

Les Andaman-et-Nicobar : la timide ouverture d'un archipel au cœur de l'Indo-Pacifique

*Isabelle Saint-Mézard*¹

L'Indo-Pacifique (IP) est une notion encore fluide, dont l'interprétation varie en fonction des intérêts des États et organisations qui l'ont adoptée. Certains, tels les États-Unis, lui donnent une approche surtout militaire et à vocation anti-chinoise, quand d'autres, telles l'UE, privilégient des enjeux de connectivité et de normes. La fluidité de la notion transparait aussi dans les limites géographiques, plus ou moins restrictives, plus ou moins inclusives, que ces différents États et organisations lui attribuent. L'identification du cœur de l'Indo-Pacifique fait, elle, en revanche, beaucoup moins débat. La construction même du terme, qui contracte en un seul mot la double référence aux océans Indien et Pacifique, le suggère fortement : c'est à la jonction des deux océans que se trouve le cœur de cet immense espace, c'est-à-dire au niveau de l'Asie du Sud-Est archipelagique, de ses nombreux détroits, et des mers qui les entourent.

À ce titre, il est un archipel qui détient une position géographique critique et qui demeure pourtant relativement discret dans les débats sur l'Indo-Pacifique. Cet archipel, les Andaman-et-Nicobar, est constitué de 572 îles et îlots, dont une trentaine seulement est habitée de façon permanente. Il s'étend en arc sur plus de 750 km du Myanmar jusqu'aux approches maritimes occidentales du détroit de Malacca, l'un des passages le plus empruntés de l'Indo-Pacifique. Il domine de

1. Maître de conférences en géopolitique de l'Asie à l'Institut français de géopolitique de l'université de Paris 8, directrice adjointe de l'IFG-Lab.

la sorte la grande route maritime Ouest-Est, qui relie Suez et la mer Rouge aux mers de Chine en suivant le sixième parallèle nord jusqu'au détroit de Malacca.

Sur le temps long, les Andaman-et-Nicobar appartiennent à cet espace maritime d'intenses interactions que constitue le « couloir qui s'étend de l'est de l'océan Indien à la mer de Chine méridionale » (voir l'article de M. S. Parsedi dans ce numéro). Ces îles ont d'ailleurs servi, tour à tour, de cache pour les pirates malais, de tête de pont pour l'expansion de l'empire sud indien des Chola vers l'Asie du Sud-Est et de relais commercial pour les marchands – indiens et malais notamment – qui sillonnaient l'océan Indien et les mers de Chine. Bien plus tard, au XVIII^e siècle, les compagnies danoises et britanniques des Indes orientales se les disputent pour y établir un comptoir commercial proche du détroit de Malacca. Au milieu du XIX^e siècle, elles deviennent une colonie pénale sous la férule de la couronne britannique. Durant la guerre du Pacifique, enfin, elles tombent sous le contrôle des Japonais (1942-1945), qui les transforment en base de soutien logistique pour leurs opérations militaires en Birmanie et dans le nord-est de l'Inde.

Au lendemain de la guerre du Pacifique, et alors que leur grand empire des Indes vit ses derniers instants, les Britanniques songent un temps à conserver cet archipel dont ils mesurent le potentiel stratégique. Ils doivent néanmoins se résoudre à le céder à l'Inde. Dans les années 1950 et 1960, l'Indonésie du président Sukarno se pique de récupérer les Andaman-et-Nicobar, sans jamais s'en donner les moyens néanmoins. En dépit de ces convoitises, l'Inde, elle, les néglige : l'archipel est éloigné géographiquement (à près de 3000 km de New Delhi), et plus encore, dans les cartes mentales des dirigeants, ceux-ci n'ayant guère d'intérêt pour les affaires maritimes en général et ultramarines en particulier. De surcroît, ceux en Inde qui s'intéressent aux Andaman-et-Nicobar font prévaloir une stricte politique de protection de leur exceptionnelle biodiversité et des dernières tribus isolées d'Asie qui y subsistent.

À partir des années 1980 néanmoins, l'Inde prend conscience de l'atout stratégique que revêtent ces îles, qui représentent 30 % de sa ZEE. Elle y renforce sa présence militaire et crée une base aéronavale à Port Blair, la capitale. L'Indonésie et la Malaisie dénoncent aussitôt une volonté indienne de contrôler le détroit de Malacca. L'Inde procède donc avec prudence, en s'attachant à calmer les craintes de ces ombrageux voisins. En 2001, elle transforme la base navale de Port Blair en un commandement interarmées. Les voisins d'Asie du Sud-Est ne s'en émeuvent guère, signe que leur confiance a été gagnée. Sur le plan opérationnel néanmoins, l'expérience s'avère décevante, en raison des réticences des trois armées à coopérer les unes avec les autres [Mukherjee, 2014].

