



La stratégie maritime de l'Inde : Fondements et réalités

Mémoire de géopolitique

du Lieutenant-Colonel BARADEL Simon-Pierre

dans le cadre du séminaire "Asie orientale"

Directrice : Madame Valérie NIQUET

Avril 2001

La stratégie maritime de l'Inde : fondements et réalités

Sommaire

Partie I :

La nécessité d'une stratégie maritime
Les caractéristiques générales de l'océan indien
Les caractéristiques de l'Inde

Partie II :

La stratégie maritime de l'Inde
La distorsion entre la doctrine officielle et la volonté réelle
Un instrument : la marine indienne

Partie III :

L'incapacité de l'Inde à mettre en œuvre sa stratégie
Les obstacles
L'incontournable présence américaine

LA STRATEGIE MARITIME DE L'INDE : FONDEMENTS ET REALITES

Table des matières

	Page
<u>Introduction</u>	<u>4</u>
Partie I : La nécessité d'une stratégie maritime	6
1.1 Les caractéristiques générales de l'océan indien	6
1.11 Une région de déséquilibre	6
1.12 Une région de transit	7
1.13 Une région de tension	9
1.2 Les caractéristiques de l'Inde	13
1.21 La vulnérabilité maritime de l'Inde	13
1.22 Les menaces	14
Partie II : La stratégie maritime de l'Inde	20
2.1 La distorsion entre la doctrine officielle et les aspirations réelles	21
2.11 La doctrine officielle : une vision défensive et sécuritaire	21
2.12 La volonté réelle : assurer le leadership régional	26
2.2 Un instrument : la marine indienne	29
2.21 L'évolution historique	30
2.22 La situation actuelle	32
Partie III : L'incapacité de l'Inde à mettre en œuvre sa stratégie maritime	36
3.1 Les obstacles	36
3.11 Les obstacles internes	36
3.12 Le contexte régional	44
3.2 L'incontournable présence américaine dans l'océan indien	45
3.21 La stratégie américaine	45
3.22 Une présence controversée	47
Conclusion	49
Bibliographie	51
Annexes	54

INTRODUCTION

« La place de l'Inde dans l'océan Indien est un héritage divin. Alors que bien d'autres pays sont souvent considérés comme des pivots stratégiques des affaires continentales, il existe un consensus général reconnaissant à l'Inde péninsulaire une domination sur l'océan Indien, sans rival sur les états du littoral »¹.

Ce point de vue largement partagé en Inde, montre clairement la place fondamentale et indispensable que tient la dimension maritime dans la stratégie globale du pays qui a donné son nom à l'océan qui baigne ses côtes. Selon l'historien indien K.M Panikkar « la vulnérabilité de l'Inde ne vient pas de la terre mais de la mer, l'Inde n'a pas été colonisée par les conquérants du Nord qui finalement ont été assimilés, elle a été colonisée le jour où quelqu'un a acquis la maîtrise de l'Océan. il est donc vital que personne n'ait la maîtrise de l'Océan indien »². Longtemps placé sous la domination britannique, l'océan indien était considéré comme un « lac anglais ». Mais l'indépendance de l'Inde acquise en 1947 a profondément modifié le contexte global géostratégique de la région laissant à l'Inde l'opportunité de s'affirmer, notamment dans le domaine naval. Longtemps chef de file des pays non alignés, comme l'a montré la conférence de Bandung en 1955, l'Inde n'est pas cependant parvenue à se faire reconnaître au plan international comme une grande puissance particulièrement en raison du retard de son économie. Or il semble que l'Inde entende développer une stratégie globale visant, dans un premier temps, à lui assurer le leadership régional, puis à lui permettre d'obtenir une stature internationale conforme notamment à son potentiel démographique représentant un sixième de l'humanité. Mais la réalisation de ces objectifs ambitieux, en particulier sous ses aspects maritimes, se heurte à des difficultés importantes. Cela marque le fossé

¹ R Menon, « Maritime Strategy for India », SP'S Military Yearbook 1998-1999

² H.Coutau-Begarie « Géostratégie de l'océan indien » Bibliothèque stratégique

existant entre des aspirations considérées en Inde comme légitimes et leur concrétisation.

Nécessaire, la stratégie maritime de l'Inde vise implicitement au contrôle de l'océan indien. Elle exprime ainsi les aspirations profondes d'un état revendiquant le statut de grande puissance. Compte tenu de contraintes internes et du rôle joué par les Etats-Unis dans la zone elle ne peut actuellement être effectivement mise en œuvre et apparaît donc plus comme une déclaration d'intention que comme une réalité.

PARTIE I La nécessité d'une stratégie maritime

L'Inde, dont le territoire a la forme d'une presqu'île s'avancant dans les eaux de l'océan indien, se trouve au centre de la zone géographique la plus sensible du monde. Son destin semble indissolublement lié à cet océan dont elle dépend pour sa sécurité et sa prospérité. Elle ne peut donc ignorer des phénomènes régionaux qui la concerne au premier chef et, par ailleurs, elle doit prendre en compte ses caractéristiques propres.

1.1) Les caractéristiques générales de l'Océan Indien

L'océan indien est le troisième océan dans le monde par sa taille après l'océan Pacifique et l'océan Atlantique. Sa superficie est de 74 millions de kilomètres carré, ce qui correspond à 20% de la totalité de la surface maritime mondiale. Il comprend la mer rouge, le golfe persique, la mer d'Arabie, le golfe du Bengale et la mer d'Andaman³. Ses eaux bordent trois continents, l'Afrique, l'Asie et l'Antarctique. Il constitue donc une région à part entière. Il est aussi le seul océan portant le nom d'un état dont il baigne les côtes : l'Inde.

Cet océan est entouré de trois côtés par des états : à l'ouest par la partie sud et est du continent africain, au nord par le sud du continent asiatique et à l'est par l'Asie du sud est et les côtes est de l'Australie.

1.11) Une région de déséquilibres

Une caractéristique majeure des états de la région est qu'ils ont été à un moment ou à un autre colonisés par les puissances occidentales, la Grande-Bretagne, la France, les Pays-Bas et le Portugal. Alors que quelques pays ont acquis leur indépendance juste après le seconde guerre mondiale, la majorité est devenue indépendante dans les années 60. Cela signifie en particulier qu'ils ont connu une période relativement courte de souveraineté et qu'ils aspirent à une véritable indépendance et à une reconnaissance internationale. Tous à

l'exception de l'Australie et d'Israël sont considérés comme des pays en voie de développement.

Il existe en outre une extrême diversité entre tous les états. Cela concerne leur taille (l'Australie par rapport à Singapour), leur population (un milliard d'habitants en Inde pour 7200 aux Seychelles alors que la population de l'océan Indien est d'environ deux milliards, ce qui représente le tiers de la population mondiale) et la nature de leur régime politique (l'Inde est considérée comme la plus grande démocratie du monde, le Pakistan est un régime militaire).

En ce qui concerne le développement économique, il y a également d'importantes disparités. Le produit national brut de l'Inde est de 255 milliards de dollars, il n'est que de 467 millions de dollars pour Djibouti. Le PIB par habitant est de 19760 dollars à Singapour, et de 74 dollars au Mozambique. Autour de l'océan indien se côtoient des économies faibles et des économies en pleine progression. Le développement de la libéralisation en Inde pourrait ainsi faire de ce pays une grande puissance économique dans un futur proche.

Cette région est enfin dominée par la religion musulmane. L'Indonésie est ainsi le pays comptant le plus de musulmans au monde, 250 millions, en Inde vivent encore plus de 120 millions de musulmans et ce malgré la partition avec le Pakistan.

1.12) Une région de transit

- La sécurité des ressources et de l'approvisionnement énergétique

Le golfe persique demeure la principale source d'approvisionnement en pétrole et en gaz naturel au niveau mondial. Les états du golfe représentent 28,5% de la production totale mondiale de pétrole et 65,1% des réserves mondiales (pour le gaz naturel, 5,3% de la production et 31,1% des réserves. Pour le Koweït, l'Irak, l'Emirat Arabe Uni, la production est prévue pour encore plus de 100 ans.

³ PS Jayaramu , « India and the India Ocean », in Rama S Melkote (ed), Indian Ocean : Issue for peace (1995)

Le pétrole et le gaz de cette région sont acheminés vers les pays des océans indien, atlantique et pacifique. Leur croissance économique et leur prospérité dépendent en grande partie de ces ressources énergétiques. La majorité des approvisionnements est acheminée par bateaux au travers du détroit d'Ormuz vers l'océan indien et au-delà. Cette dépendance varie en fonction des états mais pour l'Inde elle est de 36%, et de 76% pour le Japon. Cette dépendance de l'Inde devrait s'accroître dans le futur, en raison de la hausse de la demande industrielle et de réserves nationales limitées. La capacité d'assurer la sécurité de l'approvisionnement du port d'origine jusqu'au point de destination demeurera un sujet de préoccupation pour les pays de l'Océan Indien en termes géostratégiques. En 1994, 14 millions de barils de pétrole ont transité par le détroit d'Ormuz, et seule la moitié passe ensuite par le détroit de Malacca et Singapour.

- La sécurité des lignes de communication

La position géographique de l'Océan Indien permet de disposer des lignes de communication les plus courtes et les plus économiques entre l'Océan Pacifique et l'Océan Atlantique. La plus importante à l'ouest inclut le canal de Suez et le détroit d'Ormuz qui relie la mer Rouge et le golfe d'Oman. Quant aux détroits de Malacca, Singapour, Sunda, Lombok et Ombai-Wetar, ils constituent des liens critiques avec l'océan Pacifique. Il apparaît en particulier que la route qui va de Suez à Malacca à travers les Maldives représente « la plus puissante route océanique de marchandises générales du monde ».⁴

La majorité du commerce est extra régionale par nature, le commerce intra-régional ne représentant que 20% du commerce total de la zone. Il a été calculé qu'en un an il y a environ 30 000 mouvements de pétroliers dans les eaux de l'Asie du sud est. Dans le même temps, il n'y a que 840 traversées du cap de

⁴ André Vigarié, « La circulation maritime » dans « L'Océan indien nouveau pôle stratégique mondial, table ronde du CRESPI, 1990

Bonne Espérance. Seule sa partie sud permet de relier facilement les océans pacifique et atlantique.

Ce commerce intra et extra régional montre bien la dépendance des pays de la région vis à vis de l'Océan Indien. C'est tout particulièrement vrai pour un pays comme l'Inde qui possède un littoral immense l'apparentant à une île : 97% de son commerce se fait par la mer (même chiffre pour la Malaisie)⁵.

Les répercussions sont particulièrement importantes sur les marines des différents états, notamment en ce qui concerne l'acquisition de sous-marins, outils très efficaces dans la guerre contre les bâtiments de commerce. L'acquisition par l'Irak de sous-marins conventionnels de la classe Kilo est à cet égard inquiétant, comme la possession d'une force sous-marine par le régime iranien.

1.13) Une région de tension

- L'instabilité du sous-continent indien (conflit indo-pakistanaï, nucléarisation)

La menace d'un conflit majeur et nucléaire entre l'Inde et le Pakistan demeure une constante. Le développement et l'acquisition d'armes conventionnelles de plus en plus sophistiquées ajoutés à la prolifération nucléaire renforcent le phénomène.

