



LA DIMENSION MARITIME DANS LA SITUATION GEOPOLITIQUE DU SOUS CONTINENT INDIEN

Mémoire de géopolitique
du Commandant Fida MALIK
dans le cadre de l'étude dirigée "Enjeux des espaces
océaniques"

Directeur : Contre Amiral CARON

Avril 2001

**LA DIMENSION MARITIME DE LA SOUS CONTINENT
INDIEN**

Sommaire

Partie I :

L'Inde; Le puissance maritime emergente dans la région

La vocation maritime

Quelle menace justifie l'expansion maritime?

De nouvelles ambitions

La place de la marine dans la défense indienne

Les motivations de la marine indienne

Partie II :

Les acteurs en presence et leurs capacités

Les développements non conventionnels de la marine Pakistanaise

Comparaison entre les deux grandes puissances maritimes; La Chine
et l'Inde

Emploi possible de deux marines

LA DIMENSION MARITIME DANS LA SITUATION
GÉOPOLITIQUE DU SOUS CONTINENT INDIEN

Table des matières

	Page
Introduction	1
Partie I : L'Inde; Le puissance maritime emergente dans la région	2
1.1 La vocation maritime	3
1.2 Quelle menace justifie l'expansion maritime?	5
1.3 De nouvelles ambitions	7
1.4 La place de la marine dans la défense indienne	8
1.5 Les motivations de la marine indienne	10
1.6 Une attitude défensive?	12
1.7 Une perception ambiguë dans la région	16
Partie II : Les acteurs en présence et leurs capacités	18
2.1 Le Pakistan	18
2.2 Les développements non conventionnels de la marine Pakistanaise	19
2.3 Comparaison entre les deux grandes puissances maritimes; La Chine et L'Inde	20
2.4 Emploi possible de deux marines	21
Conclusion	26

FICHE DOCUMENTAIRE

RENSEIGNEMENT SUR L'ARTICLE

1 La dimension maritime dans la situation géopolitique du sous continent indien

2 CDT MALIK Fida, Armée de terre, Pakistanais

3 3 Avril, 2001

4 Division D, Groupe 3

5 Dernière version corrigée.

6 Les trois pays les plus peuplés de l'Asie du sud, la Chine, le Pakistan et l'Inde attachent beaucoup d'importance à leurs forces de défense, y compris celles dévolues à la préservation de leur espace maritime. Les trois états sont maintenant des puissances nucléaires déclarés. Aussi cette région du monde est-elle particulièrement crisogène.

7 Mots clés : Sous continent indien, Asie de sud, le Pakistan, l'Inde, la Chine, marine.

LA DIMENSION MARITIME DANS LA SITUATION GEOPOLITIQUE
DU
SOUS- CONTINENT INDIEN

Introduction

L'histoire du sous continent indien est une histoire de troubles résultant de l'intervention des musulmans de l'Asie centrale et du moyen orient. La démographie de cette région est très variée avec actuellement une dizaine de religions. Toute fois les intervenants musulmans étaient accompagnés par les philosophes et érudits religieux. La religion Islam était acceptée par une grande majorité de population. Après la colonisation du sous continent par les britanniques qui a duré quatre vingt dix ans, les musulmans étaient mal traités. Le mal entendu entre les musulmans et les hindous a donné l'idée où théorie de deux nations en inde. C'est pour quoi les musulmans du sous continent avait demandé un état indépendant pour eux. Malheureusement la division du sous continent pour la création du Pakistan et de L'Inde n'était pas très justifiée et a induit beaucoup de problèmes pour les deux états. Après l'indépendance, les deux pays ont se battu trois guerre sur la question de frontièr. L'importance géopolitique de sous continent indien reste très élevé en raison de la tension dans la région qui a produit les nouveau puissances nucléaires. Tous les grand pays de la région notamment la Chine, le Pakistan et l'Inde sont les états jeunes d'environ cinquante ans et ils attache beaucoup d'importance à ses forces de défense y compris la dimension maritime. Dan l'Asie de sud, l'Inde reste l'acteur majeur et la plus grande puissance maritime qui est toujours en train de faire expansion. Il reste à analyser si ses expansions maritimes sont seulement pour les raison défensifs. Pour cette raison, une grande partie de cette analyse sera réservée à l'étude détaillée de l'Inde .

PARTIE I

L'INDE; LE PUISSANCE MARITIME EMERGENTE DANS LA REGION

Code historique

Le cœur de la sous continent est très loin de la mer et jusqu'à l'arrivée des Européens à l'époque modern, les invasions et les menaces viennent du nord, en outre, le poids des interdits brahmaniques est très lourd démesurément long, ne représentera sur toute la guerre qu'une fraction du tonnage transporté par la route de l'Arctique. Enfin, on peut ne signaler que pour mémoire les opérations menées contre l'Afrique orientale italienne au printemps 1941 et l'occupation de Diego Suarez en mai 1942, qui n'ont eu qu'une ampleur limitée.

C'est avec l'entrée en guerre du Japon que l'océan Indien va pleinement révéler son importance. Dès décembre 1941, la *Far Eastern Fleet* subit un désastre avec la perte, au large des côtes de Malaisie, des cuirassés *Repulse* et *Prince of Wales*. Un mois plus tard, la chute de Singapour donne aux Japonais un libre accès à l'océan Indien. Le plan préparé par l'état-major de la flotte combinée prévoit une action contre Ceylan, menée par un corps expéditionnaire de cinq divisions, appuyé par la totalité de la flotte; un dispositif océanique sera ensuite mis en place à partir de l'île conquise jusqu'aux Chagos, aux Seychelles et à Madagascar, en vue de la rupture des lignes de communications britanniques et d'une invasion de l'inde, et même de l'Iran, où se ferait la jonction avec les forces allemandes. Mais l'armée se dérobe et la région du golfe Persique se trouve dans la zone allemande. Ce n'est qu'à la fin du mois de mars que l'archipel des Andaman est occupé et que les porte-avions du vice-amiral Nagumo pénètrent dans l'océan Indien. Leur attaque contre Ceylan, les 5 et 6 avril 1942, aboutit à la destruction du vieux porte-avions et du croiseur lourd. Conscient de son infériorité, l'amiral Somerville a évacué la base de Trincomalee¹ pour replier

¹ Le vieux nom français Trinquemalay

l'Eastern Fleet dans une base de fortune inconnue des Japonais, aux Maldives. Sa situation serait néanmoins devenue critique si les Japonais avaient continué vers l'ouest, mais il ne s'agit pour eux que d'un raid de diversion, destiné à neutraliser leur front occidental, avant l'attaque funeste en direction de l'île Midway. Peut-être, s'ils avaient poussé leur avantage et mis à exécution le plan initial, auraient-ils pu obtenir des résultats décisifs. C'est en tout cas ce que soutiendra plus tard l'amiral Castex : ils auraient pu susciter une insurrection en Inde, qui aurait entraîné la fin de la domination britannique, et isoler l'Australie, voire établir une liaison avec l'Allemagne par le Moyen-Orient. En tout cas, après les bombardements japonais, Trincomalee était hors d'usage pour des mois et *l'Eastern Fleet* avait dû se replier jusqu'à la base de Kilindini (Mombasa) au Kenya. Les Japonais tentèrent de relancer l'affaire après l'échec de Midway, mais il était trop tard. Comme les Ottomans au XVI^e siècle, ils avaient choisi la mauvaise direction d'attaque en négligeant l'océan Indien.

