

## **Chine, Inde et Japon investissent dans le golfe du Bengale : Les corridors de la**

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**.

Samuel Berthet (Historien, professeur invité à la Shiv Nadar University, Inde), *Monde diplomatique*, novembre 2018

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 XIX<sup>e</sup> s. 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**. **68 pays** sont concernés, et le **coût des projets** pourrait dépasser les **10 000 milliards \$**, avec l'ambition de **reconfigurer les circulations entre l'Asie, le Proche-Orient, l'Afrique et l'Europe**. Ce déploiement des investissements - qui s'accompagne 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 XIX<sup>e</sup> s. L'un des **objectifs** principaux est le **contrôle de l'accès** au golfe, à partir de la région de **Chittagong, 1<sup>er</sup> 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 \$** et à des conditions de prêt extrêmement avantageuses (0,1% de taux d'intérêt sur 30 ans pour les quatre cinquièmes de la somme). Y sont incluses la fourniture de **4 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 **1<sup>ère</sup> centrale de 1200 mégawatts** a commencé à sortir de terre, aucun plan précis n'a été révélé jusqu'à présent.

Le **projet japonais** a donc été **préféré** à celui d'un conglomérat chinois, envisagé dans un 1<sup>er</sup> temps pour le développement d'un port de même type plus au sud, à **Sonadia**. Difficile de ne pas y voir un revers pour le déploiement de la « route de la soie », 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 XX<sup>e</sup> s. 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**.

**Golfe du Bengale : Ports, Ressources d'hydrocarbures, Corridors, Nouvelles « routes de la soie » et Projet Kaladan** (sources : *Mercator Institute for China Studies (Merics)*, juin 2018 ; [www.iocl.com](http://www.iocl.com) ; [www.masterbuilder.co.in](http://www.masterbuilder.co.in))

## 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 (**Kyaukpym**), 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 contre-balancer la mainmise de Pékin sur cette réorganisation des flux dans le golfe ?

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**. Le développement de **ces 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. 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** (du **XV<sup>e</sup> s à 1692**), 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 **XX<sup>e</sup> s** 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 **66 projets de zones économiques** - 55 publiques et 11 privées - ont été décidés en **2010** par le gouvernement, notamment **sur les zones côtières**.

Le sous-district de l'île de Maheshkhali, toute proche de la ville de Cox's Bazar, en compte à lui seul 7, si l'on inclut celles (Dholghata, Ghotibhaga et Sonadia) qui appartiennent au même ensemble d'îles et de presqu'îles.

Ainsi, en septembre 2017, 300 ha 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.

De plus, un **trafic humain majeur**, largement passé sous silence, se déroule **dans la région de Cox's Bazar**. Chaque année, entre 2 moussons, plus de 50 000 Bangladais et Rohingyas sont emmenés comme esclaves et rançonnés sur les chalutiers de pêche vers la Malaisie et la Thaïlande.

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**, 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**.