Deux décennies plus tard, au tournant des années 2020, les Andaman-et-Nicobar restent relativement peu militarisées. Elles n'abritent ni base sous-marine, ni flotte de chasseurs, mais seulement quelques navires amphibies et de patrouille

extracôtière, des avions patrouilleurs (Dornier) et des hélicoptères (Mi-8), ainsi qu'une brigade d'infanterie. Sur le plan économique, elles demeurent fermées, en dépit de leur proximité avec l'Asie du Sud-Est, une région avec laquelle l'Inde resserre substantiellement les liens par ailleurs. Cette situation paradoxale – d'un archipel idéalement situé au cœur de l'IP et néanmoins tenu fermé et en marge des grandes dynamiques régionales – est-elle susceptible de changer ?

À l'heure où l'Inde s'affiche comme grand acteur de l'Indo-Pacifique et où les préoccupations de nombreux États se focalisent sur la sécurité des routes maritimes, les Andaman-et-Nicobar représentent en effet un atout considérable. New Delhi pourrait, logiquement, chercher à exploiter leur position géographique pour en faire un tremplin de sa stratégie indo-pacifique. La visite du Premier ministre Modi dans l'archipel, fin 2018, a d'ailleurs semblé confirmer cette ambition, de même que ses propos deux ans plus tard, soulignant que les Andaman-et-Nicobar jouaient un rôle crucial, et appelé à se renforcer, dans le cadre de l'Indo-Pacifique [Modi, 2020]. Nous montrerons néanmoins que le rôle des Andaman-et-Nicobar dans l'Indo-Pacifique devrait plutôt rester discret, limité et ambigu, et cela parce que le pouvoir indien les perçoit d'abord au prisme d'enjeux politiques intérieurs (partie I), qu'il y envisage ensuite une bien incertaine voie de développement (partie II) et qu'il privilégie, enfin, la prudence quant à leur militarisation.

L'arrimage d'un territoire ultramarin au sous-continent indien

Le grand enjeu que les Andaman-et-Nicobar représentent aujourd'hui pour les dirigeants indiens n'est pas, d'emblée, lié à la question de l'Indo-Pacifique et à leurs ambitions dans cet espace. Il est d'abord d'ordre idéologique et intérieur, et relève d'un processus d'achèvement de la construction nationale, voire, par certains aspects, de reconstruction du grand récit de l'Indépendance.

Un territoire sacré de la nation

Traditionnellement, les Andaman-et-Nicobar véhiculent trois grands types de représentation en Inde. Le premier cultive l'image d'îles lointaines et exotiques, refuges des dernières tribus isolées d'Asie. Une autre représentation très ancrée dans la culture populaire, notamment en raison de certains films, est liée à leur passé de pénitencier colonial. À partir des années 1850 en effet, les Britanniques y envoyèrent les éléments « subversifs » de l'empire, criminels et malfaiteurs, mais aussi soldats mutins de l'armée des Indes britanniques et, bientôt, militants nationalistes [Abraham, 2018]. Ce pénitencier colonial est d'ailleurs resté dans

la mémoire indienne comme un lieu où les prisonniers – politiques et de droit commun – vécurent dans des conditions inhumaines et sans possibilité d'évasion.

Dans les deux cas, ces représentations soulignent l'extranéité, l'altérité et la distance, en faisant des Andaman-et-Nicobar un espace aux frontières de la civilisation. À l'inverse, la troisième représentation, d'ordre politique, replace ces îles au cœur même de la lutte d'indépendance. Et c'est précisément le pénitencier de Port Blair, construit dans les années 1890 sur le modèle panoptique de Bentham, qui est l'épicentre de ces efforts de patrimonialisation. Le bâtiment devint un mémorial national dès 1979 et, en plus d'abriter un musée à la gloire des nationalistes révolutionnaires qui y furent incarcérés, il accueillit à partir de 1990 un spectacle son et lumière sur le même thème, comme pour mieux « fixer » la place officielle des Andaman-et-Nicobar dans le récit de la lutte pour l'indépendance.