La vocation maritime

L'amiral Mahan avait prédit que l'avenir de l'humanité se jouerait au XXI^e siècle dans les eaux de l'océan Indien. « *Qui contrôle l'océan Indien domine l'Asie* ». Pour l'instant aucun pays n'en a pas les moyens, et aucune n'exprime pas réellement la volonté de contrôler l'océan Indien. Le pays qui a donné son nom à cet océan, et dont la population a atteint le milliard, a dévoilé en 1998 ses ambitions en procédant à des essais nucléaires. L'Union indienne fait désormais partie du club des puissances avec lesquelles il faut compter dans le monde. Il est légitime de se demander si cet grand pays a une vision maritime de son avenir, au service de ses ambitions de la puissance et de domination de l'océan indien.

La géographie a donné à l'Inde deux grandes façades maritimes totalisant 7680 km de côtes. Cet immense littoral a d'ailleurs mis très tôt en contact le sous-continent indien avec des influences extérieures, Extrême-Orient, Moyen-Orient et, enfin, Europe avant la colonisation britannique, il y a eu les comptoirs, portugais, français et anglais, et les derniers territoires incorporés à l'Union

indienne ont été justement dans les années cinquante les comptoirs français (Pondichéry, Chandernagor...) et dans les années soixante le territoire portugais de Goa.

Mais l'Inde n'est pas qu'une péninsule. Elle dispose aussi de deux archipels, d'une étendue considérable en latitude les îles Laquedives à l'ouest et les îles Andamans et Nicobar à l'est - plus proches d'ailleurs de la péninsule indochinoise que de la péninsule indienne. Ces deux ensembles, donnent une dimension maritime supplémentaire à cet pays. Les Andamans font d'ailleurs de l'Inde un quasi-riverain du détroit stratégique de Malacca, une des principales routes maritimes du monde.

La longueur des côtes et l'étendue et la position géographique des deux archipels déterminent naturellement une zone économique exclusive d'une étendue considérable: plus de 2 millions de km² de surface maritime, tant dans la mer d'Arabie que dans le golfe du Bengale, soit plus de la moitié de la surface terrestre du pays. La défense du territoire et de ses approches maritimes ainsi que la préservation des droits du pays sur une immense zone exclusive demandent évidemment des moyens importants.

La Z.E.E. représente en elle-même un potentiel économique considérable. La ressource halieutique est particulièrement importante.

Les ressources pétrolières ne sont pas négligeables non plus et la défense de Bombay High, un gisement à 70 milles au large de la capitale du Maharashtra, fait partie des missions de l'Indian Navy.

Mais l'importance économique de la mer est avant tout liée à la dépendance dans laquelle se trouve l'Inde en matière d'approvisionnement pétrolier, qui est importé à 85 % : la route du pétrole, qui relie le golfe arabo-persique aux ports du Gujarat, est tellement vitale qu'un amiral indien a pu déclarer fin 1999 que la prochaine guerre serait une guerre du pétrole.

Plus généralement l'économie indienne dépend de plus en plus de la mer: 95 % du commerce extérieur du pays emprunte la voie maritime et ce commerce est en expansion constante (20 % de progression chaque année). La protection des lignes de communication et d'approvisionnement est donc au cœur de la réflexion maritime de l'Inde.

Quelle menace justifie l'expansion maritime?

Sur le plan stratégique l'Inde fait face à deux menaces militaires qui ne sont pas théoriques puisqu'elle a des différends territoriaux sérieux avec ses deux voisins les plus importants, la Chine (à propos de l'Aksin Chin au nord du Ladakh et à propos de l'Arunachal Pradesh au nord de l'Assam) et le Pakistan (le Cachemire et la vallée du Jammu). Dans les deux cas les armes ont parlé, avec la Chine en 1965- et ce fut au détriment de New Delhi -, avec le Pakistan à trois reprises depuis la partition de 1947 et plus récemment en mai- juillet 1999 au moment des combats de Kargil.

La résolution pacifique des différends semble difficile à court terme, tant les positions sont tranchées, et même si le différend sino-indien semble moins potentiellement dangereux², les menaces que font peser sur l'équilibre asiatique ces deux sources potentielles de conflits sont importantes. La dimension maritime de l'affrontement éventuel n'est évidemment pas à négliger.

La menace chinoise est plus diffuse mais bien réelle. Même si la marine chinoise n'entretient pas de flotte permanente en océan Indien, elle devient chaque jour davantage une marine de haute mer et, de la zone des Spratleys en mer de Chine méridionale à la zone des îles Andamans, il n'y a que le détroit de Malacca. La Birmanie, pays avec lequel l'Inde peine à établir des liens de bon voisinage, offre depuis longtemps des facilités aux navires de guerre chinois, par exemple aux îles Cocos, situées au nord des Andamans.

L'Inde est une puissance démographique considérable, et sera peut être une puissance économique à l'avenir. Elle pèse donc lourd dans l'équilibre de l'océan

Indien et du continent asiatique, beaucoup plus lourd que tous les pays qui de l'Arabie Saoudite à l'Indonésie, et sans parler des pays de l'hémisphère sud bordent le troisième océan du monde.

De fait l'Association de coopération régionale de l'Asie du sud (SAARC) qui souffre bien sûr de la rivalité indo-pakistanaise, est un regroupement régional hétéroclite, déséquilibré et qui a donc peu de chance de donner naissance un jour à un ensemble politique et économique cohérent.

L'Inde cherche donc à tisser des liens privilégiés avec des nations situées au-delà de l'ensemble Asie du sud, de part et d'autre de l'océan Indien : c'est d'abord les pays de l'ASEAN - l'Inde est membre de l'ASEAN Régional Forum - principalement la Thaïlande, la Malaisie, Singapour et l'Indonésie. Ces pays abritent une partie importante de la diaspora indienne qui, pour être moins soudée que la diaspora chinoise, n'en constitue pas moins un vecteur d'influence considérable pour l'Union indienne. Depuis les essais nucléaires de Pokhran en 1998, elle a l'ambition d'obtenir un siège permanent au conseil de sécurité de l'O.N.U.

L'Indian Navy, à cinquante ans, affiche apparemment une belle santé. Une centaine de bâtiments et un tonnage d'environ 200.000 tonnes et un effectif global de 55.000 hommes en font la sixième marine du monde.

Elle arbore une composante sous-marine et une composante aéronavale avec l'INS «Viraat» ex-britannique, des avions de patrouille maritime, des bâtiments de débarquement, des commandos marine et une flotte logistique. Du côté des installations les deux grands ports de guerre, Bombay et Vishakhapatnam, sont le siège des deux grands commandements opérationnels (Ouest et Est) et abritent les deux flottes de l'Ouest et de l'Est.

De nouvelles ambitions

Le chef d'état-major de la Marine vient d'annoncer qu'on pourra parler de «*Blue*

Water Navy», marine de haute mer, en 2010. La poursuite de cet objectif repose sur la réalisation d'un programme des plus ambitieux, puisqu'à côté du renouvellement des bâtiments de surface et des sous-marins, dont certains seront équipés de missiles de croisière, il est dans les projets de l'Indian Navy de disposer dans une dizaine d'années de trois porte-avions, pour avoir en permanence deux groupes aéronavals opérationnels, un sur chaque façade, avec une capacité de projection de puissance significative.

Sur le plan des infrastructures la construction de la nouvelle base navale de Karwar au Karnataka est un chantier de longue haleine³ qui vient de démarrer. Dans cette base, qui devrait être la plus grande d'Asie, la Western Fleet sera plus au large que dans le port saturé de Bombay et sera également plus éloignée de la menace pakistanaise.

