



LE CANAL DE KRA : RISQUES ET ENJEUX D'UN PROJET AMBITIEUX

Le canal de Kra, aussi appelé *Klong Thai* (canal thaïlandais) est l'un des projets d'infrastructure les plus ambitieux jamais envisagés en Asie. Sa réalisation représenterait un avantage stratégique, commercial et militaire décisif pour plusieurs pays de la région, au premier rang desquels la Chine. D'autres États d'Asie se méfient cependant de ce plan pharaonique, symbole à leurs yeux des ambitions hégémoniques de Pékin.

UN CANAL PAR ET POUR LA CHINE ?

Contrairement à ses équivalents de Suez et du Panama, l'isthme de Kra, étroite bande de terre reliant la péninsule malaisienne au reste du continent asiatique, n'a jamais été percé d'un canal. Les projets ne manquèrent pourtant pas à travers l'histoire. Rappelons pour l'anecdote qu'un aventurier français avait même imaginé vendre les actions d'une société devant percer un canal à travers l'isthme de Kra en 1890. La réalisation d'un tel canal à travers l'isthme – d'une largeur de 44 km à son point le plus étroit – constituerait en effet un avantage économique et stratégique indéniable pour de nombreux pays de la région.

Évoqué pour la première fois au XVII^{ème} siècle, ce grand projet d'infrastructure est récemment revenu au goût du jour sous le nom de « route 9A ». À la différence des précédents, ce nouveau projet bénéficie du soutien de la Chine, qui souhaiterait l'intégrer dans sa « nouvelle Route de la Soie ». En reliant directement l'océan Indien au Pacifique, un hypothétique canal de Kra permettrait en effet à Pékin, mais aussi au Japon et à d'autres pays d'Asie de l'Est, d'accéder au pétrole du Moyen-Orient ainsi qu'aux marchés d'Europe, d'Afrique et de l'Inde par voie de mer en gagnant jusqu'à 1890 milles nautiques selon l'itinéraire, ce qui représente de 2 à 6 jours de navigation.

Un passage par l'isthme de Kra permettrait aussi le contournement du goulot d'étranglement qu'est le détroit de Malacca. Voyant passer 25% du flux maritime mondial, ce dernier est en effet traversé par l'une des routes commerciales les plus fréquentées au monde. Chaque année, ce sont 85 000 navires qui transitent par ce détroit, ce qui provoque des encombrements et attire les pirates de la région. Comme 80% de ses importations en énergie passent par Malacca, la Chine a tout intérêt à trouver une voie alternative.

Les dirigeants chinois craignent en effet le « dilemme de Malacca » : un possible blocage du détroit en cas de conflit avec les États-Unis ou d'autres États de la région, comme l'Inde. Face à cette éventualité, le creusement d'un canal à travers l'isthme de Kra aiderait à éviter un scénario catastrophique pour Pékin.

Les intérêts chinois ne se limitent toutefois pas au domaine économique mais touchent aussi au domaine militaire. Un accès direct à la mer d'Andaman représenterait un avantage stratégique majeur dans le cas d'un conflit armé avec l'Inde.

Il n'y a donc rien de surprenant à ce que la Chine ait – officiellement – proposé aux autorités thaïlandaises de financer et d'alimenter en main d'œuvre ce canal. Bangkok et d'autres pays de la région peuvent par ailleurs trouver eux aussi un intérêt à voir se réaliser un projet de cette ampleur.

UN PROJET SOURCE D'INTÉRÊTS...

Évidemment, la construction de la route 9A serait une aubaine pour le développement économique et industriel de la région de l'isthme de Kra. On estime que 30% du flux commercial transitant actuellement par Malacca passerait par le nouveau canal si celui-ci venait à être réalisé. La construction elle-même permettrait de créer des milliers d'emplois et de revitaliser le pays avec, notamment, le développement de parcs industriels et de centres logistiques aux deux extrémités de cette nouvelle artère économique asiatique.