Le conflit indo-pakistanaï perdure depuis 1947 et a été ponctué de quatre conflits armés en 1947-1948, 1965, 1971 et en 1999 (« guerre des sommets »). Cette opposition, fondée sur la religion (islam pour le Pakistan, laïcité pour l'Inde) se focalise sur la province du Cachemire, dont un tiers est sous domination pakistanaïse (Jammu et Cachemire), le reste étant sous administration indienne. Les tensions sur la ligne de contrôle n'ont jamais cessé. Avec les premiers essais nucléaires de l'Inde en 1974, ceux de 1998 de l'Inde et du Pakistan, la possession de l'arme nucléaire par les deux pays a abouti à une situation de dissuasion. Mais il faut bien prendre conscience que cette détention

par l'Inde est aussi un message adressé à son autre voisin, la Chine membre officiel du club des détenteurs de la bombe atomique. En 1962, la Chine a imposé une cuisante défaite à l'Inde dans le nord du Cachemire, devenue à l'issue de ce conflit l'Aksaï Chin. La Chine apparaît ainsi comme une menace première pour ses voisins.

- La prolifération de l'armement et du trafic de stupéfiants

La prolifération de l'armement de petit calibre et le développement des trafics de stupéfiants touchent tous les états de l'Océan Indien. Ces phénomènes participent pleinement à la tension existant dans la région, et cela concerne tout spécialement les relations indo-pakistanaïses. Au regard de la nature de la guerre d'Afghanistan pendant les années 80, les énormes quantités d'armement fournies aux moudjahidins concernaient essentiellement l'armement de petit calibre. Une grande proportion de ces armes, à la suite du conflit, a transité vers le Pakistan et est utilisée actuellement dans les provinces indiennes du Punja et du Jammu et Cachemire. A titre d'exemple, durant les sept années allant de 1988 à 1995, les forces de sécurité indiennes ont saisi dans la province du Jammu et Cachemire 13 894 fusils d'assaut de type Kalachnikov, 844 mitrailleuses, 601 lance roquettes, 1667 roquettes, 4999 revolvers, plus de 2 millions de munitions et 8622 kilos d'explosifs⁶.

Beaucoup de ces armes ont été transportées par la voie maritime et débarquées sur la côte indienne.

Ce trafic d'armement est intimement lié au trafic de stupéfiant, le narcoterrorisme. Deux états du croissant d'or (Pakistan, Iran) et deux états du triangle d'or (Myanmar et Thaïlande) se trouvent dans la région de l'Océan Indien. La culture et le trafic de stupéfiants se traduisent par l'apparition d'acteurs non étatiques puissants qui possèdent leur propre réseau de transport. Ils constituent des facteurs puissants de déstabilisation des entités étatiques.

⁵ Rahul Roy –Chaudhury, *Sea Power and Indian Security* 1995 page 88

- La sécurité des Etats insulaires

L'Océan Indien comporte un certain nombre de petits états insulaires, qui sont des entités souveraines, comme les Seychelles, les Maldives ou les Comores. Ces états ont pour caractéristique l'instabilité politique et les régimes politiques en place ont des capacités limitées pour assurer la défense des institutions contre de possibles coups d'état. Tous ces états à un moment ou à un autre ont été confrontés à ce type de situation.

En novembre 1988, l'Inde par son intervention militaire, a joué un rôle essentiel dans le maintien de la souveraineté des Maldives. A la demande du gouvernement légitime des Maldives, la marine indienne a envoyé les forces nécessaires pour mettre fin à un coup d'Etat. Les navires de guerre indiens réussirent à localiser puis à intercepter les mercenaires qui avaient pris la fuite à bord d'un navire marchand.

Quelques années plus tard, c'est l'arrivée des troupes françaises aux Comores qui mis un terme à l'intervention de Bob Denard et de ses mercenaires. Elle permit ainsi le maintien au pouvoir du président Djadhhor et du Premier ministre El Yachroutu.

Ces îles constituent par leur localisation dans l'Océan Indien des enjeux stratégiques pour les grandes puissances. A titre d'exemple, l'île de Diego Garcia est contrôlée par les Etats-Unis qui ont pris la place de la Grande Bretagne. Elle leur permet d'assurer la présence permanente de la Vème flotte dans l'Océan Indien.

Elles représentent également des points de transit importants pour le trafic d'armes et de stupéfiants dans la région, il est donc primordial pour les états concernés comme l'Inde d'assurer leur sécurité. Cela nécessite naturellement des actions diplomatiques permanentes ainsi que la planification d'opérations militaires éventuelles.

- Les conflits maritimes liés à la définition de la zone économique exclusive

⁶ Air Commodore Jasjit Singh 'Light Weapons and conflicts in southern asia in 'Light weapons and international security 1995 p55-56

Le nouveau statut juridique des océans, formalisé en 1994, a légitimé les revendications d'un certain nombre de pays de l'Océan Indien d'étendre leur zone maritime. Elle inclut une Zone Economique Exclusive (ZEE) de 200 miles nautiques pour le territoire national et les îles ainsi qu'un plateau continental de 200 à 350 miles nautiques. Il en résulte que la ZEE des états côtiers représente près de 30% de la totalité de l'Océan Indien. Cette zone pourra même être étendue à 300 miles nautiques en 2004, si l'exploration de cette extension a été réalisée d'ici là⁷.

Compte tenu des distances relativement limitées entre les états, des revendications territoriales existantes et des retombées économiques espérées de l'exploitation des ZEE, il n'est pas surprenant que le nouveau droit maritime entraîne un certain nombre de conflits dans l'Océan Indien. S'agissant des états du Golfe Persique, un rapport officiel fait état de treize conflits liés à la délimitation des ZEE. L'Inde n'a toujours pas délimité ses frontières maritimes avec le Pakistan et le Bangladesh.

Compte tenu de l'importance croissante prise par les ressources tirées de la mer (pêche, pétrole et peut être à plus long terme exploitation des nodules poly métalliques), les revendications des états ne pourront à terme qu'exacerber les tensions dans la zone.

1.2 Les caractéristiques de l'Inde

1.21) La vulnérabilité maritime de l'Inde

Si l'on examine la position de l'Inde, il apparaît clairement qu'elle possède deux espaces stratégiques.

⁷ CA (2S) H LABROUSSE « La prospection des ressources minérales des fonds marins dans l'océan indien » La revue maritime.

Le nord du sous continent indien qu'elle doit contrôler pour empêcher les tentatives de pénétration de la Russie vers les mers chaudes ainsi que les visées expansionnistes de la Chine et naturellement les revendications du Pakistan sur le Cachemire.

L'océan indien qui représente pour l'Inde sa principale voie de communication avec le monde. Elle possède 5600 kilomètres de côtes et 230 ports. Sa façade maritime est donc un facteur de vulnérabilité important. La colonisation du pays s'est faite par la mer et non par la terre. En 1988, le Premier ministre a clairement affirmé qu'au regard de l'histoire de son pays, « la défense de l'Inde demande que nous ayons la maîtrise incontestée de nos approches maritimes ».

La mer d'Arabie et le golfe persique constituent tout d'abord un enjeu stratégique majeur. En effet, l'Inde comme cela a été écrit ci-dessus est dépendante énergiquement. Mais elle doit également contrebalancer l'influence du Pakistan et être en mesure d'assurer la protection de la diaspora indienne qui s'élèverait à près de 400 000 personnes dans le Golfe.

Les îles Laquedives ont ensuite une situation stratégique essentielle pour l'Inde, distante de 300 kilomètres du Kerala, avec au nord les Amindines au nord et les Maldives proprement dites au sud. Elles permettent de surveiller le trafic en direction du golfe persique, de la mer Rouge et de la côte orientale de l'Afrique. Les îles Maldives représentent également un enjeu stratégique pour l'Inde, le Pakistan, la Russie. Sur l'atoll de Gan, le plus méridional se trouve une base essentielle qui a été contrôlée par le Royaume-Uni jusqu'en 1976 qui a la même importance stratégique que celle de Diego Garcia. L'Inde s'est toujours efforcée de conserver les Maldives dans sa zone d'influence comme l'a montré par exemple l'opération aéroportée menée en 1988.

Le Golfe du Bengale et le détroit de Malacca représentent la troisième zone d'intérêt stratégique pour l'Inde car ils permettent la liaison entre les océans indien et pacifique.

A l'est du golfe du Bengale s'étend la mer d'Andaman, parsemée d'un chapelet d'îles du cap Negrais en Birmanie à la pointe nord de Sumatra et le long du

littoral sud birman. L'archipel des Andaman et Nicobar comprend 220 îles. Ces îles sont peu peuplées et sous-développées, mais elles présentent des avantages stratégiques majeurs. Elles côtoient les chenaux constituant le lieu de passage de tous les navires transitant par le détroit de Malacca. L'Inde a donc entrepris de moderniser ces îles et elle dispose maintenant à Port Blair (îles andaman) d'une base aéronavale permettant à sa marine de surveiller le golfe du Bengale et de prévenir ou de retarder une éventuelle pénétration chinoise dans son espace maritime. Mais le contrôle de la mer d'Andaman par la marine indienne est loin d'être évident, en particulier il est difficile pour elle d'établir des lignes de communications viables entre cet archipel et les ports du sous-continent face aux marines de Birmanie, de Thaïlande, de Malaisie et d'Indonésie.

122) Les menaces

Parmi les marines des 35 états de l'océan indien, seulement 14 possèdent des bâtiments principaux de surface et des sous-marins. Ces marines sont constituées de patrouilleurs et de bateaux côtiers. On trouve quelques corvettes, mais seules quelques-unes sont armées de missiles anti-navires. Parmi les quatorze marines principales on trouve après l'Inde, le Pakistan, l'Australie, l'Indonésie, la Thaïlande, l'Égypte, l'Iran, l'Arabie Saoudite, le Bangladesh, la Malaisie, Israël, l'Afrique du Sud, Singapour et l'Irak.

Les pays qui constituent les menaces principales sur le plan maritime sont le Pakistan, la Chine.

- Le Pakistan

Le Pakistan, pays doté d'une façade maritime relativement réduite, ne devrait avoir que des intérêts maritimes que limités. Pourtant ses forces navales apparaissent disproportionnées avec la taille de ses côtes, le nombre de ses ports et de ses infrastructures portuaires. La stratégie navale du Pakistan correspond

au concept de « Sea denial ». Il ne recherche pas le combat en surface mais entend exercer une menace à partir de sous-marins et d'avions équipés de missiles air –surface Harpoon-Exocet.

Les potentialités pakistanaises peuvent être ainsi décrites : dans un rayon de 100 miles nautiques autour des deux principales bases marines que sont Karachi et Gwadar, les forces pakistanaises sont en mesure d'assurer une défense efficace à partir de missiles lancés à partir d'avions, de bâtiments de surface ou de sous-marins. Dès que l'on s'éloigne de cette distance, la menace des engins de surface décroît. Cependant, le danger que constituent les sous-marins et les avions demeure en particulier dans la mer d'Arabie. Leurs principaux objectifs peuvent être les navires de commerce indiens faisant route dans la zone du Golfe, les plates formes off-shore et les installations pétrolières situées sur la côte ouest près de Bombay avec des tirs de missiles ou des attaques discrètes avec des sous-marins de poche. A cet égard, la marine pakistanaise possède des patrouilleurs lance-missiles du type Jalalat de fabrication locale qui sont dotés de missiles chinois C 802. Toute la zone située au nord de Bombay et les installations pétrolières situées dans le Golfe de Kutch représentent également des cibles potentielles pour des attaques aériennes.