Autre trait majeur de l'Indian Navy, elle est de plus en plus indigène, après avoir été, dans les premières décennies qui suivirent l'indépendance, d'origine britannique, puis jusqu'à ces dernières années de construction soviétique et russe. C'est d'ailleurs un des leitmotivs de la politique de défense indienne que de promouvoir une politique active de construction nationale. Le thème favori des interventions de M. George Fernandes, ministre de la défense, est donc de promouvoir une défense « self reliant et de n'envisager des coopérations d'armement avec des pays étrangers que s'ils débouchent sur un transfert de technologie. Parmi les grandes réalisations de ces chantiers il faut citer deux grands destroyers de 5.000 tonnes entièrement construits en Inde. l'INS « *Delhi* » et l'INS « *Mysore* »⁴ admis au service actif en 1997 et 1999. Ces grandes unités, ont quand même, d'armement russe.

Il faut aussi signaler l'importance du soutien apporté aux petites nations de l'océan Indien : entraînement du personnel des forces sous-marines de Singapour en Inde, coopérants indiens dans les Coast Guards de l'île Maurice.

³ Projet « Seabird » qui devrait s'étaler sur 20 ans mais dont la première tranche est prévue pour 2005.

⁴ L'INS « Bombay » de la même série, est actuellement en construction à Bombay.

L'Inde développe enfin depuis peu des coopérations navales avec les puissances maritimes extra-asiatiques. Si les coopérations avec les Etats-Unis et avec le Royaume-Uni ont été plus ou moins suspendues depuis les essais nucléaires de mai 1998, il n'en est pas de même avec la France : la coopération navale franco-indienne se développe au contraire activement⁵ depuis 1998 dans le cadre d'un dialogue stratégique, ponctué de réunions annuelles d'un haut-comité de coopération de défense.

Le tableau dressé des forces et des ambitions de l'Indian Navy est trompeur. L'importance du tonnage et la diversité des moyens ne donnent qu'une idée partielle de ses capacités réelles.

Discrète par nature, voire méfiante, l'Indian Navy communique peu et, faute de données chiffrées, on peut s'interroger sur sa valeur opérationnelle et sa capacité à durer à la mer. Le problème des rechanges a été, et est encore crucial, depuis que la chute de l'empire soviétique a perturbé le flux des approvisionnements pour la maintenance des nombreux bâtiments et appareils d'origine russe, sans parler du retard considérable pris par la construction en Inde des bâtiments de conception et d'équipement russes.

Mais le plus grave est certainement l'interruption pendant dix longues années, de 1985 à 1995, de toute commande de bâtiment. Après l'ère faste de Rajiv Gandhi, ces années, appelées la décennie perdue, ont fait régresser la marine.

La place de la marine dans la défense indienne

La marine souffre de façon structurelle d'une prise en compte incomplète de ses besoins et de ses ambitions légitimes au sein des forces armées. La disproportion qui existe entre l'armée de terre (plus d'un million d'hommes) et la marine est considérable. Les ambitions affichées par les chefs d'état-major successifs, et notamment l'ambition de disposer de plusieurs porte-avions, sont régulièrement taxées de « grandioses », et la presse indienne se fait l'écho des stratèges en

⁵ Exercices avec le Groupe Aéronaval du « Foch » à Vishakhapatnam en mars 2000.

chambre qui mettent en doute la validité des besoins qu'elle affiche. Rien ne permet de penser qu'un rééquilibrage interviendra dans un avenir proche pour redresser la situation défavorable de la plus petite des trois armées.

En Inde la faiblesse des chefs militaires face à la toute puissance de la bureaucratie du ministère de la défense est proverbiale⁶. En l'absence d'une structure interarmées qui évaluerait les besoins en fonction des menaces, cette bureaucratie n'assure pas un arbitrage militairement cohérent entre les besoins de chacune des armées. Ceux-ci sont exprimés sans prise en compte de la contrainte financière, donc avec une absence de retenue qui rend les projets des armées irréalistes. Le décalage est donc particulièrement grand pour la marine entre les annonces régulières de plan de développement d'une « *blue water navy* » et une réalité financière.

Les budgets de la marine sont entre 10 et 13 % du budget total de la défense, lequel budget est particulièrement faible pour un pays affichant des ambitions de puissance régionale, puisqu'il se maintient aux environs de 2,3 % du PIB. Après la crise de Kargil et la mise à jour des nombreuses lacunes et déficiences de l'outil militaire, le premier ministre, M. Vajpayee, s'est engagé à relever de façon significative le budget de la défense.

L'exemple de la création, annoncée avec solennité en 1998 par le ministre, d'un nouveau commandement maritime aux îles Andamans, le Far Eastern Naval Command, est éclairant. Cette initiative, cohérente avec la stratégie maritime indienne, ne sera finalement pas suivie d'effet et on en restera, pour un temps du moins, au Fortress Command actuel. C'est-à-dire un commandement interarmées aux moyens limités, parce que l'Indian Navy est dans l'impossibilité de donner des moyens en bâtiments et en avions à cet hypothétique commandant maritime.

Les Indiens ont trop peu d'intérêt pour la chose maritime et, ne sentant pas vraiment de menace venant de la mer, ils préfèrent allouer des ressources toujours

⁶ L'instabilité politique n'a pas permis aux politiques d'imposer leur vision aux hauts fonctionnaires.

faibles à d'autres secteurs. La forte volonté que supposerait une politique maritime ambitieuse ne peut en outre se manifester que dans une stabilité politique qui a fait défaut au pays depuis une quinzaine d'années la grande démocratie indienne vit au rythme des élections générales à répétition et les hommes politiques, ici comme en occident, ont des préoccupations bien trop terre-à-terre pour songer à l'avenir maritime de leur pays. A l'échelle régionale, ne reste donc qu'un adversaire proche: le Pakistan. Avec, en arrière-plan, une ombre chinoise récurrente. Les autres pays ne peuvent être que spectateurs.

Les motivations de la marine Indienne

La question se pose aujourd'hui de savoir si le développement de la marine indienne aura été une parenthèse à laquelle succédera, pour des raisons d'économie ou de politique interne, un retour vers le continent ou si, au contraire, cet effort sera poursuivi jusqu'à ce que l'Inde dispose d'un instrument naval qui aura rompu avec la vieille habitude des nouvelles marines qui se constituent avec des moyens hétéroclites. Le problème immédiat pour la marine indienne, aujourd'hui, est moins de continuer à accroître son tonnage puisque la marine qui occupe le cinquième rang, la marine japonaise, paraît à peu près hors d'atteinte; il est plutôt d'assurer le renouvellement de ses bâtiments, de remplacer les navires démodés par des unités modernes, et de faire disparaître les inévitables effets induits d'une croissance trop rapide.

Il est évident qu'une croissance si rapide pose des problèmes considérables. La marine doit former des personnels pour faire face à une arrivée massive de matériel et on sait qu'une progression très brutale est extrêmement difficile à gérer sur ce plan. La marine indienne a cependant su faire face de manière efficace à cet afflux; à la différence de beaucoup de marines du tiers-monde qui n'existent que sur le papier, elle maintient un taux d'activité relativement élevé, avec des croisières régulières en haute mer. Les doctrines tactiques ont fait beaucoup de progrès, mais la coordination avec les armées de Terre et de l'Air reste défailante.

Il y a d'abord eu des considérations de prestige. L'Inde s'est enfin dotée

d'une marine en rapport avec son rang international. Avec deux porte-avions, l'Inde se distingue de pays comme l'Argentine ou le Brésil qui n'en ont qu'un seul, au surplus complètement hors d'âge. Elle rejoint le tout petit cercle des marines qui disposent de ponts plats: les Etats-Unis, l'Union Soviétique, la France, la Grande-Bretagne, et enfin l'Inde. L'Espagne et l'Italie n'ont, quant à elles, que des porte-aéronefs, qui n'embarquent que des hélicoptères et éventuellement des avions à décollage court de type Harrier, et surtout elles n'en ont qu'un seul. Avec deux bâtiments, l'Inde accède au statut de grande marine.

