



FICHE SPECIALE

Le projet du canal de Kra en Thaïlande : un enjeu économique et stratégique majeur pour l'Asie

Jérome le Carrou, spécialiste de l'Asie

Le projet du canal de Kra ou Canal « Thaï » est l'un des mégaprojets d'infrastructure les plus ambitieux et les plus transformateurs jamais envisagés en Asie. Proposé pour la première fois au 17^e siècle, le canal est de nouveau d'actualité sous le nom de route 9A, un tracé qui percerait l'isthme de Kra sur 120km, de Songkhla dans le golfe de Thaïlande à Krabi au bord de la mer d'Andaman.

Un tel passage alternatif améliorerait le transport maritime dans la région en contournant le goulot d'étranglement du détroit de Malacca, l'une des routes commerciales les plus fréquentées au monde qui voit passer près de 85000 navires par an, soit 25% du flux maritime mondial. Dans le cadre de sa nouvelle route de la soie (BRI), Pékin fait pression pour financer le projet estimé à 30 milliards de dollars. L'Inde, les États-Unis et l'Australie ont également fait part de leur intérêt.

La Thaïlande est-elle prête à sacrifier sa souveraineté nationale en laissant la Chine financer le canal

Les enjeux économiques et géopolitiques

En reliant l'océan Indien à l'océan Pacifique, le canal permettrait à la Chine, au Japon et à d'autres pays d'Asie de l'Est d'accéder aux champs pétrolifères du Moyen-Orient et aux marchés d'Europe, d'Afrique et d'Inde en économisant entre 1 200 km et 3 500 km selon l'itinéraire, soit de deux à six jours de navigation.

Il est estimé que 30% du flux de Malacca pourrait passer par Kra, ce qui désengorgerait Malacca, mais aurait un impact non négligeable pour la Malaisie et surtout Singapour, le hub de transit maritime majeur d'Asie qui a construit sa puissance économique grâce à son emplacement stratégique au sud-est de Malacca.

Mise en avant par l'Association du canal thaïlandais (TCA), étroitement liée à l'armée thaïlandaise et composée de sympathisants, d'hommes d'affaires locaux, d'industriels et de fonctionnaires à la retraite, la route 9A promet la création de milliers d'emplois, et la revitalisation économique du pays avec entre autres la construction de parcs industriels et de centres logistiques aux deux extrémités de ce qui pourrait devenir l'une des principales artères de transit en Asie. Le canal de Kra pourrait ainsi modifier à jamais les flux maritimes internationaux, augmenter l'importance de la Thaïlande sur l'échiquier géopolitique, mais également ouvrir une nouvelle zone frontale entre l'Inde et la Chine.

La détermination chinoise

En créant une route plus rapide vers l'océan Indien, la Chine affirmerait ainsi ses ambitions stratégiques en Afrique, au Moyen-Orient, en Méditerranée et au-delà, en utilisant le canal comme un levier commercial mondial.

Le canal de Kra s'intégrerait également parfaitement dans les plans de Pékin pour devenir un point de contrôle et de projection de puissance navale à travers les mers environnantes. 80% des importations d'énergie de la Chine passent par le goulot d'étranglement stratégique de Malacca, une vulnérabilité qui menace la stabilité des flux maritimes en Asie, car le chenal navigable est étroit – et en cas de conflit, il pourrait potentiellement faire l'objet d'un blocus de l'Inde, des États-Unis ou d'une autre puissance rivale.

En cas de guerre avec l'Inde, le canal de Kra permettrait à l'armée chinoise d'avoir un accès direct à la mer d'Andaman et de surmonter le « dilemme de Malacca ». De son côté, l'Inde a renforcé ses installations aériennes et navales dans les îles Andaman-et-Nicobar depuis août 2020, pour faire face à l'expansionnisme chinois, augmenter ses capacités de projection de puissance navale, mais également ses échanges commerciaux avec l'Asie du Sud-Est.

