseppe Forino, Jason von Meding et Thomas Johnson, «Religion is not the only reason Rohingyas are being forced out of Myanmar», *The Conversation*, 12 septembre 2017.

(5) *Ibid.*

(6) Stephan Egbert Arie van Galen, «Arakan and Bengal : The rise and decline of the Mrauk U kingdom (Burma) from the fifteenth to the seventeenth century AD» (PDF), université de Leyde (Pays-Bas), 2008.

(7) Bangladesh Economic Zones Authority, [www.beza.gov.bd](http://www.beza.gov.bd)

(8) «TK Group to set up refinery, LPG terminal» *The Daily Star*, 11 septembre 2017.

(9) Emran Hossain et Mohammad Ali Zinnat, avec Martin Swapan Pandey, «Slave trade booms in Dark Triangle», *The Daily Star*, 4 mai 2015.

(10) Saibal Dasgupta, «China's huge Rakhine investment behind its tacit backing of Myanmar on Rohingyas», *The Times of India*, New Delhi, 26 septembre 2017.

## Voir aussi

---



### Chine, Inde et Japon investissent dans le golfe du Bengale

Agnès Stienne

## En perspective

---

- Les «routes de la soie» passent par le Kazakhstan

Arthur Fouchère, septembre 2017

Lancées en 2013 par le président Xi Jinping, les «routes de la soie» doivent relier, par terre et par mer, la Chine au Proche-Orient, à l'Afrique et à l'Europe, en passant par l'Asie centrale. Si la Russie y a d'abord vu une ingérence chinoise dans son arrière-cour, elle table aujourd'hui sur une coopération dont elle espère des retombées positives. Le Kazakhstan, lui, cherche un équilibre entre les deux géants. →

- Inde-Bangladesh, la frontière déjouée

Elizabeth Rush, août 2012

L'Inde compte bien finir, cette année, de clôturer sa frontière avec le Bangladesh : 3 286 kilomètres, soit la barrière géopolitique la plus longue du monde. Mais ce mur, prouesse du nationalisme, s'avère moins infranchissable qu'on ne l'imagine. →

- Crise économique et instabilité politique à l'état endémique au Bengale-Occidental

Paresh Chattopadhyay, mars 1972

On a beaucoup parlé du Bengale-Occidental ces derniers temps comme d'une question d'importance nationale pour l'Inde. En général les commentaires, alimentés par une certaine propagande, se fondaient sur une (...) →



novembre 2018, page 9

Immigration, un débat biaisé; le Brésil est-il fasciste? Quand le management martyrise les salariés; premières brèches dans la forteresse du libre-échange; pour sortir de l'impasse au Venezuela; dans le golfe du Bengale, les corridors de la discorde; le visage antisocial de Vladimir Poutine; une Tunisie contre l'autre; échec de l'utopie islamiste; référendum à contretemps en Nouvelle-Calédonie; en Italie, une fronde antieuropéenne? Le Brexit révèle les fractures des conservateurs britanniques; Éthiopie-Érythrée, fin des hostilités; prostituées nigérianes victimes du «juju»; «Le Monde diplomatique» et ses lecteurs; l'éloquence ou le bagou? Éloge de la gratuité (...)



À la « une »

- 
- 
- 

Samuel Berthet, novembre 2018

Les besoins d'infrastructures dans les pays du golfe du Bengale aiguisent les appétits. La partie se joue entre le Japon, l'Inde et la Chine, qui a relancé la concurrence avec ses «routes de la soie». Les projets, peu regardants sur leurs conséquences écologiques, s'appuient souvent sur les militaires, au détriment des populations locales chassées de leurs terres, tels les Rohingyas. →

- Anciens présidents sous perfusion
- Blogs • Alain Garrigou, 23 novembre 2018
- Fake news : le caprice du prince

Serge Halimi, juillet 2018

■ Faut-il restituer les butins des expéditions coloniales?