On peut également inscrire dans cette logique le souci de disposer de sous-marins nucléaires d'attaque, car la liste des marines qui disposent de porte-avions et de sous-marins nucléaires d'attaque devient encore plus limitée, Elle ne comprend que les quatre premières marines mondiales.

Le prestige n'est cependant pas seul en cause. Le gouvernement indien a aussi voulu répondre à la militarisation croissante de l'océan Indien, consécutive aux chocs pétroliers, à l'affaire des otages de Téhéran, puis à la guerre Iran- Irak, qui ont transformé des croisières exceptionnelles en présence permanente. Les commentateurs indiens ne manquent d'ailleurs pas de faire remarquer que si leur marine a fortement progressé durant la dernière décennie, la sécurité maritime du pays a plutôt eu tendance à diminuer, du fait de l'intensification des menaces.

La deuxième raison est la prise de conscience des intérêts maritimes grandissants de l'Inde. Les pêcheurs indiens et pakistanais ont fréquemment fait l'objet d'arraisonnements réciproques dans les années 80. Cette nouvelle importance de la mer a logiquement entraîné, le 28 mai 1976, la création d'une zone économique exclusive. Parallèlement, une grande activité diplomatique a été déployée pour délimiter les frontières maritimes.

La marine doit protéger tous ces intérêts. Un corps de garde-côtes a été créé en 1977 pour assurer la surveillance de la zone économique et décharger la marine de ses missions côtières.

Un troisième facteur est la volonté de disposer d'un instrument de projection de puissance à l'échelle du périmètre de sécurité indien. L'Inde a en effet le souvenir du raj britannique, éclaté en sept Etats : Inde, Pakistan, Népal, Bhoutan, Bangladesh, Sri Lanka, Maldives. Elle se trouve ainsi entourée de six voisins isolés les uns des autres, incapables de lui résister, à l'exception du Pakistan. Elle entend leur faire reconnaître sa prééminence dans le cadre de ce que plusieurs commentateurs ont appelé une doctrine de Monroe de l'océan Indien⁸.

Cette préoccupation est extrêmement ancienne, puisque Nehru faisait déjà référence en 1944 à la nécessité pour l'Inde de contrôler les Maldives (où les Britanniques avaient installé des bases, qui servit de base de repli à la flotte britannique lors de l'offensive japonaise de 1942) et Ceylan (qui possède la meilleure base de l'océan Indien.

Une attitude défensifs ?

Dès cette époque, on peut se demander si le souci indien est seulement défensif. Ainsi que le fait remarquer André Vigarié, la route qui va de Suez à Malacca à travers les Maldives est la plus puissante route océanique de marchandises générales du monde... Il est évident que si l'Inde obtenait, sous quelque forme que se soit, le rattachement de cette petite république parlementaire, elle disposerait, dans ses eaux territoriales, d'un contrôle sur cette voie fondamentale⁹. Pour l'instant, l'Inde ne peut utiliser que son propre territoire. De chaque côté de la péninsule, elle possède des archipels, mais leur valeur stratégique n'est pas comparable.

A l'Ouest, les affrontements navals se dérouleraient à proximité des côtes, sans sortir de la zone économique. Il y a là une donnée géostratégique à laquelle on ne peut guère apporter de remède. L'Inde ne dispose pas de positions avancées, les îles Laquedives étant proches du sous-continent et, au surplus, dépourvues de toute installation militaire d'envergure. Des facilités navales rudimentaires abritent des patrouilleurs. Il est périodiquement question de les développer et de leur adjoindre une base aérienne. Un quotidien indien a lancé un cri d'alarme en

⁸ L'Inde grande puissance de l'océan Indien, CHEAM, 1988, pp11,58, 79

⁹ André Vigarié, « La circulation maritime dans l'océan indien, Table ronde du CRESPI, 1990,p 20.

1985 contre les visées pakistanaises sur les îles Laquedives, des émeutiers ayant un jour hissé un drapeau pakistanais, et des militaires pakistanais en retraite s'étant établis dans les Maldives voisines, à population entièrement musulmane. Le Pakistan a créé, en novembre 1990, un corps de fusiliers marins, mais il ne dispose pour l'instant d'aucun navire.

Dans le golfe du Bengale, l'Inde possède les îles Andaman et Nicobar, très proches de la Thaïlande et de l'Asie du Sud-Est, ce qui lui assure un contrôle théorique de la totalité du golfe du Bengale, et une base avancée à proximité immédiate des détroits qui font communiquer le Pacifique et l'océan Indien. Les installations militaires de la "*Fortress Andaman et Nicobar*" (FORTAN) ont été renforcées, notamment la base de Port-Blair, et le gouvernement indien prend soin d'interdire l'accès des îles aux étrangers (en invoquant parfois le fallacieux prétexte de protéger les indigènes contre les agressions de la modernité). La marine a organisé plusieurs exercices de débarquement dans les îles Andaman et Nicobar et l'aviation a effectué des missions d'interdiction à la sortie du détroit de Malacca.

Durant la deuxième partie des années 80, les forces navales indiennes sont intervenues à plusieurs reprises au cours de la dernière décennie pour appuyer les désirs du gouvernement de New-Delhi: en 1987, lorsque commence l'intervention indienne au Sri Lanka. De la même manière, les forces navales indiennes interviennent aux Maldives après le coup d'Etat manqué monté par des mercenaires le 3 novembre 1988.

L'objectif, même s'il n'est bien sûr pas avoué, est ici d'exercer à défaut d'un contrôle formel, une tutelle, qui s'apparente à un véritable protectorat. Aux Maldives, la pression s'est accrue depuis la signature d'un accord de défense en 1987 et surtout depuis le coup d'Etat manqué de 1988.

Cette montée en puissance de la marine indienne a coïncidé avec des remous internes, qui ont entraîné un certain flottement dans la politique internationale du gouvernement de New-Delhi. Le grand dessein qui a pu être celui des années 70-80, avec un gouvernement aux idées très arrêtées, a cédé la place à une position plus fluctuante, le gouvernement de V.P. Singh (1988-1991) se montrant

beaucoup moins intéressé par l'affirmation de l'Inde sur la scène internationale que celui d'Indira ou de Rajiv Gandhi, de sorte que l'instrument naval est aujourd'hui plus difficile à manier à des fins politiques.

Dans les années 70, les commentateurs indiens identifiaient comme menaces potentielles l'Afrique du Sud, l'Iran, la Malaisie l'Australie, la Chine¹⁰. Auparavant, l'Indonésie de Soekarno avait suscité les plus vives craintes : elle revendiquait les îles Nicobar, recevait des livraisons massives d'armement d'Union Soviétique et elle avait pris position en faveur du Pakistan lors de la guerre de 1965, allant jusqu'à envoyer une flottille à Karachi et à proposer d'attaquer les îles Andaman¹¹. Depuis, la hiérarchie des menaces s'est quelque peu modifiée, la perception de l'Inde par ses voisins aussi.

L'Indonésie a tourné le dos aux velléités hégémoniques des années 60; alors que le rapport entre les deux marines était de 1 à 1,5 il y a vingt ans, il est aujourd'hui de 1 à 6 et la marine indonésienne, tournée vers la mer de Chine méridionale, peut difficilement être considérée comme une menace¹². Malgré un programme d'expansion non négligeable, la Malaisie n'a toujours qu'une marine de second rang, dépourvue de grands bâtiments. En revanche, la Thaïlande vient de commander un porte-hélicoptères de 12000 tonnes, et certains commentateurs ont rapproché cette décision des appréhensions suscitées par la montée en puissance de la marine indienne¹³.