L'utilisation de l'arme nucléaire par des fondamentalistes religieux ne peut pas être exclue. S'agissant de la côte est de l'Inde, la distance apparaît trop importante pour des frappes aériennes ou sous-marines sauf si les forces navales pakistanaises opéraient à partir du Sri Lanka ou du Bangladesh. Mais cette hypothèse apparaît comme hautement improbable dans un futur proche.

Au cours des cinq dernières années, la marine pakistanaise a continué de développer ses forces navales avec une commande d'un milliard de dollars de trois sous-marins français de nouvelle technologie (septembre 1994). La fourniture de trois sous-marins conventionnels Agosta 90-B équipés du système MESMA à propulsion d'air indépendante et équipés des missiles anti-navires Exocet SM 39 semble donner un avantage aux forces pakistanaises⁸. Le Khalid a été livré en juillet 1999.

⁸ Rahul Roy-Chaudhury, 'Advanced Technology Submarines for Pakistan : Implications for the Indian Navy' *Strategic analysis* (december 1994), page 1097

Si l'on en croit le répertoire des armes conventionnelles tenu par les Nations Unies, le Pakistan occupait la seconde place pour les navires de guerre dans l'Océan indien et la cinquième place au niveau mondial durant la période 1992-1995. Six de ses 7 bateaux de guerre étaient de frégates de type 21 provenant de Grande-Bretagne, et armés de missiles Harpoon anti-navires. Le Pakistan ne possédant pas les ressources budgétaires suffisantes, il ne procède pas à de nouvelles constructions. Mais il renforce l'équipement et l'armement de ses frégates de type 21 en construction. Il pourrait se porter acquéreur de certaines frégates de type 22 Batch II britanniques désarmées ou même de frégates de construction chinoise. Au contraire, la marine indienne n'a acquis aucun navire en provenance de l'étranger durant cette même période⁹.

Seul l'examen des différents conflits indo-pakistanaïens depuis 1947 permet d'apprécier la réalité du rapport de force entre l'Inde et le Pakistan.

Lors de la guerre indo-pakistanaïse qui a éclaté le 3 décembre 1971, les navires Rajput et Akshay de la marine indienne coulèrent, près du port de Vishakapatnam, un sous-marin pakistanaïen le Ghazi (sous-marin de la classe Tench acquis auprès des Etats-Unis en 1964). Mais le fait le plus marquant fut sans doute l'attaque au missile du port de Karachi.

Durant ces opérations la marine indienne ne perdit qu'un seul navire, la frégate Khukri.

Plus récemment le Pakistan a perdu un avion de patrouille maritime Atlantic lors des opérations de la guerre du Cachemire.

- La Chine

Bien que la marine chinoise soit la plus importante de l'Asie du sud-est, elle souffre de deux handicaps majeurs, le manque de haute technologie des équipements et des systèmes d'armes ainsi qu'un rayon d'action insuffisant. La

⁹ Rahul Roy-Chaudhury 'The naval Arms Trade in the Indian Ocean ' maritime International (march 1996) page 13

majorité de ses forces navales est constituée de sous-marins de type ROMEO, modèle complètement dépassé et d'une majorité de patrouilleurs.

Mais le développement de ses capacités opérationnelles dans l'océan indien constitue une source de souci pour l'Inde. La Chine est en train d'acquérir la capacité de projeter ses forces loin de son littoral. Elle a acquis des sous-marins russes de la classe Kilo, 10 commandes ont été honorées et 12 n'ont pas été encore livrés. La Chine réalise que sans une couverture aérienne effective et efficace sa marine reste trop vulnérable aux attaques aériennes et de missiles. Ainsi elle a acheté des chasseurs bombardiers SU-27 et deux destroyers lance-missiles de type SOVREMENNYI achetés à la Russie. Elle est aussi en train de négocier l'achat avec la flotte russe du pacifique de deux porte-avions. Une publication récente de l'agence de presse chinoise envisage une augmentation du budget de la défense.

Bien que la principale zone de projection de la marine chinoise soit l'océan pacifique, ses forces navales peuvent facilement opérer dans l'océan indien avec l'aide de base fournie par Myanmar, Laos et peut être le Sri Lanka et le Bangladesh. Quand la marine chinoise acquerra des portes avions comme cela est envisagé, un détachement naval pourra opérer de façon autonome dans le Golfe du Bengale. La Chine a la réelle volonté de faire de sa marine une véritable force océanique¹⁰. Elle construit de nouvelles séries de destroyers et de frégates. Entre 1998 et 2000, pas moins de six frégates ont été construites et une sixième est prévue en 2001.

Alors que les nettes orientations politiques chinoises vers la mer de Chine et plus récemment vers Taiwan étaient remarquées au niveau international, son intérêt croissant pour les mers situées autour de l'Inde est passé beaucoup plus inaperçu. La Chine depuis l'éclatement de l'empire soviétique a pu redistribuer ses forces plus équitablement, en particulier vers le sud. Depuis 1992, des renseignements ont clairement montré l'assistance technique apportée par la Chine dans la construction de dispositifs navals et électroniques à Myanmar. Ils concernent principalement la modernisation de la

base navale sur l'île de Hianggygi à l'embouchure de la rivière Bassein, la construction d'une base d'écoute et de transmission (Signals Intelligence SIGINT) sur l'île de Great Coco, et le développement de ses infrastructures navales existantes à Akyab et Mergui.

Bien que les premières estimations indiquent que la base de Hianggygi, quand elle sera complètement terminée, sera trop petite pour accueillir des bâtiments de guerre de surface chinois adaptés pour mener des opérations efficaces dans l'océan indien, il est cependant hasardeux de tirer dès à présent une telle conclusion. Du reste, elle pourra toujours servir pour soutenir les opérations menées par les sous-marins chinois dans la région.

Les activités chinoises sur l'île stratégique de Coco, située à seulement 30 miles nautiques de l'archipel indien d'Andaman, concernent tout particulièrement l'Inde. Depuis 1993, environ 70 personnels chinois se sont installés sur cette île pour mettre en œuvre de nouveaux équipements radars. Ainsi les militaires chinois sont en mesure d'écouter et d'enregistrer toutes les communications de la marine indienne dans la zone et sans doute même de détecter les essais de missiles balistiques indiens effectués sur la côte est. Dans les cinq dernières années, la Chine a approvisionné Myanmar en armement pour plus de 1.6 milliards de dollars¹¹. En plus de l'obtention de zones de pêche dans l'océan indien, les intérêts chinois dans la région incluent des liens importants de défense avec le Pakistan, Bangladesh et Myanmar.

La Chine lutte en effet en permanence contre la menace de l'encerclement.

- Les autres pays du littoral

On constate une indéniable course aux forces navales en particulier parmi les membres de l'ASEAN. Cela est dû à plusieurs facteurs dont les nouvelles responsabilités des Etats dans le domaine du droit international de la mer, la fin de la guerre froide mettant un terme à l'omniprésence des deux

¹⁰M.V Rappai, « China 's Quest for Blue Waters », Strategic Analys, vol XXII, n°9, december 1998

¹¹ Rahul Roy-Chaudhury 'The chinese Navy and the Indian Ocean ' maritime International (january 1995) pages 21,22

grandes puissances, les rivalités entre les états eux-mêmes, le développement économique et surtout la perception de la menace de la marine chinoise.

Le développement le plus important a été celui de la Thaïlande qui a doublé ses forces navales au cours des dernières années¹². Mais les coûts entraînés par le maintien en condition de sa flotte en particulier du porte-aéronefs Chakri Naruebet devraient amener une pause dans les acquisitions.

Quant à l'Indonésie, elle a été le pays qui a le plus importé de navires entre 1992 et 1995. Durant cette période, elle a acheté 27 bateaux à l'Allemagne. Mais la crise économique ainsi que les problèmes politiques internes l'ont amené à résilier le contrat de vente de 5 sous-marins de type 206 avec l'Allemagne. L'Indonésie peut constituer une menace envers Andaman et les îles Nicobar, l'île la plus proche se trouve à environ 150 miles. Le gouvernement indien a pris toutes les dispositions pour assurer la sécurité de ces îles. Il a ainsi mis en place un vice amiral à Port Blair chargé de coordonner les opérations terrestres, aériennes et navales. Mais dans le contexte de la menace fondamentale de la puissance chinoise, la possibilité d'une attaque de l'Indonésie apparaît comme hautement improbable. Au contraire, la tendance actuelle irait plutôt vers un rapprochement de l'Inde et de l'Indonésie face à leur dangereux voisin.

Un des aspects critiques de la course à l'armement naval concerne les sous-marins de classe moderne. Par exemple, la marine de Singapour est en train de se doter de quatre sous-marins ex-suédois de type Sjöormen.

L'ordre naval pourrait ainsi évoluer dans la région. L'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Malaisie, Singapour ont conclu un accord (FPDA Five Power Defence Arrangement). Ces états ont conduit en 1997 un exercice en commun nommé « Flying Fish » dans le sud de la mer de Chine, zone de revendications territoriales compliquées.

L'Inde entretient des rapports amicaux avec tous ces états, mais il est évident que les stratèges ne peuvent écarter de telles hypothèses dans leurs analyses.

¹² Sir Robert Karniol 'The RTN's Two Ocean Ambition' Jane's defence Weekly, 3 december 1994? Page 17-22

PARTIE II La stratégie maritime de l'Inde

Les caractéristiques générales de l'océan indien et de l'Inde plaident pour l'élaboration d'une véritable stratégie maritime indienne, même si dans la réalité l'Inde est apparue longtemps comme un pays peu maritime. L'immensité du sous-continent indien fait que de nombreux habitants n'ont jamais vu la mer et ne la verront jamais. Par ailleurs, les invasions anciennes se sont toujours produites par la terre et les menaces actuelles sont ressenties principalement en provenance du Nord. Enfin le système hindou de caste a favorisé pendant des siècles une longue tradition d'indifférence et de réserve par rapport à la chose maritime. Par exemple dans la doctrine de la caste supérieure tout voyage à l'étranger est source de pollution¹³. Parmi les peuples de l'Inde, il en est donc très peu dont la civilisation se soit développée au contact de la mer. On ne peut guère citer que les Gujerati-Marathi à l'Ouest et les Tamouls à l'extrême sud¹⁴. Les interdits brahmaniques n'ont cependant pas empêché les marchands indiens de jouer un rôle essentiel dans le développement du trafic maritime et dans l'établissement d'une importante diaspora indienne outre mer.

Mais on peut estimer que la véritable prise de conscience de la nécessité de développer une stratégie maritime propre date de l'indépendance. Dès 1945, l'historien indien Pannikar dans son livre « India and Indian Ocean » avait attiré l'attention du futur premier ministre Nehru et de la classe politique sur la dimension maritime que devrait revêtir la politique indienne. Et dès les premières années de l'indépendance des efforts conséquents furent faits pour élaborer une stratégie maritime propre.