Bernard Müller, juillet 2007

■

en kiosques

○

■ L'autre combat des femmes kurdes d'Irak

Nada Maucourant, juillet 2015

«J'ai fait mes recherches pour Les filles du soleil, explique la réalisatrice Eva Husson, et il n'y avait jamais eu de film de guerre sur des femmes combattantes avant». Son long-métrage sur un (...) →

■ Le mariage pour tous débarque en Asie

Eva Aing & Alice Hérait, novembre 2017

■ La France abandonne ses villes moyennes

Jean-Michel Dumay, mai 2018

Délaissées au profit des métropoles, les villes moyennes comptent leurs plaies : isolement, faibles ressources, exil des jeunes et des diplômés, chômage, pauvreté. Pour leurs élus, l'égalité des territoires prévue par la Constitution (...) →

○

■

Guillaume Apollinaire et ses peintres

Laurence Campa, décembre 2014

De l'invention du cinéma à la découverte de l'inconscient, au début du XXe siècle, l'avenir paraît porteur de merveilles prométhéennes et de territoires nouveaux... Poètes et peintres entreprennent alors de se débarrasser des façons anciennes de raconter le monde, afin de libérer l'imaginaire. →

■

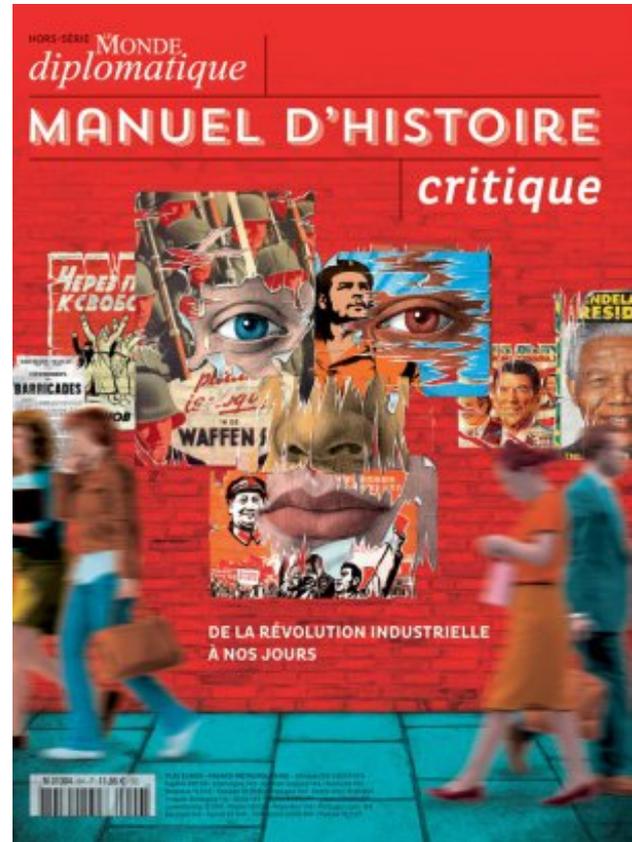
Le spectre du techno-populisme

Blogs • Evgeny Morozov, 16 novembre 2018

Longue et trouble est l'histoire du techno-populisme, cet art de multiplier les promesses creuses au nom du pouvoir tellurique de la disruption numérique. Nous connaissons cependant la date précise de sa consécration : 2006, l'année où le magazine Time

«Vous» a élu comme personnalité de l'année, en hommage aux millions d'anonymes qui alimentent l'Internet des années 2000. Un choix qui a profondément (...) →

- Dossier internet Dix ans après la crise financière, les ingrédients du choc



## Manuel d'histoire critique

Le Monde diplomatique a conçu un **contre-manuel** accessible, critique et exigeant. Une équipe d'universitaires, de journalistes et de professeurs d'histoire-géographie y retrace l'évolution du monde de la révolution industrielle à nos jours : grands événements, transformations sociales, débats intellectuels, découvertes scientifiques...

Cet ouvrage s'adresse aux enseignants, aux lycéens, aux étudiants. Et surtout à tous ceux qui veulent que l'histoire ne soit pas le musée de l'ordre, mais la science du changement.

Au programme d'histoire de première et de terminale.

Disponible sur la boutique en ligne