L'Australie ne voit pas favorablement le développement de la marine indienne, même si l'opinion dominante professe qu'elle ne constitue pas une menace, l'Inde n'ayant dans le présent pas les moyens, et dans l'avenir pas d'intérêt à attaquer l'Australie¹⁴.

A l'ouest, l'Afrique du Sud a pratiquement renoncé à sa flotte de haute

¹⁰ Ashley Tellis, "The Logic...", art. cit., p. 45.

¹¹ Pakistan Navy, Historical Section, *Story of the Pakistan Navy 1947-1972*, Karachi, 1991, p. 228.

¹² Hervé Coutau-Béearie. *Géostratégie du Pacifique* pp. 254-255.

¹³ Jane's Defence Weekly, avril 1992.

¹⁴ Robert H Bruce, Indian Military Developments and Australian Security in the 1990s, *The Indian Ocean Review*, mars 1991.

mer¹⁵. Le renforcement naval de l'Arabie Saoudite n'est pas réellement menaçant. L'Iran, qui nourrissait les plus hautes ambitions au temps du Shah est aujourd'hui marginalisé, avec une flotte durement atteinte durant sa guerre avec l'Irak.

La préoccupation anti-chinoise, très vive après la guerre de 1962 (à l'époque, l'Inde n'avait rien à opposer à la flotte sousmarine chinoise - qui aurait d'ailleurs été incapable de s'aventurer aussi loin de ses bases), est passée au second plan, la marine de haute mer chinoise connaissant un développement assez lent. Elle n'a pas pour autant disparu.

En décembre 1985, la tournée de deux navires chinois en océan Indien, avec des escales au Bangladesh, au Sri Lanka et au Pakistan, a ravivé les craintes sur une composante maritime de l'axe Pékin-Islamabad craintes une nouvelle fois très exagérées. Au surplus, cette visite ne faisait que répondre à une visite de navires indiens (2 destroyers et 1 sous-marin) au Vietnam en mai 1982, sous le commandement de l'amiral commandant la flotte orientale, ainsi qu'à une visite du ministre des Affaires étrangères du Vietnam, le général Van Tien Dung, à New Delhi en mars 1985, dans le but avoué de renforcer la coopération militaire entre les deux pays.

Les analyses indiennes récentes reconnaissent généralement que la menace navale chinoise est marginale : Jasjit Singh, directeur de *l'Institute for Defence Studies and Analysis* de New Delhi, estime que la marine chinoise peut difficilement être considérée comme une menace, même de faible intensité contre la péninsule indienne. La capacité contre les lignes de communication dans l'océan Indien restera encore longtemps marginale. Le seul scénario dans lequel la flotte de surface chinoise pourrait faire peser une menace crédible serait celui d'une attaque contre les Andaman et les Nicobar¹⁶. Cette hypothèse n'est pas à l'ordre du jour. Au contraire, on évoque l'organisation de manœuvres conjointes sino-indiennes, à la suggestion de Pékin¹⁷. La marine chinoise n'a, pour longtemps encore, pas les moyens d'assurer une présence dans l'océan Indien.

¹⁵ Hervé Coutau Bégarie, *Géostratégie de l'Atlantique Sud*, p. 195.

¹⁶ Jasjit Singh, « Growth of Chinese navy and its implications for Indian Security, Strategic analysis, mars 1990.

Une perception ambiguë dans la région

La Chine n'est pas le seul pays, avec le Pakistan, à s'inquiéter de cette expansion navale indienne. J. Saskena, qui soutient avec force que l'Inde n'a aucune visée hégémonique, reconnaît que ce développement peut susciter des interrogations ou des inquiétudes parmi les autres pays du littoral. Il semble difficile de la suivre lorsqu'elle suggère qu' il n 'est pas exclu qu 'un certain sentiment de fierté puisse accompagner, parmi/es pays du tiers-monde riverain, l'émergence d'une flotte de haute mer appartenant à un pays du sud. L'Inde est trop peuplée et trop puissante pour ne pas susciter la crainte, surtout de la part de pays qui abritent de fortes communautés indiennes. Actuellement, l'Inde ne reconnaît pas la double nationalité et n'a jamais cherché à tirer partie de ses communautés dispersées tout autour de l'océan Indien et même au-delà. Mais qui peut dire qu'il en sera toujours ainsi? Un gouvernement nationaliste ne pourrait-il pas invoquer un jour le devoir d'ingérence? Ne constate-t-on pas, depuis quelques années, un intérêt accru de l'Inde pour ses ressortissants ultra-marins, avec l'organisation régulière de conférences de *Non Resident Indians*? Un commentateur a ainsi suggéré que le périmètre de sécurité indien pouvait prendre la forme d'un gigantesque triangle dont les sommets du Mozambique, le Moyen Orient et le détroit de Malacca¹⁸.

A l'échelle globale, la situation n'est guère meilleure. L'océan Indien a connu des bouleversements stratégiques de grande ampleur durant les deux dernières décennies avec d'une part, le déclin progressif, mais réel, de la présence navale soviétique, contre laquelle la marine indienne n'a jamais été dirigée et, d'autre part, un engagement accru des Etats-Unis.

L'Inde a constamment dénoncé l'implantation américaine à Diego Garcia. L'Inde est devenue le propagandiste de la démilitarisation de l'océan Indien, qu'elle demande dans chaque communiqué publié à l'occasion des rencontres avec des dirigeants du tiers-monde, et défend ardemment aux Nations-Unies : celles-ci ont

¹⁷ Jane's defence weekly, 19 september 1992.

adopté, le 16 décembre 1971, une résolution proclamant l’océan Indien zone de paix, puis institué l’année suivante un Comité ad hoc sur l’océan Indien, qui n’a pas réussi à obtenir l’ouverture de négociations sur ce thème. Certes, depuis quelques années les relations entre les deux pays se sont réchauffées. L’Inde a vu sans plaisir la formidable démonstration de puissance des Etats-Unis lors de la guerre du Golfe. Il est remarquable du reste qu’elle ait observé tout au long de cette affaire un profil bas, tout comme elle a été absente des attaques contre le trafic durant la phase finale de la guerre entre l’Iran et Irak. Les raisons de politique intérieure sont certainement déterminantes, avec l’aggravation des tensions entre les communautés et l’instabilité de gouvernements successifs qui n’ont plus de majorité solide à la Chambre du Peuple. Cette passivité témoigne aussi d’un embarras diplomatique, l’Inde ne voulant pas paraître s’aligner sur les puissances extérieures contre un pays riverain. Mais elle peut également signifier que l’Inde n’est pas en mesure d’intervenir avec des forces significatives sur un théâtre pourtant censé être inclus dans son périmètre de sécurité.

Bien évidemment, la marine indienne constitue une force capable d’exercer une certaine influence dans sa zone d’action immédiate, c’est-à-dire dans le golfe du Bengale et dans sa zone économique exclusive, mais elle ne peut faire beaucoup plus : elle n’est pas une force susceptible de peser véritablement sur le comportement américain en océan Indien. La marine indienne ne deviendra une “*blue water fleet*” capable d’opérer à l’échelle de l’océan Indien qu’en 2025 au plus tôt.

¹⁸ Maharaj K. Chopra, *India and the Indian Ocean*, New Delhi. Sterling Publishers, 1982.