Nous verrons donc qu'elle est actuellement la stratégie maritime de l'Inde avec une distorsion entre le discours officiel et la volonté réelle des responsables du pays, puis nous examinerons l'instrument de cette stratégie : l'Indian Navy.

¹³ Jacques Dupuis, « L'Inde, introduction à la connaissance du monde indien », éditions Kailash, 1997

¹⁴ Jean-Alphonse Bernard, « L'Inde, le pouvoir et la puissance », FEDN-Fayard, 1985, page 240

2.1) Distorsion entre la doctrine officielle et la volonté réelle

2.11) La doctrine officielle

- La défense du territoire et des intérêts vitaux

La doctrine officielle de l'Inde en matière maritime s'inscrit naturellement dans les grandes lignes de sa politique de défense tels qu'ils ont été définis le 8 mars 1996 dans le 6^{ème} rapport du Standing Committee on Defence :

« a) Défendre le territoire national (terre, air, mer), en garantissant l'inviolabilité des frontières, des possessions insulaires et offshore, des routes commerciales.... »

L'Inde a progressivement pris en compte la vulnérabilité de ses façades maritimes et l'importance de ses intérêts maritimes. Comme l'expliquait le chef d'état major indien de la marine, le commodore R.P Khanna¹⁵, « la prise en compte des menaces potentielles doit amener la stratégie maritime de l'Inde pour le 21^{ème} siècle à permettre la défense des intérêts nationaux, l'unité et l'intégrité territoriale du pays et soutenir le développement économique. La sécurité et la défense de la nation revêt à cet égard une importance fondamentale ». Pour lui la caractéristique principale de la stratégie indienne est d'être active. Elle constitue un des piliers essentiels de la stratégie indienne globale.

Le but principal de la marine indienne est de défendre la nation en cas d'agression. La marine indienne selon ses responsables « doit être en mesure de battre l'ennemi au moment et à l'endroit choisi par l'Inde, d'être capable d'opérer dans les zones d'opérations aériennes et maritimes de l'ennemi, en particulier contre les attaques de missiles, de pouvoir disposer d'équipements et de systèmes de haute technologie ».

A court terme, elle doit être capable d'assurer la surveillance d'un point quelconque de la mer d'Arabie et du golfe du Bengale.

A long terme, elle doit être en mesure de couvrir les goulets d'étranglements que constituent les approches vers le golfe, la mer rouge, le détroit de Malacca et le centre de l'océan indien. Elle doit pouvoir mettre sur pied une force navale particulière dans l'océan indien capable de contrôler une zone de 120 miles nautiques à partir du centre de la force. Elle doit avoir le soutien logistique pour trois mois d'opérations.

Pour les dirigeants indiens, la marine doit aussi être mesure d'assurer la défense et de contrôler les approches maritimes du sous continent afin d'assurer la liberté du commerce, des importations et des exportations.

Sa vocation première, comme c'est le cas pour tous les pays possédant un littoral maritime, est d'en assurer la protection, c'est ce que recouvre le vocable de « brown water navy ». La notion de littoral dépasse largement celle des eaux territoriales car elle inclut naturellement la zone économique exclusive qui revêt une importance considérable pour l'Inde. Cette dernière recouvre une surface de plus de 1 600 000 km². Même si l'exploitation des nodules polymétalliques découverts en 1981 est rendue très difficile et quasiment impossible actuellement en raison de la profondeur du plateau continental (la plus forte concentration de nodules a en effet été découverte à des profondeurs comprises entre 3500 et 6000 mètres), la surveillance de la ZEE est essentielle en temps de paix. Pour l'Inde, il s'agit d'assurer en particulier la protection de ses ressources naturelles et de l'environnement par une surveillance aérienne et maritime. La défense de ses zones de pêche représente un enjeu important notamment vis à vis du Pakistan. Il en est de même pour les stations off shore situées au large des côtes de Bombay et qui fournissent plus des deux tiers de la production nationale de pétrole.

¹⁵ RP Khanna, India's naval defence doctrine in Asian defence journal 1998, page 21

La stratégie maritime indienne a donc une orientation résolument défensive et elle vise à assurer l'inviolabilité de ce qu'elle considère comme étant son périmètre de sécurité vital. Elle ne peut naturellement pas tolérer une présence militaire à ses frontières. Ainsi lorsqu'en 1977, le gouvernement des Maldives émis le désir de céder à bail la base aérienne de Gan constituant un emplacement stratégique exceptionnel, la diplomatie indienne usa de tout son savoir faire pour empêcher la location à l'URSS qui était prête à offrir un million de dollars par an.

Ce domaine d'action a pour but d'interdire à tout adversaire le libre usage de portions maritimes par des opérations de « sea denial ». C'est une stratégie qui s'inscrit dans un cadre dissuasif en faisant peser sur des ennemis potentiels le risque de coûts prohibitifs en cas de manœuvre hostile dans son périmètre de sécurité.

Cette conception de « sea denial » concerne naturellement ses voisins les plus proches et naturellement en particulier le Pakistan, mais elle peut aussi être assimilée à une véritable dissuasion du faible au fort vis à vis des grandes puissances navales. L'envoi par les Etats-Unis dans le golfe du Bengale du porte avion Enterprise détaché de la VIIème flotte lors de la guerre indo-pakistanaise en 1971 a été vécu comme un véritable drame national. Cette intervention continue actuellement d'influencer les décisions des responsables indiens.

La défense se fait principalement à partir du territoire indien. Le dispositif indien s'appuie sur d'importantes bases navales à Bombay et à Marmago (Goa) sur la façade ouest, à Cochin sur la côte sud, et à Visakhapatnam sur la façade orientale. La base navale de Karwar (état du Karnataka) est la base la plus importante de l'Asie du sud. A cet égard, la possession des îles Maldives ne constitue pas en raison de sa proximité géographique avec le sous continent indien une véritable position avancée, au contraire des îles Andaman et Nicobar qui permettent un contrôle presque total du golfe du Bengale.

- Les missions du temps de paix (aide aux autorités civiles, opérations de maintien de la paix..)

Comme toutes les marines du monde la marine indienne exécute des missions de service public. Elle doit être capable d'intervenir lors de calamités comme les cyclones comme ce fut le cas en janvier et novembre 1996, de participer à la recherche et au secours en mer, et de manière plus général à faire face à toute situation où l'intervention de la marine pourrait être utile. La marine indienne peut ainsi être amenée à coopérer avec des marines d'états de l'océan indien. Cela se déroule dans le cadre de visites de bâtiments, d'exercices conjoints, de programmes d'entraînement et d'échange d'officiers et enfin de plans conjoints de lutte contre la piraterie, la pollution et les opérations de recherche et de secours en mer. L'Inde possède au sein du ministère de la défense, à côté des trois armées, depuis le 1^{er} février 1977 un corps de gardes côtes « Coast Guards ». Sa mission première selon ses textes fondateurs est « de protéger tous les intérêts nationaux, y compris maritimes de l'Inde dans les zones maritimes ». Cela inclut en particulier la sauvegarde et la protection des îles artificielles, terminaux offshore et de toutes les autres installations maritimes, la protection des pêcheurs et leur assistance en cas de détresse, la prise de toutes les mesures nécessaires pour préserver et protéger l'environnement maritime et prévenir toute pollution maritime, assister les autorités dans les opérations de lutte contre la contrebande ¹⁶. Le parc actuel des gardes côtes comprend une composante aérienne (deux avions Fokker F-27 Friendship, 17 avions Dornier Do 228 et 15 hélicoptères Chetak (Alouette III) et une composante maritime (66 bâtiments de surface avec des patrouilleurs, des corvettes OPVs offshore patrol vessel, et des vedettes). Ses effectifs sont de 4220 hommes dont 750 officiers¹⁷.

A côté des missions de service public, la participation à des opérations de maintien de la paix revêt pour l'Inde une importance primordiale. Ce type

¹⁶ « The Coast Guard », The coast guard headquarters (1993)

¹⁷ Flottes de combat, éditions 2000, pages 576, 577

d'actions lui permet de montrer au yeux des autres nations son statut revendiqué de grande puissance ayant les moyens d'intervenir dans une crise internationale. Ainsi, la marine indienne a participé à une opération de maintien de la paix en Somalie dans le cadre des résolutions de l'Onu. Elle déploya une force navale composée de corvettes lance missiles, de bâtiments amphibies de type LST et de pétroliers ravitailleurs aux côtés de Etats-Unis en décembre 1992 dans le cadre de l'opération « Restore Hope ». Un navire de guerre est en outre resté au sein d'une force maritime multinationale en mission de surveillance de la côte jusqu'en octobre 1993. Les Nations Unies envoyèrent un total de 347 bâtiments pour assurer la mission de surveillance en 1992 et 1993. La marine indienne assura aussi le retrait des troupes terrestres du contingent indien en décembre 1994.

Cet exemple montre bien combien l'Inde aspire au statut de puissance régionale. Elle se veut incontournable dans l'Océan indien et voudrait dans la réalité faire de sa marine un instrument de maîtrise des mers « sea control » non seulement vis à vis des pays limitrophes mais également par rapport aux grandes puissances étrangères présentes dans la région.

2.12) La volonté réelle : assurer le leadership régional « sea control »

Les responsables indiens ont progressivement pris conscience de l'influence que l'Inde pouvait exercer sur la région de l'océan indien lui donnant ainsi la possibilité d'acquérir un statut de leadership. D'ailleurs comme on le verra ci-dessous la marine indienne de par sa composition est perçue sur le pourtour de l'océan indien comme un instrument de projection de puissance et d'hégémonie. Il semblerait que l'Inde pour affirmer des prétentions ait choisi, à la place ou au moins en parallèle de la voie diplomatique, la voie militaire. Les exemples des essais nucléaires de 1974 et ceux plus récents de 1998 sont à cet égard significatifs comme l'est l'évolution de sa stratégie maritime : « confrontée au risque que sa politique traditionnelle d'influence par des voies politiques soit

entrée dans la phase des rendements décroissants, l'Inde s'est lentement et à tâtons tournée vers l'alternative militaire »¹⁸

L'Inde entend naturellement être présente partout sur l'Océan indien tant pour assurer la protection de ses ressortissants présents dans l'ensemble de la région que pour montrer ses capacités. Cela se traduit par de nombreux exercices bi et multilatéraux et par des visites régulières dans les principaux ports de l'océan indien, plus loin que par le passé vers l'Asie du sud-Est, l'Australie, le golfe persique, et l'Afrique australe. Après avoir été le chantre du non alignement et avoir fustigé le colonialisme, l'Inde semblerait avoir tendance à adopter un comportement de type impérialiste. Par exemple, lorsqu'en 1989 le gouvernement du Sri Lanka a demandé le départ du contingent indien ou son passage sous son autorité le gouvernement indien a refusé et a envoyé son porte-avions *Viraat* pour appuyer son refus. L'intervention aux Maldives en 1988 a constitué également un exemple significatif.

L'objectif affiché serait de donner à la stratégie indienne une perspective océanique et de faire de l'Indian Navy à l'horizon 2010 une « blue water navy ».

Mais il est évident que la tentation indienne d'assurer un « sea control » est également une réponse à la militarisation croissante de la zone qui a débuté avec le premier choc pétrolier de 1974, s'est poursuivi avec la guerre Iran-Irak et a atteint un sommet avec la guerre du Golfe en 1991. La situation dans la région de l'Océan indien ne demande plus seulement des apparitions épisodiques de bâtiments mais une présence permanente.