Parce qu'il est porteur d'un nationalisme dur et qu'il est mû par un rapport exacerbé au territoire, le gouvernement Modi s'est particulièrement investi dans ce travail d'arrimage symbolique et politique des Andaman-et-Nicobar au sous-continent indien. Lors de sa visite de 2018, Modi a, bien sûr, effectué une visite en grande pompe du pénitencier. À cette occasion, il a ni plus ni moins mis le pénitencier et, avec lui, tout l'archipel au cœur même de la géographie sacrée de la nation, en affirmant : « Je salue cette terre qui a été purifiée par le sacrifice et l'héroïsme d'innombrables patriotes qui ont mis leur vie en jeu pour la liberté. Le groupe d'îles des Andaman-et-Nicobar n'est pas seulement un symbole de beauté naturelle mais aussi comme *un centre de pèlerinage pour les Indiens*² » [Modi, 2018].

Dans le même esprit, Modi a rebaptisé trois îles en remplaçant leur nom hérité de l'époque coloniale par des références directes à la lutte pour l'indépendance (île des Martyrs, île de l'Indépendance, et île de Netaji Subhas Chandra Bose du nom du plus célèbre des nationalistes révolutionnaires indiens – voir *infra*)³. Cette politique toponymique ne s'est pas arrêtée là. En janvier 2023, le ministre de l'Intérieur, Amit Shah, a fait un déplacement spécial aux Andaman-et-Nicobar dans le cadre des célébrations des soixante-quinze ans de l'indépendance de l'Inde. Après avoir enjoint à la jeunesse indienne de visiter l'archipel, non pas à titre de villégiature, mais plutôt pour venir y rendre hommage aux héros de la nation, il s'est à son tour livré à un exercice de création toponymique. Il a ainsi « baptisé » vingt et une îles et îlots en souvenir de soldats indiens décorés de la plus haute distinction militaire, l'ordre du Param Vir Chakra (la roue des suprêmes

2. Italiques ajoutés par l'auteur.

3. Respectivement, en hindi, Shahid Dweep (à la place de Neil Island), Swaraj Dweep (autrefois Havelock Island) et Netaji Subhas Chandra Bose (pour Ross Island).

valeureux). Des îles et îlots baignant dans les eaux du golfe du Bengale et de la mer d'Andaman portent ainsi le nom de soldats tombés à plus de 3 000 km, sur les hauteurs du Cachemire, face au Pakistan. On ne saurait mieux arrimer symboliquement un lointain territoire ultramarin à la geste nationale.

Enjeux mémoriels

Lors de son séjour de la fin 2018, Modi a particulièrement célébré la mémoire de Subhas Chandra Bose, l'une des figures les plus charismatiques de la lutte d'indépendance, qui rompit avec l'approche non-violente du parti du Congrès national indien, à la fin des années 1930, et choisit la voie des armes dans l'espoir de précipiter la décolonisation. Grâce à l'appui des puissances de l'Axe, notamment du Japon, Bose prit la tête de l'Armée indienne libre et proclama en octobre 1943 un gouvernement provisoire de l'Inde libre (*Azad Hind*) depuis Singapour. Le 30 décembre 1943, il leva pour la première fois le drapeau de l'indépendance à Port Blair, alors sous occupation japonaise.

C'est précisément pour célébrer le soixante-quinzième anniversaire de cet événement, qui vit la levée du « drapeau de l'indépendance », que Modi s'est rendu à Port Blair fin 2018. Faire de la journée du 30 décembre 1943 un moment si décisif dans le grand récit de la lutte pour l'indépendance prête néanmoins à débat sur le plan historique. Car le séjour de Bose dans l'archipel fut bref (trois jours) et strictement encadré par les Japonais. Ceux-ci ne transférèrent d'ailleurs le pouvoir au gouvernement provisoire de l'Inde libre qu'à titre théorique et, loin d'être libérées, les îles restèrent au contraire sous le joug des forces impériales et les populations locales, à la merci de leurs exactions⁴. Mais, ignorant ces réalités, Modi a imposé son interprétation de la journée du 30 décembre 1943, en tant que moment fondateur dans le récit officiel de la lutte pour l'indépendance. La cérémonie commémorative et très symbolique qu'il a présidée fin décembre 2018 a d'ailleurs consisté en la levée d'un drapeau indien, dressé à une hauteur de quarante-cinq mètres « pour graver cet événement dans la mémoire de nos citoyens pour l'éternité » [Modi, 2018].