Même si l'Inde ne s'oppose pas directement au projet sur le principe, elle s'inquiète d'un financement chinois d'après une évaluation interne de l'establishment de la sécurité et de la défense indienne : « Ceci est un stratagème pour prendre le contrôle de la souveraineté de l'isthme de Kra en échange de financement – un scénario qui porterait atteinte à la viabilité même de la Thaïlande en tant que nation ». [1]



La réponse thaïlandaise

L'opinion publique thaïlandaise semble également de plus en plus méfiante vis-à-vis de la solution passant par un financement chinois sachant que par le passé, Pékin a fini par contrôler les actifs ayant fait l'objet de leurs financements et une partie de la souveraineté de plusieurs pays emprunteurs.

La possibilité d'un financement multi-pays a été proposée par Pakdee Tanapura, membre du comité national pour l'étude du projet du canal de Kra : « Si le canal thaïlandais doit trouver un large soutien, il doit être considéré comme une initiative contrôlée entièrement par La Thaïlande avec l'appui financier de plusieurs nations fortes. »[2]

L'Inde aurait exprimé un intérêt avec les autres membres du QUAD selon Songklod Thipparat, député thaïlandais qui préside le groupe parlementaire chargé d'étudier la faisabilité du projet.

L'Égypte a financé presque à elle seule un chantier pharaonique sur le Canal de Suez à travers une souscription nationale populaire en 2015 qui avait non seulement contribué à réunir 6 milliards d'euros en 6 jours, mais également à unifier le pays derrière le projet : un exemple à suivre pour la Thaïlande ?

Le soutien du peuple thaïlandais pour le canal est donc loin d'être unanime. Les partisans et les opposants continuent de se disputer sur la question des financements, mais aussi sur les implications sécuritaires de la voie navigable, les dommages collatéraux aux communautés et à l'environnement.

La crainte d'une division du pays à majorité bouddhiste avec les trois provinces du sud en proie à l'insurrection et en grande partie musulmanes constitue également un frein. Le canal pourrait devenir une frontière symbolique entre ce qui deviendrait la Thaïlande continentale, au nord, et un territoire à mouvement séparatiste au sud.

Après avoir pour le moment rejeté la proposition chinoise, le Conseil national de développement économique et social a été chargé, en octobre 2020, par le Premier ministre d'accélérer les audiences publiques et de commencer une étude de faisabilité sur un projet alternatif en apparence moins risqué. Il s'agit de la création de ponts terrestres qui comprendraient un port en eau profonde, une autoroute et une voie ferrée reliant les ports maritimes du golfe de Thaïlande et de la mer d'Andaman.

Un tel projet d'infrastructure servirait de catalyseur à la Thaïlande, lui permettant de dynamiser son économie, de revitaliser le sud du pays et de conforter sa situation géopolitique. La Thaïlande devra cependant être créative dans son mécanisme de financement pour lui permettre d'assurer sa souveraineté nationale, tout en équilibrant le jeu de puissance indochinois, sa relation bilatérale avec les États-Unis et le maintien de l'équilibre régional de la zone ASEAN.

Malgré le rejet de sa proposition, la Chine entrevoit une nouvelle fenêtre d'opportunité dans la crise politique et économique actuelle en Thaïlande. Son ministre des Affaires étrangères, Wang Yi, s'est rendu à Bangkok, en octobre 2020, pour apporter son soutien au gouvernement, agrémenté de promesses d'investissements pour soutenir l'économie en difficulté.

Si jamais le projet du canal ne se matérialisait pas, la Chine pourrait aussi recentrer ses projets liés à la BRI sur la Birmanie et notamment construire un couloir terrestre vers l'océan Indien. Un débouché à l'ouest vers la mer lui permettrait de pallier sa dépendance au détroit de Malacca.

[1] Snehesh Alex Philip: "India sees debt diplomacy at play in China-backed Thai canal, finds talk of gains exaggerated".

[2] Foreign Correspondent Club Thailand : "The Kra Canal – Spanning the Oceans, Partnering Continents".

Jérôme Le Carrou est dirigeant fondateur d'un organisme privé de formation dédié à l'innovation, au progrès managérial, à la compréhension des cultures, et à l'amélioration de l'employabilité des diplômés. Il vit en Asie depuis 2007 après avoir étudié le chinois, les civilisations étrangères et les sciences politiques à l'Université de Rennes II et à Utah State University aux États-Unis.