Cependant, le Sri Lanka est également susceptible de profiter du projet. La nation insulaire est déjà en passe de devenir un arrêt privilégié de la Nouvelle route de la Soie chinoise, Pékin investissant dans les infrastructures portuaires des ports d'Hambanthota, dans le sud de l'île, et de Colombo, la capitale. Depuis une décennie, le pays ambitionne ainsi d'accueillir les grands porte-conteneurs et d'assurer le transbordement des marchandises à destination du sous-continent indien.

La construction d'un canal se situant à la même latitude que le Sri Lanka et exclusivement contrôlé par la Chine pourrait ainsi accélérer cette transformation en cours de l'État insulaire en nouvelle escale logistique majeure pour le commerce chinois. Certains pensent même qu'une nouvelle route commerciale à travers la Thaïlande aiderait le Sri Lanka à réaliser son ambition de devenir le Singapour de l'océan Indien.

...MAIS AUSSI D'INQUIÉTUDES

Singapour, justement, redoute la construction d'un canal à travers la péninsule malaisienne. La cité-État, située à proximité du point le plus étroit du détroit de Malacca, voit en effet passer par son port une part importante du commerce mondial, et on estime que la route de Kra lui ferait perdre jusqu'à la moitié de son trafic maritime. Singapour dispose cependant d'atouts qui lui permettraient de s'adapter à la nouvelle donne, notamment des infrastructures maritimes de pointe en termes de logistique (stockage, réparation). Celles-ci lui confèrent, et



continueront longtemps de lui conférer, une compétitivité et une attractivité importante vis-à-vis des autres grands ports de la région. Même s'il voit le jour, un canal thaïlandais ne serait certainement pas en mesure de réduire de manière significative le rôle de Singapour et, en tout état de cause, il faudrait de nombreuses années avant de pouvoir le voir rivaliser avec la grande cité portuaire.

Singapour n'est pas la seule nation pour laquelle le canal serait un défi majeur. La fin d'une certaine vulnérabilité du commerce chinois, permise par un contournement *via* l'isthme de Kra, pourrait remettre en cause le *statu quo* en Asie du Sud-Est. Ses routes d'approvisionnement étant désormais plus sûres, Pékin pourrait être tenté d'adopter une attitude plus agressive avec ses voisins et rivaux. Une situation que redoutent les États-Unis, qui cherchent à contenir les ambitions chinoises dans la région.

L'Inde ne voit évidemment pas d'un bon œil le projet de canal thaïlandais. Une nouvelle voie maritime à travers la péninsule malaisienne donnerait en effet à la marine chinoise un accès plus rapide à l'océan Indien. En guise de réponse, l'Inde renforce depuis 2020 ses installations aériennes et navales dans les îles Andaman-et-Nicobar, lesquelles constituent une barrière naturelle face à l'embouchure d'un éventuel canal.

Enfin, en Thaïlande même, le canal rencontre une certaine résistance. L'opinion publique craint en effet que ce projet soit utilisé par la Chine pour remettre en jeu la souveraineté du pays, comme ce fut déjà le cas ailleurs. Pour prévenir cette éventualité, certains proposent un financement provenant de pays multiples, afin de contrer une mainmise chinoise.

À cette crainte d'asservissement économique s'ajoute celle du séparatisme. Les trois provinces du sud de la Thaïlande, à majorité musulmane, connaissent en effet des mouvements sécessionnistes appelant à une séparation du reste du pays, à majorité bouddhiste. Une séparation physique nette entre ces provinces et le reste de la Thaïlande, provoquée par la construction du canal, pourrait ainsi menacer l'unité du pays en favorisant le développement de tendances sécessionnistes. Il ne faut pas non plus oublier les préoccupations d'ordre environnemental et les dommages collatéraux qu'un projet d'une telle ampleur pourrait infliger aux communautés locales. De ce fait, la Thaïlande a semblé vouloir enterrer ce sujet en 2020.

Ces résistances poussent la Chine à étudier des solutions alternatives. Si le canal de Kra ne se matérialisait pas, Pékin pourrait recentrer son attention sur la Birmanie voisine et notamment construire un couloir vers l'océan Indien, mais cette fois-ci terrestre.