PARTIE II

LES ACTEURS EN PRESENCE ET LEURS CAPACITES

Le Pakistan

Le traumatisme né de la partition entre le Pakistan et l'Inde ne s'est jamais effacé, la délimitation de la frontière dans le Cachemire n'a jamais pu être effectuée et la méfiance subsiste des deux côtés. Il faut cependant garder à l'esprit que la marine pakistanaise a, elle aussi, fait un gros effort durant la décennie 80. En 1980, elle alignait 30,000 tonnes de bâtiments; en 1990, 63000, c'est-à-dire qu'elle aussi a vu son potentiel doubler. Les commentateurs indiens s'inquiètent particulièrement des missiles Harpoon qui font peser une menace non seulement sur les navires, mais aussi sur des installations vitales à terre réacteurs nucléaires, raffineries de pétrole et autres installations à terre. La menace sous-marine pakistanaise n'est pas limitée à la côte occidentale de l'Inde; elle pourrait aussi s'étendre à la côte orientale. En outre, elle pourrait acquérir des sous-marins équipés de missiles à plus longues portées.

La marine pakistanaise constitue donc, dans l'équation régionale de puissance, une force avec laquelle il faut compter. En outre, la plupart des navires indiens ne disposent pas d'une défense anti-aérienne rapprochée, et les 2 porte-avions sont absolument incapables de leur en fournir, puisqu'ils n'ont que des hélicoptères ou des avions de type Harrier, en nombre très limité, et les Pakistanais ont installé, pour prévenir la répétition du raid contre Karachi de 1971, des batteries côtières de missiles Exocet. Par conséquent, une action en force de la marine indienne contre le Pakistan serait hasardeuse. Il est plus que probable que l'état-major indien hésiterait beaucoup avant de risquer un instrument qui a coûté tant d'efforts et d'argent, dans une action qui pourrait se révéler extrêmement coûteuse. La stratégie consisterait plutôt, on l'a vu, à harceler la marine pakistanaise dans ses bases par des attaques aériennes, de la bloquer par des sous-marins et de n'accepter une rencontre entre forces de surface qu'en haute mer,

hors du rayon d'action de l'aviation pakistanaise.

La marine pakistanaise est clairement localisée : basée à Karachi à quelques heures de mer du Gujarat et de ses terminaux pétroliers et les sous-marins pakistanaï font naturellement peser une menace sur toute la côte nord-ouest de l'Inde et sur Bombay, la capitale économique de l'Inde. Inversement, les possibilités de blocus de Karachi et d'asphyxie de l'économie pakistanaise sont un thème favori de réflexion stratégique indienne.

Les développements non conventionnels de la marine Pakistanaise

Bien que le Pakistan soit parvenu à mettre au point, comme l'Inde, l'arme nucléaire, il ne peut toutefois suivre l'Inde dans son expansion navale en raison de ses moindres capacités budgétaires. L'arrivée des trois sous-marins du type *Agosta 90*, équipés de missiles antinavires *SM 39*, contribuera à rétablir un certain équilibre. À défaut de pouvoir faire construire des bâtiments neufs, la marine pakistanaise procède à la modernisation de ses frégates (armement, radars, système de combat) ; elle pourrait se porter acquéreur de certaines frégates britanniques désarmées en 1999 ou de frégates de construction chinoise. Les seules réalisations locales sont celles de patrouilleurs lance-missiles du type *Jalal*, dotés de missiles chinois C 802 qui pourraient inquiéter la Marine indienne, surtout dans la période de forte tension actuelle qu'exacerbe la guerre du Cachemire; bien qu'essentiellement terrestre, celle-ci a coûté au Pakistan la perte d'un avion de patrouille maritime *Atlantic*.

Bien que les sous-marins pakistanaï ne soient pas munis d'armements nucléaires, l'éventualité de leur armement est actuellement en étude dans les milieux de décision navales¹⁹. En réponse à la doctrine indienne de blocus des approches maritimes de Karachi, la marine pakistanaise est activement engagée dans la réalisation des moyens de dissuasion appropriés. Parallèlement, les autorités pakistanaï entretiennent des pourparlers de coopération avec différents pays pour la construction de bâtiments de surface immédiatement nécessaires à la marine pakistanaise. Tout récemment, la marine pakistanaise a

¹⁹ Point de Presse du 21 février 2001, Amiral Afzal Tahir, Adjoint du Chef d'Etat Major (Opérations), Marine Pakistanaise.

organisé des exercices navals poussés avec la marine saoudienne dans le but de réévaluer la doctrine navale nationale et de réduire la suprématie navale indienne dans la région. Aussi, le déploiement des sous-marins nucléaires contribuera-t-il à faire voir au monde le sérieux de la tension qui prévaut dans le sud asiatique et le besoin la communauté internationale d'intervenir pour trouver des issues aux questions essentielles du problème. Mieux encore, la parité de la puissance navale entre le Pakistan et l'Inde permettra d'assurer un meilleur équilibre dans la région.

Comparaison entre les deux grandes puissances maritimes ; la Chine et l'Inde

l'Inde et la Chine ont des caractéristiques géographiques et démographiques souvent similaires, et que leurs choix et projets technologiques, militaires et stratégiques sont relativement proches.

- a. ces deux pays disposent d'une façade maritime importante,
- b. ce sont les deux pays les plus peuplés de la planète,
- c. ces deux pays ont subi la présence occidentale,
- d. ils sont confrontés à des ennemis potentiels géographiquement proches de leurs frontières. Leurs différends sont en effet basés sur des revendications territoriales avec des pays possédant également une marine imposante,
- e. ils maîtrisent l'arme nucléaire.
- f. ils devraient disposer tous deux d'une marine moderne dans les dix prochaines années,
- g. les équipements dont sont dotés leurs marines proviennent pour une bonne part de la Russie.
- h. leurs chantiers navals sont aujourd'hui capables de construire des unités de combat.
- i. devant leurs côtes, sont situées les voies d'approvisionnement reliant l'Occident et le Moyen-Orient à l'Asie Orientale, notamment sur le plan énergétique.

Ces points communs ne sont que des repères et ne constituent en rien des

constantes. Il est cependant essentiel de noter ces similitudes qui, sur le plan stratégique, ne sont pas nécessairement le fait du hasard. Ces deux pays s'observent depuis des années, l'un plus au nord, jetant des regards d'envie sur son voisin qui a su non seulement moderniser ses forces navales, mais également disposer de personnels convenablement formés et entraînés, loin des illusions entretenues par des enseignements d'un autre âge.

L'Inde a en effet dépassé le stade de la conceptualisation de sa marine : ses unités sont modernes. L'Inde dispose d'une porte-avions, fait qui montre son stade d'évolution. La Chine ne fait pour le moment que se préparer à ce stade, en réalisant toutes les difficultés qu'exige un tel choix. Il semble également que l'Inde soit dotée d'une force de guerre des mines efficace alors que cette option n'a pas encore été prise en compte par la Chine. Il convient cependant de se projeter en 2015, période au cours de laquelle la Chine estime qu'elle aura achevé la restructuration de sa marine.

Emploi possible de deux marines

Il serait cependant stérile de se limiter à comparer ces deux marines sans aborder la question de leur emploi potentiel.

Sans développer le problème d'une confrontation militaire avec l'un de ses voisins, quelles seraient en revanche les conséquences d'une décision qui amènerait l'Inde ou la Chine à jouer les gardes barrières, ce qui consisterait en particulier à gêner le trafic commercial à proximité de leurs côtes?