- Le débat sur les sous-marins nucléaires d'attaque (SNA), les porte-aéronefs et porte-avions

La volonté d'assumer un leadership régional se retrouve dans le débat portant sur la nécessité pour la marine indienne de disposer de sous-marins

¹⁸ Ashley Tellis, « India's naval expansion :reflection on history and strategy » *Comparative Strategy*, 1987, Page 192

nucléaires, de porte-aéronefs et de porte-avions. En effet la possession de ce type de bâtiments confère à la marine indienne un rôle qui semble pour les pays limitrophes dépasser largement un cadre purement sécuritaire.

En particulier la présence de porte-aéronefs ne paraît pas répondre aux nécessités d'un rôle limité normalement à la défense côtière. Actuellement la marine indienne possède un porte-aéronefs (CVS) le *Viraat* (ex-Hermes britannique). Ce bâtiment a été acquis par l'Inde en 1986 et livré par les britanniques en 1987. Il est depuis le mois d'avril 1999 en cours de modernisation jusqu'au mois d'avril 2001 pour pouvoir rester en service jusqu'en 2010 (nouveaux radars de veille aérienne, modernisation des équipements de guerre électronique, des transmissions et des ascenseurs).

Il semble acquis que l'Inde devrait recevoir à titre gratuit de la Russie le porte-aéronefs *Gorshkov* à charge pour le bénéficiaire de procéder à sa refonte afin de le transformer en porte-avions. Il devrait être capable d'embarquer des avions *MiG-29 Fulcrum*. Il viendrait remplacer le porte-aéronef *Vikrant* qui a été désarmé en 1997.

Dans le même temps, l'Inde a décidé la construction sans aide extérieure dans ses chantiers navals de Cochin d'un porte-avions de 32 000 tonnes de type (STOBAR Short Take-Off But Arrested Recovery). Ce bâtiment sans catapulte, mais avec tremplin d'arrêt et piste oblique devrait pouvoir emporter 16 avions et 20 hélicoptères. Il viendrait en remplacement du *Viraat* à l'horizon 2010. Son coût est estimé à environ 360 millions de dollars (1500 crores)¹⁹.

Mais il est dans les projets de la marine indienne de disposer à l'horizon 2010 de trois porte-avions de 30 à 40 000 tonnes. Il apparaît donc clairement que l'Inde souhaite disposer d'une capacité de projection significative en étant capable d'aligner simultanément deux groupes aéronavals sur la façade orientale et occidentale du sous-continent indien.

Certains envisagent même le chiffre de cinq porte-avions.

¹⁹ « Defence Ministry Clears Air Defence Ship Project », *the Asian Age*, 4 mars 1999

L'acquisition ou la construction par l'Inde d'un ou de plusieurs sous-marins nucléaires d'attaque s'inscrit dans la même logique même s'il est évident que ce type de bâtiments participe au concept de « sea denial ».

Ainsi dès 1998, un an avant que le Conseil National de la Sécurité ne définisse les principes directeurs de la doctrine nucléaire indienne, plusieurs spécialistes²⁰ demandaient expressément l'introduction de sous-marins nucléaires dans la composante marine de la force nucléaire indienne à côté des moyens balistiques (missiles Agni) et des moyens aériens (Sukhoï 30).

Ces pressions se sont traduits par l'élaboration du projet-75 qui prévoit la construction indigène de deux sous-marins nucléaires. La mise en chantier du premier prototype est déjà commencée et il devrait entrer en service en 2008. Appelé ATV (Advanced Technology Vessel), il sera dérivé du type Charlie I russe dont la marine indienne a loué un exemplaire de 1988 à 1991. Il devrait mettre en œuvre le missile de croisière Sagarika. Selon certaines sources, la Russie chercherait à vendre à l'Inde un SNA du type Akula inachevé.

En possédant des sous-marins nucléaires, l'Inde va faire un bond considérable dans la hiérarchie des marines militaires de la région. C'est surtout un symbole fort dans le domaine de la stratégie globale de défense, l'Inde pouvant mettre en œuvre la totalité de la « triade nucléaire ». Même si la marine indienne ne devait posséder qu'un seul SNA, beaucoup d'officiers estiment en prenant exemple sur l'effet dissuasif d'un seul SNA anglais présent lors de la guerre des Malouines, que sa seule présence suffirait pour obtenir un avantage stratégique significatif dans l'océan indien²¹.

2.2) Un instrument : La marine indienne

La marine indienne a maintenant plus de cinquante ans d'existence. Pratiquement inexistante au moment de l'indépendance, elle possède au 1^{er} janvier 2001 cent bâtiments de combat totalisant 163 200 tonnes et servis par 53 000 hommes. Ces chiffres la situe au sixième rang mondial des marines de

²⁰ R Chengappa et M Joshi, « Future Fire », India Today, 25 mai 1998

²¹ CV Pierre Devaux, Compte rendu de la visite du Western Naval Command, - avril 1998

guerre. Elle est donc devenue un instrument au service des perceptions géostratégiques et sécuritaires des dirigeants indiens.

2.21) Evolution historique

- 1947-65 des forces navales négligées

Cette période est essentiellement marquée par la primauté donnée au développement économique, et dans le domaine militaire à la défense terrestre des frontières indiennes (guerre contre le Pakistan et la Chine). La quasi totalité des maigres budgets militaires (1 à 2% du PNB sont octroyés à l'armée de terre. Vers la fin des années 50, la marine indienne est néanmoins devenue numériquement la plus importante de la région, ce qui apparaît comme un facteur dissuasif suffisant vis à vis de l'ennemi héréditaire pakistanais.

- 1965-1968 « la soviét connection »

La montée en puissance la marine indonésienne, l'importance prise par l'océan indien dans le cadre de la guerre froide et l'incapacité de la marine indienne de contrer en 1965 des raids contre des installations maritimes au large de Bombay font prendre conscience aux gouvernants indiens de la nécessité de renforcer les capacités opérationnelles de ses forces navales. L'Indian Navy va alors bénéficier du vaste effort de modernisation des forces armées entrepris à la suite de la débâcle indienne lors de la guerre contre la Chine en 1962. C'est l'Union soviétique qui va devenir son principal fournisseur en pratiquant des prix très attractifs et en n'hésitant pas à effectuer des transferts de technologie de pointe ce que se refusent à faire les pays occidentaux.

- années 70-90 des efforts portés sur la marine

Durant cette période, la part du budget de la défense consacré à la marine continue d'augmenter considérablement (4% en 1967, 10% en 1978, 13% en 1986). On prend conscience de l'augmentation réelle que représente ces pourcentages quand on considère que les dépenses militaires globales de l'Inde ont quadruplé entre 1976 et 1986 passant de 31 milliards de roupies en 1979 à 125 milliards en 1986.

Cette tendance s'explique par l'affaiblissement de la menace terrestre (l'Inde a vaincu le Pakistan en 1971, la Chine est confrontée aux conséquences de la révolution culturelle) et par un sentiment de sécurité (l'Inde possède l'arme nucléaire en 1974). L'Inde dès lors peut tourner son regard vers l'océan indien qui devient le théâtre de crises régulières : chocs pétroliers, révolution iranienne, intervention soviétique en Afghanistan. La zone se militarise et les puissances extra régionales, dont les Etats-Unis, y sont présents en permanence ce qui contrarie profondément les aspirations de l'Inde à être la puissance incontournable de la région.

Dans les années 1980, à côté de la construction de frégates de la classe Leander, on a pu assister pour la première fois à la construction de sous-marins conventionnels dans les chantiers navals Magazon à Bombay en collaboration avec la firme allemande « Howaldswerke-Deutsche Werft » HDW. A la fin des années 80, l'Inde est en mesure de déployer à titre principal deux porte-aéronefs embarquant des avions d'attaque à décollage vertical et des hélicoptères de lutte anti-sous-marine, cinq destroyers lance-missiles modernes, vingt trois frégates, seize sous marins à propulsion classique, un sous marin à propulsion nucléaire (acquis en prêt bail auprès de l'URSS et rendu en 1993), douze patrouilleurs lance-missiles. Au début des années 1980, les forces navales comprenaient 32 bâtiments principaux de combat, le chiffre a été porté à 44 à la fin de la décennie. La marine indienne avec ses 47 000 hommes et sa centaine de bâtiments est devenue la sixième marine de guerre du monde et la première parmi celles des pays du littoral de l'océan indien.

- 1990-2000 les années noires

Alors que la période précédente a été marquée par la volonté réelle de Ranjiv Gandhi de bâtir une grande marine, les dix années qui ont suivi ont, au contraire, été marquées par une interruption de toute commande de bâtiments et d'importants problèmes d'approvisionnement en pièces détachées. Cette régression a été la conséquence de réductions budgétaires considérables et de la désintégration de l'empire soviétique²². Cette décennie que certains ont qualifiée de « décennie perdue » a indubitablement fait régresser la marine indienne. La diminution du nombre des bâtiments à partir de 1995 a été sans précédent dans l'histoire de la marine indienne depuis l'indépendance.

Mais plus encore, la période 1995-2000 risque d'avoir des répercussions sur les 25 prochaines années puisque pas moins de 12 bâtiments ont été désarmés. De plus, pour les 15 prochaines années il est prévu de poursuivre la diminution de la flotte indienne d'environ deux tiers par rapport à son niveau de 1995 avec le désarmement de 13 bateaux de guerre.²³

2.22 La situation actuelle

Les perspectives étaient à ce point dramatiques, que les propos alarmistes du chef d'état major de la marine indienne, Adm Vishnu Bhagwat, lui ont valu d'être démissionné par le gouvernement pour avoir bravé l'autorité civile et avoir représenté « une menace pour la sécurité nationale²⁴ ». On peut estimer qu'à cette époque le moral des personnels a atteint son niveau le plus bas depuis la création de l'Indian Navy. On annonçait pour 2010 le chiffre de 21 bâtiments au lieu de 35 en 1999, le nombre des sous marins passant de 17 à 10. La part de la marine (1,47 milliards de dollars) ne représentait que 15% du budget global de la défense, une grande partie des crédits étant consacrés au remboursement des dettes contractées auprès de l'ex-Union soviétique. Une analyse de spécialistes de l'Indian Navy estimait que le gouvernement devrait effectuer annuellement des commandes pour six ou sept bâtiments de surface

²² The Indian Times (India), 26 July 1995

²³ Commodore RP Khanna India's naval defence doctrine, Asian Defence Journal, October 1998

entre 3000 et 10 000 tonnes pour atteindre un niveau de force d'environ 14 frégates et destroyers.

Il semblerait que les appels des responsables de la marine indienne à faire de la suprématie sur l'environnement maritime du sous continent une priorité aient été entendus. En effet la marine indienne pourrait dans le cadre d'une augmentation du budget de la défense bénéficier de la priorité sur les autres armées. Après une augmentation de 28% en 2000, le budget de la défense bénéficie en 2001 d'une augmentation de 13,8% et il s'élève ainsi à 13,3 milliards de dollars. Depuis la guerre indo-pakistanaise des sommets de 1999, les forces armées indiennes ont entrepris une modernisation tout azimut²⁵. Mais si elle devait être entraînée dans un nouveau conflit, ce dernier devrait vraisemblablement avoir pour cadre la terre ferme, la marine indienne ne jouant alors qu'un rôle d'appui aux forces terrestres à l'image de sa participation au conflit indo-pakistanaise de 1971.

Il est évident que si l'Inde veut stopper rapidement la chute de sa marine effectuée entre 1995 et 2000, elle doit porter son effort sur les importations de navires sachant que la construction nationale de navires de guerre dure de 6 à 8 ans par entité. La première frégate du type 16A, le Brahmaputra, a été livrée par la Russie et est entrée en service en 1999. Deux autres sont en construction et elles devraient être livrées en 2003/04 du retard ayant été pris après une imbroglio juridique sur l'utilisation des fonds versés par l'Inde. La Russie devrait également livrer trois Super Krivak en 2002-2003. Ces navires devraient, selon certaines sources proches de l'état major, être les premiers navires à incorporer la technologie furtive et être armés du missile balistique à courte portée (300-350 kilomètres) « Danush ».

Mais il est évidemment très difficile d'arriver à estimer le niveau de force nécessaire pour la ou les deux prochaines décennies, car cela dépend des intentions des ennemis potentiels de l'Inde, du rôle joué par les superpuissances pour apaiser les tensions, et naturellement des possibilités budgétaires.

²⁴Naval spirit must rise, Jane's Defence Weekly, 5 may 1999

²⁵Le Monde, « Le gouvernement indien a présenté un budget de croissance », vendredi 2 mars 2001

Diverses projections tentent dès à présent de quantifier les besoins en bâtiments. P.Das, ancien vice amiral de commandant en chef de la flotte indienne de l'est, fait la projection suivante pour 2020²⁶ :

Type de matériels	Nombre	Prix unitaires (en crores)	Coût total
Sous marins nucléaires	3	3000	9000
Portes avions	2	3000	6000
Frégates/Destroyers	18	1000	18000
S o u s m a r i n s conventionnels	15	1000	15000
Corvettes lance-missiles	18	500	9000
Barges de débarquement	6	500	3000
Dragueurs de mines	12	250	3000
MR/ASW avions	12	500	6000
Avions moyenne portée	18	100	1800
LPH	2	1500	3000

Le total des sommes représente près de 66000 crores, soit environ 15 milliards de dollars, ce qui représente tout de même dix fois le budget de la marine de 1998-1999. Même transposé dans un contexte de croissance économique de 4 à 5% les vingt années à venir, le coût budgétaire paraît énorme.

Dans une optique de budgets contraints, il semblerait que l'état major de la marine s'orienterait vers une option de haute technologie « High Tech Tailored Option » pour ses navires de surface et ses sous-marins. En tout état de cause, l'Inde investit déjà pleinement dans la recherche scientifique dans le domaine par exemple des missiles (Sagarika missile de croisière, Koral missile antinavire, Trishul et Adash missiles air/surface). A l'avenir les orientations devrait porter sur la mise en œuvre d'un système intégré de commandement, de contrôle, de communication et de renseignement (C3I), de satellites de

²⁶P.Das « Indian Navy in the 21st century », SP'S Military Yearbook 1998-1999

reconnaissance capables de déceler le périscope d'un sous-marin, de drones avec des capteurs à infra-rouge, le système IFF (Identifying Friend or Foe).

Mais des discussions avec des officiers de marine indien ont montré cependant qu'il y a parfois loin des aspirations à la réalité. Ainsi la visite par des officiers indiens de la frégate française Surcouf leur a causé un véritable choc psychologique en constatant l'écart technologique qui les sépare des marines occidentales²⁷.

Les évolutions ne concernent pas seulement les bâtiments, mais aussi les bases navales. Ainsi après des années de discussions, le projet Sea bird dont l'objectif est de procurer à la marine indienne une base navale moderne la plus importante de la région à Karwar au Karnataka sur la façade ouest. La première phase des travaux devrait s'achever en 2005 pour un coût de 365 millions²⁸. Dans cette base, la Western Fleet sera plus au large que dans le port saturé de Bombay et sera plus éloignée de la menace pakistanaise.

La stratégie navale de l'Inde est au service de desseins politiques qui ne sont pas toujours clairement exprimés mais qui transparaissent au travers des déclarations des responsables politiques. Mais la mise en œuvre est cependant extrêmement difficile.

PARTIE III L'incapacité de l'Inde à mettre en œuvre sa stratégie maritime

On a pu constater que la volonté des responsables de la marine indienne était de disposer d'une « blue navy » marine de haute mer afin de contribuer dans le cadre d'une stratégie globale à asseoir sa position de leadership de l'océan indien mais plus encore à faire de l'Inde pour le XXIème siècle une grande puissance mondiale. Extraordinaire marché en devenir, puissance nucléaire forte de plus d'un milliard d'habitant, l'Inde aspire à devenir une puissance reconnue et respectée par l'ensemble de la communauté internationale.

²⁷ CV Pierre Devaux Op.cit.

²⁸ Asian Defence Journal, december 1998

Elle doit d'abord asseoir sa suprématie sur l'Asie du sud en s'imposant face au Pakistan et en adoptant une posture plus forte vis à vis de la Chine, avant de pouvoir envisager de sortir de la zone de l'Océan indien.

Mais la mise en œuvre de cette stratégie maritime se heurte à de nombreux obstacles tant internes que régionaux.

De plus la zone de l'océan indien revêtant une importance primordiale aux yeux des grandes puissances et notamment des Etats-Unis, ces derniers imposent la présence de leur flotte.

3.1) Les obstacles

3.11) Internes

- La place de la marine au sein de la défense, les contraintes politiques et bureaucratiques

Pendant très longtemps, la marine a tenu une place mineure au sein des forces armées. Les différents conflits avec le Pakistan et la Chine se sont toujours déroulés sur un théâtre terrestre celui du Cachemire. Il était donc logique que la priorité soit donnée à l'armée de terre et à l'armée de l'air. La marine n'est intervenu qu'à titre anecdotique même si , par exemple, les faits de guerre de 1971 constituent pour la marine indienne une source toujours actuelle de fierté²⁹.

Ces priorités se concrétisent naturellement dans les effectifs de chacune des composantes de la défense indienne. En 1998, les effectifs de l'armée de terre étaient de 980 000 hommes, ceux de l'armée de l'air de 140 000 hommes et ceux de la marine de 50 000 hommes. S'agissant du budget de la défense, la marine a toujours été considérée comme le parent pauvre. Les chiffres parlent d'eux même s'agissant des dépenses militaires de l'Inde entre 1990 et 1999 (en milliards de roupies)³⁰.

²⁹ Site officiel de 'Indian navy <http://armedforces.nic.in/navy/namop1.htm>

³⁰ India : recent economic developments IMF staff country report n° 98/120 , FMI, octobre 1998

	90/91	91/92	92/93	93/94	94/95	95/96	96/97	97/98	98/99
Terre	36	37	43	47	52	59	66	90	102
Marine	3	4	4	5	5	6	7	9	10
Air	6	6	7	8	9	10	12	16	17

De plus, depuis mai 1974, l'Inde fait partie des puissances nucléaires ce qui représente un coût conséquent notamment dans le domaine de la recherche scientifique militaire. Les augmentations budgétaires pour la défense indienne évoquée ci-dessus pour les budgets 2000 et 2001 risquent de reconduire les écarts préexistants. Même si les spécialistes insistent sur les efforts à faire dans le domaine maritime comme K Kak qui affirme ³¹« A l'aube du IIIème millénaire, le défi maritime de l'Inde est substantiel », le message n'est pas toujours entendu par la classe politique et même par la population en général. Il ne faut pas oublier que pour une majorité d'Indiens la chose maritime est et restera une abstraction. L'idée de posséder trois porte avions apparaît ainsi souvent comme utopique.

Il existe donc un fossé entre les aspirations des responsables et des spécialistes de la marine et celle des dirigeants politiques. Ainsi en 1998, le gouvernement indien annonçait son intention de créer un nouveau commandement maritime dans les îles Andamans, le « Far Eastern Naval Command » en remplacement du Fortress Command actuel. Mais l'impossibilité de mettre en place les bâtiments et les aéronefs correspondants n'a pas permis de rendre effective les déclarations politiques.

Il faut par ailleurs ajouter que la réalisation dans le moyen et long terme de visées stratégiques demande un environnement politique stable. Or depuis plusieurs années, la vie politique indienne se caractérise par une grande instabilité politique qui nuit beaucoup à la cohérence des décisions prises. Entre 1995 et 1999, la plus grande démocratie du monde a été dirigée par six gouvernements différents. Très récemment, la mise à jour d'un scandale de corruption au sein de la défense indienne a entraîné la démission du président du

parti du peuple indien (BJP) actuellement au pouvoir³². Elle pourrait même, à terme, amener la chute de l'ensemble du gouvernement. Cet exemple montre bien les difficultés pour mettre en œuvre une politique suivie et rationnelle.

A cela il faut ajouter une pesanteur et un immobilisme bureaucratique qui sont difficilement compatibles avec des objectifs stratégiques. Même si c'est un phénomène connu même dans les pays occidentaux, il semble être en Inde extrêmement paralysant notamment vis à vis des forces armées. Si les capacités de la marine indienne ne sont négligeables, elles risquent cependant de ne pas progresser de façon spectaculaire dans les prochaines années, sauf à sacrifier les dotations des forces terrestres et aériennes, une perspective peu probable car heurtant de plein fouet des intérêts bureaucratiques. Elle entraînerait rapidement des résistances acharnées au sein des différents états-majors.

S'agissant de la planification stratégique, on peut faire ressortir certaines lacunes. L'approche des problèmes est souvent limitée, et n'inclut pas toujours ceux de la défense. Il y a ensuite une insuffisance de planification à long terme, faisant que les décisions sont souvent prises sans recul sous la pression des événements.

Enfin le manque de professionnels de la défense dans le gouvernement fait que les décisions sont prises par des civils ne possédant suffisamment de culture militaire.

Pour y remédier, le gouvernement a décidé en 1998 de se doter d'un Conseil National de Sécurité. Composé d'un représentant de chacune des armées, il est chargé de faire des propositions au premier ministre afin d'entreprendre la planification stratégique, participer à la formulation des principes directeurs d'une stratégie de sécurité nationale et à la coordination du recueil du renseignement. Il traite naturellement aussi de tous les sujets essentiels de défense. Il dispose d'un conseiller national de sécurité qui possède le rang de membre du cabinet.

³¹K Kak, India Conventional Defence : Problems and prospects, Strategic Analys, vol XXII, n°11, février 1999

De plus, pour arriver à l'élaboration d'une stratégie maritime cohérente, il est nécessaire de revoir le rôle et la place que pourrait tenir la Higher Defence Organisation (HDO). Cet organisme, qui pourrait être comparé à l'Etat major des armées françaises, devrait devenir l'instrument essentiel, en lien avec le chef d'état major de la marine, pour proposer les orientations nécessaires. Or depuis 50 ans d'indépendance, bien que la HDO ait fait l'objet de critiques de la part de plusieurs commissions, il n'y a jamais eu de mise en place d'un processus systématique de prise de décisions. Par exemple, les forces armées qui ont remporté la victoire en 1971 contre le Pakistan, n'ont jamais été avisées de la signature des accords de Simla en 1972.