Les conséquences seraient immenses notamment du point de vue énergétique:

la quasi-totalité des approvisionnements en pétrole en provenance du Moyen-Orient et destinés au Sud-Est asiatique et à l'Extrême-Orient, dont le Japon, passent au sud de l'Inde et en mer de Chine méridionale.

La liberté d'accès des voies maritimes, dans tous les cas, constitue un enjeu de taille et son interdiction engendrerait des réactions immédiates.

En somme, cette analyse peut se résumer en deux réponses aux questions sui-

vantes:

Pourquoi l'Inde serait-elle amenée à jouer les gardes barrières ? Plusieurs raisons pourraient expliquer ce geste.

- a. Gêner économiquement certains pays qui soutiendraient trop fermement son ennemi d'aujourd'hui, et pour ne pas le nommer, le Pakistan. Ce choix pourrait précéder ou appuyer un engagement militaire contre ce pays.
- b. Montrer à la communauté internationale, à ses adversaires potentiels et même ses alliés, la puissance militaire, économique et politique que représente ce pays.
- c. Alerter l'opinion mondiale sur l'importance des tensions et des enjeux qui existent désormais dans le nord de l'Océan indien. Par exemple la dispute du Cachemire avec le Pakistan.

Quelles seraient les motivations de la Chine dans ce domaine? Elles seraient légèrement différentes du fait de la position géographique des voies commerciales, mais sur le fond, leur similitude est troublante.

- a. Montrer à la communauté internationale que le passage en mer de Chine méridionale s'apparente à une navigation dans les eaux sous juridiction chinoise.
- b. Impressionner ses ennemis potentiels de la zone : Japon, Taiwan, pays de l'ASEAN et tenter d'obtenir une avancée dans les interminables négociations concernant les territoires qu'elle considère comme les siens.
- c. Dans tous les cas, cette décision destinée à gêner voire interdire le trafic commercial en mer de Chine serait précédée de déploiements fréquents des forces navales chinoises les plus modernes et les plus imposantes. Cette

gesticulation a déjà commencé escales aux Philippines, bâtiments de débarquement et de recherche déployés en mer de Chine méridionale.

Il est certain qu'une action destinée à gêner la liberté de transit des unités de commerce serait condamnée par la communauté internationale et s'accompagnerait très rapidement de sanctions

Individuellement, les grandes puissances, soutenues par les firmes multinationales concernées, n'hésiteraient pas à condamner puis à prendre très rapidement des mesures qui pourraient devancer celles des Nations Unies. Il est en effet peu probable qu'elles laissent se développer une situation qui pourrait faire jurisprudence : la liberté de navigation est en effet un principe. On peut remarquer que les Etats-Unis disposent à proximité de l'Inde et de la Chine de deux flottes puissantes, qui pourraient être déployées pour aider au rétablissement rapide de la situation.

La Chine a d'ores et déjà été mise en garde en 1999 contre cette tentation de limiter le passage commercial en mer de Chine méridionale. Le Japon, la Corée du Sud, Taiwan et les Etats-Unis réagiraient sans aucun doute avec vigueur contre des décisions qui imposeraient un contournement plus à l'est de cette zone potentiellement explosive.

Il est peu probable en revanche que l'ASEAN s'avère très utile dans cette démarche d'ordre militaire, du moins de façon autonome, compte tenu de ses grandes difficultés à s'accorder sur des sujets brûlants.

Après l'indépendance, la marine a été la parente pauvre des forces armées indiennes. Sa part dans le budget global de la défense était très faible, de l'ordre de 3,5 %, et jusqu'aux années 60, elle n'a pu peser de manière significative, même de manière symbolique, dans l'équation régionale de puissance. Les plans successifs présentés par l'état-major de la marine, en 1947, 1950 et 1955, affichaient des objectifs de plus en plus modestes, et malgré cela, aucun ne fut réalisé. En 1959 encore, le gouvernement refusait d'acheter des sous-marins. Décision logique, dès lors que le budget de la défense n'atteignait pas 2 % du PNB.

La guerre avec la Chine, en 1962, mit en évidence les faiblesses militaires indiennes. Après avoir imprudemment engagé les hostilités, l'Inde dut faire face à une contre-attaque chinoise, qui balaya tout le dispositif indien; le repli menaçait de se transformer en déroute totale si les Chinois n'avaient décidé un cessez-le-feu unilatéral, par crainte d'une porte-avions *Vikrant* avec des hélicoptères ASM et d'obtenir du gouvernement, en 1963, la constitution d'une composante sous-marine. Mais il ne s'agissait que d'une marine de haute mer "sur le papier" : le *Vikrant* était le plus souvent au dock, les manœuvres étaient rares, les doctrines embryonnaires, ainsi que devaient le prouver les opérations tactiques navales de la guerre de 1965 avec le Pakistan. Par suite du refus des Américains et du peu d'empressement des Britanniques, il fallut, malgré les réticences des marins, se tourner vers les Soviétiques, qui offrirent des conditions exceptionnelles. Un accord fut conclu en 1965. Mais son ampleur était encore modeste : 3 sous-marins, 5 petites frégates.

Conséquence logique de ce retard, l'Inde, qui revendiquait déjà le statut de grande puissance régionale, en était encore à subir sous une forme à peine améliorée, la diplomatie des canonnières, qui commençait pourtant à appartenir à un âge révolu. Les Américains avaient proposé le soutien de leurs porte-avions en 1962, lors des affrontements avec la Chine sur la frontière de l'Himalaya, mais en posant des conditions politiques (fin du non-alignement et adhésion au CENTO) qui furent jugées inacceptables. En novembre de la même année, la Grande-Bretagne, alors en délicatesse avec le gouvernement des Maldives qui l'accusait de soutenir un mouvement séparatiste dans l'île de Malé, avait envoyé sur place une frégate pour assurer la sécurité de ses ressortissants, sans guère de considération pour la grande puissance voisine. En 1971, lors de la nouvelle guerre avec le Pakistan, le porte-avions américain *Enterprise* vint croiser avec son groupe dans le golfe du Bengale, et cela fut ressenti par le gouvernement de New-Delhi comme une insupportable tentative de pression, à laquelle il n'avait rien à opposer. Il y avait là une disproportion flagrante entre le statut revendiqué par l'Inde au plan régional et même global et ses capacités, non seulement de projection de puissance, mais simplement de présence dans son environnement immédiat.

L'Inde essayait de faire appel à un vieux principe que les Chinois ont très bien résumé: opposer un barbare à un autre barbare. Après les expériences de 1962 (guerre contre la Chine) et 1965 (deuxième guerre contre le Pakistan), elle a fait appel à l'Union Soviétique pour faire contrepoids, à la fois, à la menace chinoise sur sa frontière du Tibet et à la présence américaine alliée du Pakistan. La présence navale soviétique a pu alors s'appuyer sur les infrastructures indiennes, notamment le port de Vishakapatnam, vite devenu un point de relâche extrêmement fréquenté par les unités de la *Voyenno Morskoi Flot.*, y compris des sous-marins des techniciens soviétiques travaillent à l'arsenal.

Cette distorsion entre une position recroquevillée, tournant le dos à la mer, et les affirmations régionales et globales de l'Inde ne pouvait durer indéfiniment. D'où, finalement et très logiquement, en même temps que l'Inde accédait au statut de puissance nucléaire (au moins de puissance nucléaire virtuelle, mais son explosion de 1974 montrait qu'elle pouvait acquérir l'arme), elle entreprenait de constituer une marine de haute mer en conformité avec son rang. Un deuxième accord de transfert avec l'Union Soviétique était signé en 1971, année de la troisième guerre avec le Pakistan. Il était d'ampleur comparable au premier: 4 sous-marins, 7 frégates. Un troisième accord, quatre ans plus tard, était plus ambitieux, puisqu'il comportait des destroyers et des avions de patrouille maritime. La part de la marine dans le budget de la défense doublait, pour atteindre 10 % à la fin des années 70, et elle progressait jusqu'à 13 % dans la décennie suivante. Ce chiffre peut paraître encore relativement modeste, mais, dans la pratique, le budget d'investissement de la marine a dépassé en 1973 celui de ses deux rivales, ce qui témoigne de la priorité qui lui est accordée dans les plans d'équipement: depuis cette époque, elle absorbe environ la moitié des crédits d'équipement. Il en a résulté un développement remarquable.