Pour essayer de remédier aux imperfections constatées, un projet de nouveaux statuts de la HDO est actuellement en cours de discussion devant le parlement indien³³.

Il n'est donc pas avéré au début de l'année 2001 que l'Inde possède les moyens de sa politique. Il conviendra que les déclarations d'intention se transforment en réalité tout en sachant que les efforts ne porteront dans un premier temps que sur la remise à niveau d'une marine déstabilisée par les années 1995-2000

- Le manque de compétence professionnelle pour une construction navale autonome

On a vu dès l'indépendance, la flotte indienne a été principalement composée de bâtiments provenant du Royaume-Uni, puis dans le cadre de la guerre froide de l'ex-union soviétique. Cette situation ne peut guère satisfaire des dirigeants prônant l'indépendance nationale et l'obtention du statut de grande puissance. Le but est donc d'être en mesure de fabriquer dans les

³² Le Monde « Un scandale de corruption dans la défense menace le gouvernement indien, jeudi 15 mars 2001, p 37

³³ Entretien avec un officier indien stagiaire au CID 8^{ème} promotion

arsenaux nationaux les bâtiments nécessaires sans avoir recours aux puissances étrangères et même d'être en mesure de procéder à des exportations afin de contribuer à la croissance économique du pays. Mais le défi est conséquent car la construction navale requiert des savoir-faire difficiles à acquérir surtout dans un laps de temps limité. La qualification de certains personnels a ainsi pu être mise en cause. On a constaté des carences dans l'accomplissement de tâches difficiles comme par exemple dans la soudure des coques de sous-marins ou dans la fabrication du plastique renforcé des coques de chasseurs de mines (GRP glass reinforced plastic). Il y a même eu des accusations contre d'anciens officiers subalternes reconvertis dans le secteur civil comme directeur de PME sur la qualité des matériaux utilisés lors de l'exécution de contrats avec la marine³⁴.

Il est donc évident que la production nationale « indigenous production » ne sera pas en mesure de faire face à tous les besoins de la marine indienne en particulier pour les bâtiments armés de missiles et les porte-avions. Le gouvernement indien devra donc pour un certain temps encore se résoudre si ce n'est à l'achat de bâtiments clef en main au moins à des transferts de technologie. A titre d'exemple le sous-marin nucléaire de type ATV (advanced technology vessel) est construit à partir de cette année avec une assistance technique russe permanente. Le futur porte avions de type Stobar aura une silhouette qui ne sera pas sans rappeler celle du Charles de Gaulle, des études conjointes ayant été entreprises à la fin des années 1980 avec la France. La modernisation des sous-marins de type Kilo se fait actuellement non pas en Inde mais en Russie.

- Les difficultés de maintenir la capacité opérationnelle (hétérogénéité des matériels, dépendance d'autres pays pour la maintenance)

Selon certaines sources³⁵, la disponibilité opérationnelle actuelle de la marine indienne ne serait que de 50%. Cela tient tout d'abord à la difficulté

³⁴ Commander Clarence Earlk Carter, Research Report « the Indian Navy : a military power at a political crossroads

d'assurer la maintenance des bâtiments qui proviennent encore majoritairement de Russie. Les pièces détachées sont rarement immédiatement disponibles et pour celles qui le seraient la Russie, compte tenu de ses problèmes économiques pratique le « cash and carry ». Ensuite, il existe de problèmes de compatibilité au sein de systèmes incluant des pièces provenant de plusieurs pays. En d'autres termes, même si une pièce est disponible et moins chère auprès d'un autre fournisseur, l'achat sera au bout du compte cher et plus long, pour la modifier et la rendre compatible avec le système existant. A une plus large échelle, ce problème de compatibilité existe même pour les bateaux plus récents construits en Inde, lorsque l'acquisition de systèmes d'armes ou de radars se fait auprès de différents fournisseurs ce qui oblige à l'élaboration de véritables systèmes de systèmes pour les rendre compatibles³⁶. Cette obligation renchérit considérablement les coûts par rapport à l'achat auprès d'un fournisseur unique ou à la construction autochtone.

L'Inde risque donc d'être confrontée à ces difficultés pour de nombreuses années encore compte tenu de la composition actuelle de son parc de bateaux.

- L'Inde ne possède pas les moyens de sa politique : l'exemple de la surveillance de la zone économique exclusive

La problématique de la surveillance de la zone économique exclusive montre bien l'écart existant entre des aspirations et la réalité actuelle et future. L'efficacité de la surveillance repose sur deux capacités essentielles, la détection et l'identification. Cela nécessite des investissements coûteux pour scanner d'immenses surfaces maritimes, obtenir des images à haute résolution et assurer une transmission en temps réel. Dans le futur, une surveillance effective des ZEE passera donc pour l'Inde par l'envoi de satellites et le déploiement de drones.

Mais il est évident que même si l'Inde s'est engagée dans un programme de développement de deux drones le « Nishant » Remotely Piloted Vehicle et le

³⁵ Commander Clarence Earlk Carter op.cit.

³⁶ Sharpe, Captain Richard, OBE, RN, Janes Fighting Ships, 1995-1996

« Lakshya » Pilotless target aircraft³⁷, les coûts sont exorbitants pour un pays dont le PIB par habitant n'est que de 1580 dollars par habitants et dont les impératifs de défense sont multiples. L'Inde devra en conséquence nettement identifier ses priorités. Les contraintes économiques pour intégrer l'économie mondiale pèseront forcément très lourd dans les choix futurs.

S'agissant des satellites, les cinq satellites civils actuellement en orbite IRS « Indian Remote Sensor », ils ne peuvent être utilisés compte tenu des autres tâches prioritaires qui leur sont assignées à détection et à l'identification dans la ZEE. L'identification pose par ailleurs un problème difficile car elle ne serait possible en raison de la multitude de bateaux de pêche que si chaque bateau naviguant légitimement était doté d'un système d'identification électronique.

- L'absence de troupes de marine et de moyens de débarquements conséquents

La marine indienne possède des capacités relativement réduites dans le domaine amphibie ce qui a pour conséquence de limiter sa capacité d'intervention armée en dehors du périmètre du sous-continent indien. L'absence de fusiliers marins rend en outre difficile d'éventuelles interventions pour soutenir la diaspora indienne. D'après des stratèges américains la marine indienne ne peut envisager des opérations de débarquement que près de ses frontières maritimes, avec l'appui aérien de son aviation basée à terre et d'un logistique courte. Conscients de ces limites, les responsables de la marine indienne, vont mettre en service cette année un transport de troupe « l'Andamans » ex « Swaraj Dweep, réquisitionné en cours de construction aux chantiers navals Hindustan. Avec à son bord 160 hommes d'équipage, il sera en mesure d'assurer le transport de 1200 passagers.

³⁷ Rahul Ray-Chaudury « Maritime surveillance of the Indian ZEE April 98

- Une puissance maritime insuffisante par rapport à ses adversaires potentiels

Le rapport de forces avec un adversaires potentiel comme la Chine n'est pas en faveur de l'Inde comme cela a été dit dans la première partie. Avec des effectifs de 260 000 hommes, 53 navires de surface et 63 sous marins, la marine chinoise rend illusoire tout idée de « sea control » de la part de l'Inde sur l'Océan indien. Même un éventuel affrontement maritime avec le Pakistan entraînerait des pertes conséquentes pour la marine indienne en raison du renforcement naval et de la stratégie de « sea denial » de ce pays³⁸.

3.12) Régionaux

- L'absence de coopération avec les états insulaires installés dans son périmètre de sécurité

Les aspirations de l'Inde apparaissent pour ses voisins comme l'expression d'une volonté hégémonique sur l'ensemble de la région de l'océan indien. Ils ne sont donc guère enclins à établir des liens de coopération avec New Delhi ce qui concourrait pourtant à favoriser la stratégie maritime de l'Inde. Ainsi les états contrôlant le détroit de Malacca comme l'Indonésie et Singapour n'apprécient pas le développement de la base navale de Port Blair dans les îles Andaman qui permet une surveillance efficace du secteur situé entre le Sri Lanka et Singapour. Quant au Sri Lanka, il considère l'Inde comme une puissance impérialiste à la suite de l'opération militaire indienne dans l'est du Sri Lanka. Même un état comme le Bangladesh que l'Inde a contribué à créer n'accepte pas le leadership de l'Inde.

Parallèlement, le commerce intra régional qui pourrait servir de support à la stratégie maritime de l'Inde reste lui aussi très limité.

Comment l'Inde parviendrait elle à assurer une suprématie maritime alors qu'elle ne parvient pas au plan diplomatique à dominer les organisations aux quelles elle

³⁸ Rahul Roy Chaudhury, Advanced Technology Submarines for Pakistan : Implications for the Indian Navy, Strategic Analys, december 1994

appartient comme par exemple la SAARC South Asian Association for Regional Coopération ?

- Le problème essentiel reste le conflit avec le Pakistan

Force est de constater que l'Inde est tenue en échec, de manière permanente, par le Pakistan et par les mouvements insurrectionnels et terroristes d'inspiration fondamentaliste musulmane (émules des talibans afghans, guérillas islamistes au Cachemire). Cela constitue sans doute un des obstacles majeurs à la mise en œuvre d'une stratégie maritime conquérante. Tant que les relations ne seront pas normalisées avec son ennemi musulman et que les tensions persisteront sur la ligne de contrôle du Cachemire, la priorité ne pourra pas être véritablement donnée aux forces navales. La préservation de l'intégrité territoriale demeurera l'objectif essentiel d'autant que l'Inde est confrontée par des menaces internes de sécession au nord ouest avec le Panjab et au nord est avec l'Assam, le Nagaland et le Mizoram. Elle ne peut se permettre de voir des pans entiers de son territoire contaminés par les événements se déroulant au Cachemire.

D'une manière générale l'Inde ne réussit pas à s'imposer comme le leader régional. Ainsi elle n'a pas réussi à obtenir que l'océan indien soit déclaré "zone de paix », avec pour objectif caché celui d'exclure les puissances étrangères dont en particulier les Etats-Unis.

32) L'incontournable présence américaine dans l'Océan indien

Lors de sa visite en Inde dans le courant de l'année 2000, l'ex président des Etats-Unis Clinton a qualifié la zone de l'océan indien de « la région la plus dangereuse du monde ». Les Etats Unis y possèdent des intérêts considérés comme vitaux notamment dans le domaine de l'approvisionnement en pétrole et du commerce à travers le golfe persique et l'océan indien. L'intervention américaine dans l'opération « Tempête du désert » en 1991 a clairement montré jusqu'où cette superpuissance était prête à s'engager.

Les ambitions américaines viennent donc heurter les visées indiennes sur l'océan indien. La politique indienne peut-elle se développer si elle va à l'encontre de la stratégie américaine. Il semble difficile dans un monde marqué, après la désintégration de l'union soviétique, par la prééminence américaine de voir émerger des politiques autonomes. L'Inde fluctue donc entre la nécessité d'une coopération avec les Etats-Unis dans les domaines politiques, économiques et militaires et des aspirations à l'autonomie totale, symbole d'une grande puissance.

3.21) La stratégie américaine

- Défendre les intérêts américains et la paix régionale

Dans le cadre de leur stratégie globale, les Etats-Unis considèrent la défense des états du Golfe est une priorité absolue, l'économie mondiale dépendant de leurs réserves pétrolières pour au moins encore dix ans. Il en découle que la sécurité des voies d'approvisionnement doit être assurée en tout temps.

C'est ce qui explique la très forte présence navale américaine dans l'océan indien. En juillet 1995, le retrait de l'union soviétique, la guerre du golfe et l'absence de toute rivalité ont amené les Etats –Unis à recommissionner la V^{ème} flotte qui s'était illustrée dans le Pacifique durant la seconde guerre mondiale. Elle constitue la première force navale américaine à être déployée en permanence dans l'océan indien et elle est la première flotte américaine créée depuis 50 ans.

Cela s'inscrit dans le cadre des transformations de la doctrine navale américaine après la guerre froide. D'une idée de combats navals sur une mer ouverte, on a assisté à une évolution vers la mise en place d'une force de projection et l'emploi des forces navales à partir de la mer pour influencer sur les états ayant un débouché sur l'océan.

La Vème flotte a pour mission essentielle d'assurer la sécurité et la stabilité des pays producteurs du golfe, la sécurité des installations de production et des terminaux de production, et naturellement la protection des voies de communication maritimes, notamment dans le détroit d'Ormuz et de Bab el Mandeb, et celle de la route maritime du Cap.

Elle doit aussi surveiller la situation dans les détroits malais et indonésiens qui font communiquer l'océan indien et l'océan pacifique, le réarmement naval de nombreux pays de la région et naturellement les tensions existant entre l'Inde et ses deux adversaires la Chine et le Pakistan.

Parallèlement, elle doit développer des relations amicales avec les pays riverains afin de les aider à résoudre leurs difficultés et leur différends. Elle doit être mesurée de mettre sur pied des moyens de renforcement pour pouvoir, en cas d'urgence, déployer des forces supplémentaires.

Elle constitue actuellement un ensemble opérationnel très mobile comprenant au mois de mars 2001³⁹ plus de 18 navires avec un groupe de batailles autour d'un porte avions, un groupe amphibie, des bâtiments de surface, des navires antimines, des sous marins, des navires logistiques, 66 avions de combat, 20 à 25 hélicoptères et 8394 marins et « marines ».

Le deuxième pivot de la stratégie américaine dans l'océan indien est constitué par la base de Diego Garcia, point d'appui capital situé au milieu géographique de la masse océanique et juste au sud du sous continent indien. Opérationnelle depuis 1986 et au moins jusqu'en 2017, elle dispose d'installations aéronavales permettant à la marine américaine de ne pas dépendre d'autres escales dans la région et à l'US Air Force de faire atterrir ses bombardiers B52 à long rayon d'action et des AWACS.

³⁹ Site Internet de l'US Navy

3.22) Une présence controversée

L'Inde ne peut ignorer la suprématie américaine ni l'importance stratégique que l'océan indien revêt pour ce pays. La présence permanente de la Vème flotte dans un océan, que les responsables de la marine indienne voudraient pouvoir appeler « Indian Lake », et la position incontournable de Diego Garcia, représentent une épine enfoncée profondément dans la fierté nationale indienne. L'Inde ne peut plus compter sur l'appui de l'ex Union Soviétique et ne possédant pas encore les moyens de sa politique, elle doit donc composer avec les Etats-Unis. Le renversement d'alliance des Etats-Unis vis à vis du Pakistan montre d'ailleurs que les Etats-Unis souhaitent à des fins stratégiques (par rapport à la Chine) et économiques (l'Inde représente des débouchés potentiels extraordinaires) normaliser leurs rapports avec l'Inde. Depuis 1992, les marines des deux pays organisent des exercices conjoints.

Mais cette dernière accepte mal que la marine américaine puisse apparaître comme un reste d'impérialisme permettant l'utilisation de la diplomatie de la canonnière. Les frappes de missiles Tomahawk à partir de navire de la Vème flotte sur un camp terroriste en Afghanistan et sur un complexe pharmaceutique au Soudan soupçonné de produire du gaz toxique ainsi ont fait l'objet de vives critiques de la part des responsables indiens.

L'Inde doit donc composer mais la marge de manœuvre est assez étroite. Elle n'a pas, par exemple, malgré les pressions américaines signé le traité de non prolifération nucléaire, mais elle a soutenu toutes les résolutions de l'Onu relatives à la guerre du Golfe.

A l'avenir, l'Inde devrait tout faire pour faire diminuer la présence navale des puissances extra régionale et remettre en cause la base de Diego Garcia, mais pour ce faire elle devra démontrer aux Etats unis sa capacité véritable à assumer pleinement le leadership et à maintenir la paix régionale. Cette aptitude est en l'état actuel loin d'être avérée.

La présence des marines extra régionales constituent un obstacle important pour la stratégie maritime de l'Inde, les Etats-Unis n'étant pour le moment que le plus important. La Russie, à terme s'efforcera de rétablir sa présence dans l'Océan indien et la Chine s'y est déjà attelée comme cela a été montré dans la première partie.

CONCLUSION

« Un examen de l'histoire indienne fait apparaître deux faits évidents : l'Inde fut par le passé une grande puissance. A présent, elle est à nouveau obsédée par le désir de devenir une puissance régionale et mondiale »⁴⁰.

Cette formule d'un expert chinois à l'issue des essais nucléaires effectués par l'Inde en 1998 montre clairement la ligne directrice de la stratégie globale de l'Inde à la recherche de la reconnaissance internationale et d'un statut de grande puissance qu'elle estime conforme avec son potentiel démographique et économique.

Les capacités militaires, en particulier nucléaires, représentent à cet égard des attributs fondamentaux de puissance devant concourir à la réalisation des objectifs politiques.

L'Inde doit dans un premier temps devenir la puissance dominante de l'Océan indien avant de pouvoir prétendre à un statut mondial. Sa stratégie maritime à l'aube du XXIème siècle doit y contribuer. Si la défense du territoire national et des intérêts vitaux semble pouvoir être facilement assurée par la marine indienne, la maîtrise de l'Océan indien se heurte à des obstacles extrêmement importants. Dans un pays où 40% de la population vit sous le seuil de pauvreté, la question des rapports entre développement économique et accroissement des crédits militaires se pose avec une acuité toute particulière. Les restrictions budgétaires

du milieu des années 90 ont ainsi eu des répercussions néfastes sur les capacités opérationnelles de la marine indienne. L'augmentation des deux derniers budgets de défense marque une inflexion qui devra être confirmée dans la durée. Il est loin d'être évident que les forces navales soient considérées comme prioritaire compte tenu du conflit permanent qui oppose l'Inde et le Pakistan depuis plus de cinquante ans au Cachemire. Les obstacles à surmonter sont donc de nature interne mais ils impliquent également les autres états de la région qui se méfient des visées hégémoniques de l'Inde et les puissances extra régionales pour qui l'Océan indien représente également un secteur stratégiquement sensible. La Russie étant momentanément exclue, l'Inde ne peut doit composer avec les Etats-Unis et la Chine.

La réalisation des ambitions indiennes ne passerait-elle pas dès lors, de manière réaliste, par une implication forte dans un système de sécurité collective régionale lui permettant ainsi d'affirmer son leadership? L'adhésion de l'Inde en 1996 à l'ARF Asean Regional Forum, qui peut apparaître comme le forum le plus important du monde après celui des Nations Unies, marque un premier pas dans ce sens. Cette ouverture pourrait permettre de stabiliser et de sécuriser la zone de l'Océan indien et de peser plus lourd face aux puissances extra régionales.

Mais l'Inde est-elle prête aux renoncements inhérents à une sécurité collective et non nationale ? Ce chemin sera encore long car les aspirations profondes actuelles ne sont que le reflet exacerbé d'un pays qui a trop longtemps subi le colonialisme.

⁴⁰ Sunday Times of India, 24 mai 1998

Bibliographie

OUVRAGES GENERAUX

- BABBAGE Ross, India's strategic future : regional state or global power ?, New Delhi, Oxford university press, 1992
- BERNARD Jean-Alphonse, L'Inde, le pouvoir et la puissance, FEDN-Fayard, 1985
- COUTAU-BEGARIE Hervé, Traité de stratégie, Bibliothèque stratégique 2^{ème} édition 1999
- COUTAU-BEGARIE Hervé, Géostratégie de l'océan indien, Bibliothèque stratégique 2^{ème} édition 1999
- BONNEFOUS Marc, L'océan indien, océan du sud, Revue de la défense nationale, décembre 1996
- LAMBALLE Alain, Armée et politique en Inde, Revue de la défense nationale, mai 2000
- GUILLARD Olivier, La stratégie de l'Inde pour le XXI siècle, Institut de la stratégie comparée, Economica, 2000
- SINGH Jasjit, Bridge across the indian ocean, IDSA PF, juin 1997

OUVRAGES SPECIFIQUES

- BONNEFOUS Marc, L'océan indien, océan du sud, Revue de la défense nationale, n°12,1996
- EARLK CARTER Clarence, The indian navy : a military power at political crossroads, Research report, 1996
- GOLDRICK James, No easy answers : the development of the navies of India, Pakistan, Bangladesh and Sri-Lanka 1945-1996, New Delhi, Lancer,1997
- JAYARAMU PS, India and the indian ocean, Rama S Melkote, Indian Ocean : Issue for peace, 1995

- JASJIT SINGH, Light Weapons and conflicts in southern asia, Light weapons and international security 1995
- KHANNA RP, India's naval defence doctrine, Asian defence, octobre 1998
- LABROUSSE Henri, La puissance navale américaine dans l'océan indien, Revue de la défense nationale, novembre 1997
- LABROUSSE Henri, La prospection des ressources minérales des fonds marins dans l'océan indien, La revue maritime puissance navale américaine dans l'océan indien, Revue de la défense nationale, novembre 1997
- LABROUSSE Henri, Océan indien : coopération internationale et sécurité collective, Revue de la défense nationale, juillet 1996
- MENON R, Maritime Strategy for India, SP'S Military Yearbook 1998-1999
- ROY-CHAUDURY Rahul, Sea power and indian security, Londres, Brassey's, 1995
- ROY-CHAUDURY Rahul, Maritime surveillance of the indian EEZ, Strategic analysis (pf idsa), avril 1998
- ROY-CHAUDURY Rahul, Advanced technology submarines for Pakistan : Implication for the indian navy, Strategic analysis (pf idsa), décembre 1994
- ROY-CHAUDURY Rahul, The naval arms trade in the ocean indian, Maritime International, mars 1996
- TELLIS Ashley, India's naval expansion : reflection on history and strategy, Comparative Strategy, 1987
- VIGARIE André, La circulation maritime dans l'océan indien nouveau pôle stratégique mondial, table ronde du CRESPI, 1990

REVUES SPECIALISEES

- Asian defence journal
- Flottes de combat
- Jane's defence Weekly
- La revue maritime
- Le Monde
- Revue de la défense nationale
- Strategic analysis

SITES INTERNET

Indian navy

US Navy

ANNEXES

Annexe 1 : La zone de l'océan indien

Annexe 2 : Les îles Andaman et Nicobar

Annexe 3 : Les principales bases navales indiennes

Annexe 4 : La base aéronavale de Diego Garcia

Annexe 5 : Les états membres de l'Indian Ocean Rim-Association for Régional
Coopération