En 1980, la marine indienne alignait un porte-avions, huit sous-marins, un croiseur et une vingtaine de frégates, dont une douzaine n'étaient en fait que des corvettes, trop légères pour être véritablement considérées comme des navires aptes à opérer en haute mer. Cet ensemble représentait alors 68 000 tonnes environ.

Conclusion

A l'issue de cette analyse, on est tenté de dire que le résultat obtenu par deux décennies d'effort naval indien est finalement mince. Il l'est à l'échelle régionale, puisque les capacités maritimes de l'Inde contre le Pakistan restent douteuses. Il l'est plus encore à l'échelle globale, dès lors que l'Inde ne peut peser contre la seule puissance qui reste.

Il est à craindre pour l'état-major de la marine indienne que la pression budgétaire ne devienne de plus en plus vive, du fait de la priorité grandissante de la sécurité interne. Confrontée à des menaces de sécession ou de guerre civile dans plusieurs régions, en proie à une instabilité interne que le gouvernement central a de plus en plus de difficultés à contrôler, l'Inde aura de plus en plus de difficultés à revendiquer une reconnaissance de son statut de grande puissance régionale. Cela ne signifie pas pour autant que l'Asie du Sud puisse connaître une détente régionale durable. Comme le note un chercheur pakistanais *“l'impact de la détente globale et de la normalisation des relations entre les superpuissances sur la sécurité de l'Asie du Sud restera marginal tant que les acteurs locaux n'auront pas réglé les questions actuellement en conflit”*¹⁹ •

Sous continent indien est un région très volatile avec trois puissance nucléaire. Ces trois pays le Pakistan, la Chine et l'Inde constitue un tiers de la population de planète. Il y a beaucoup de problèmes à résoudre entre eux. La tension aux frontières oblige chaque pays à garder une grande armée pour assurer la sécurité. A cause de cette besoin, la budget de défense augment toujours. La marine est un élément très important pour chaque pays et les deux pays de sous continent indien malgré la pauvreté, sont en train de améliorer la qualité de ses marine. Dans les dix dernier années, ils ont presque doublé leurs capacité.

La fin de guerre froide a été marqué par l'émergence d'une monde uni polaire dans lequel, Washington occupe une position dominant dans les relations internationales. Les organisations internationale puissantes comme l'OTAN, conçue durant cinq décennies pour affronter l'expansion de l'influence d'Union

¹⁹ Rasul B. Rais, « Pakistan in the Regional and Global Power Structure », Asian Survey, april 1991, p.391.

Soviétique ne tienne plus de rôle clairement affirmé en l'absence d'une vraie menace. Cependant cette organisation traduit la volonté de sauvegarder les intérêts nationaux des nations impliquées. La Russie cependant est encore une grande puissance et l'Amérique ne bénéficiera probablement pas pendant longtemps du statut d'unique puissance mondiale. Récemment le rapprochement entre la Russie et la Chine et aussi entre la Russie et l'Iran suscite l'envie des USA. En dépit de clignotants d'alerte relevés par USA ; la Chine, l'Iran et la Russie ont montré leur détermination pour poursuivre avec leurs accords mutuels de défense. L'avenir du sous continent dépendra de ces développements régionaux. Le Pakistan a joué le rôle d'un état tampon clair pendant l'invasion russe de l'Afghanistan, cependant, après la fin de guerre froide, les intérêts américains ont changé de priorité. Avec l'apparition de nouveaux blocs du pouvoir dans la région, l'Amérique cherche maintenant un nouvel allié, pour l'heure, l'Inde. Cependant à cause de l'alliance indienne passée avec Russie, l'USA aimerait ce processus progressivement.

L'année 1998 est une date importante dans l'histoire de ce sous continent. En réponse aux essais nucléaires de Inde, le Pakistan a aussi rejoint le club des puissances nucléaires en effectuant une série d'essais. Cette mesure a d'une part contribué à maintenir l'équilibre dans la région et d'autre part il a mis en lumière l'acuité de la question sécuritaire. Le Pakistan s'efforce depuis longtemps internationaliser la question du Cachemire. Les explosions nucléaires indiennes ont fourni l'opportunité au Pakistan de tester son arsenal nucléaire.

Le Pakistan a gagné un autre avantage stratégique. Face à la pression internationale croissante exercée pour le contraindre à signer le CTBT, le Pakistan a trouvé un prétexte légitime pour tester ses armes nucléaires avant de signer l'accord. Le Pakistan a subordonné la signature du CTBT à l'adhésion de l'Inde. L'Inde a refusé de signer le traité sur le prétexte que jusqu'à ce jour le pays du temps est suffisamment fort et confiant dans sa technologie nucléaire de l'autre côté, il veut ne pas être lié par le traité. Pour l'heure, le gouvernement de Pakistan paraît aller dans le sens d'une signature du traité.

En effet les conditions économiques du pays ne supporteront pas des sanctions économiques plus sérieuses et un isolement international, le traité doit être signé.

Cependant, l'opinion Pakistanaise n'est pas encore préparée à accepter la soumission du gouvernement à la pression internationale. Comme le Pakistan a accompli son but d'internationalisé la question du Cachemire en préservant l'équilibre dans la région, il est maintenant mieux placé pour signer le traité et obtenir les avantages diplomatiques afférents.

La stratégie maritime du Pakistan souffre encore des conditions économiques. Pour faire face aux futures menaces maritimes venant de l'Est, le Pakistan doit reconsidérer ses priorités budgétaires dans la domaine de la défense et entreprendre des dispositifs défensives essentielles comme la construction de ports, construction de navires et développer une industrie de défense nationale. La Chine bien qu'allié proche, ne doit pas être envisagée comme étant incontournable.

BIBLIOGRAPHIE

- L'Inde grande puissance de l'océan Indien, CHEAM, 1988.
- André Vigarie, « La circulation maritime dans l'océan indien, Table ronde du CRESPI, 1990.
- Ashley Tellis, "The Logic...", art. cit.
Pakistan Navy, Historical Section, *Story of the Pakistan Navy 1947-1972*, Karachi, 1991.
- Hervé Coutau-Bégarie. *Géostratégie du Pacifique*.
- Jane's Defence Weekly, avril 1992.
- Robert H Bruce, Indian Military Developments and Australian Security in the 1990s, *The Indian Ocean Review*, mars 1991.
- Hervé Coutau Bégarie, *Géostratégie de l'Atlantique Sud*.
- Jasjit Singh, « Growth of Chinies navy and it's implications for Indian Security », *Strategic analysis*, mars 1990.
- Jane's defence weekly, 19 september 1992.
- Maharaj K. Chopra, *India and the Indian Ocean*, New Delhi. Sterling Publishers, 1982.
- Rasul B. Rais, « Pakistan in the Regional and Global Power Structure », *Asian Survey*, avril 1991, p.391.
- Point de Presse du 21 février 2001, Amiral Afzal Tahir, Adjoint du Chef d'Etat Major (Opérations), Marine Pakistanaise.