Sur le fond, cette survalorisation historique de l'épisode de la levée du drapeau de l'indépendance à Port Blair s'apparente à une opération de récupération idéologique. Elle permet au gouvernement Modi et, avec lui, à toute la mouvance nationaliste hindoue de célébrer une figure alternative pouvant concurrencer celle – détestée – de Jawaharlal Nehru, président du parti du Congrès national indien et

4. Z. Ahmed (2018), « Netaji and hoisting of tricolour in the Andamans : what really happened in 1943? », *The News Minute*, 31 décembre.

père fondateur de l'Inde indépendante. La figure romantique de Bose est en cela idéale, car elle comporte un grand capital de sympathie en Inde. Soulignons, enfin, que le pénitencier des Andaman-et-Nicobar a ceci d'unique pour les nationalistes hindous qu'il leur permet même de mettre sur le devant de la scène leur propre père fondateur, V. D. Savarkar. Ce militant indépendantiste, qui fut emprisonné dix ans à Andaman (de 1911 à 1921), fut en effet le premier grand théoricien du nationalisme hindou, du fait de la publication en 1923 de son recueil *Hindutva. Who's a Hindu*. Lors de son déplacement, Modi n'a pas manqué de visiter la cellule où vécut Savarkar et de saluer sa mémoire pour l'inscrire dans le panthéon des grands leaders nationalistes indiens⁵.

Les sirènes de la connectivité

Non content d'arrimer les Andaman-et-Nicobar à la nation indienne, le gouvernement Modi a aussi entrepris d'y promouvoir le développement. L'archipel accuse, il est vrai, un retard par rapport au reste de l'Inde (il représente à peine 0,5 % du PIB national). C'est précisément dans cette optique de développement, que le gouvernement Modi cherche à exploiter sa situation géographique au cœur de l'Indo-Pacifique. Ces projets ne sont pas néanmoins sans soulever de nombreuses incertitudes.

Mégaprojets portuaire et touristique

Dès 2015, le gouvernement Modi affiche l'ambition de transformer les Andaman-et-Nicobar en hub maritime. À cet effet, il annonce des mesures d'amélioration, voire d'édification dans certains cas, des réseaux électriques, de distribution d'eau et de télécommunications dans l'archipel. Un jalon est franchi en 2020 avec la mise en service d'une fibre optique sous-marine fournissant depuis Chennai de l'internet haut débit à sept îles. Ces premiers efforts donnent des résultats inégaux néanmoins. Dans beaucoup d'îles, notamment celles du groupe des Nicobar, de sérieux problèmes d'accès à l'électricité, à l'eau et aux transports persistent.

En 2020, les autorités centrales présentent un Plan de développement pour Grande Nicobar, l'île la plus méridionale de l'archipel. Commodément qualifié de « holistique et durable », ce plan voit grand. Il prévoit un budget de 5 milliards de

5. Déjà au début des années 2000, le gouvernement d'A. B. Vajpayee, qui était lui aussi dirigé par les nationalistes hindous, avait bien « marqué le terrain », en donnant le nom de V. D. Sarvakar à l'aéroport de Port Blair.

dollars sur trente ans pour la construction d'un port de transbordement, d'un aéroport international, d'une centrale thermique et solaire et d'une zone urbaine [AECOM, 2021]. Sur le papier, l'objectif est rationnel : il s'agit de profiter de la proximité de Grande Nicobar avec le détroit de Malacca et la route Ouest-Est qui relie l'Europe, l'Afrique et l'Asie pour en faire un acteur de l'industrie du transport maritime. L'idée est d'autant plus séduisante que les ports indiens, notamment ceux de la côte orientale, sont desservis par des lignes maritimes secondaires et dépendent de grands ports de transbordement étrangers, de Colombo au premier chef, mais aussi de Singapour⁶.

Le gouvernement Modi se donne, de surcroît, les moyens de ses ambitions [Bose et Ray Chaudhury, 2021]. L'essentiel de Grande Nicobar étant classé en zone protégée, il obtient de façon accélérée – et à la faveur de la quasi-paralysie des institutions durant la crise du Covid-19 – la levée des régimes de protection sur les sites ciblés par le projet. Des militants écologistes, mais aussi des hauts fonctionnaires s'alarment néanmoins des conséquences qu'un tel projet aura sur un écosystème insulaire déjà fragilisé par le changement climatique et la montée des eaux, sans même évoquer le sort des tribus. Ils s'interrogent aussi sur sa faisabilité : comment une île où les coupures d'électricité sont monnaie courante et où l'essentiel des produits de consommation est importé d'Inde, pourra-t-elle soutenir une activité humaine de grande ampleur ? Enfin, ces militants et hauts fonctionnaires questionnent la durabilité du projet, les Andaman-et-Nicobar étant sujettes à une forte activité sismique. Pour mémoire, Grande Nicobar était seulement à 160 km de l'épicentre du tremblement de terre qui a provoqué le tsunami géant du 26 décembre 2004. L'archipel dans son ensemble a perdu 3 400 personnes et a été profondément marqué par cette tragédie [Kaul, 2015].

Outre son mégaprojet sur Grande Nicobar, le gouvernement Modi mise sur la carte du tourisme et l'implication du secteur privé pour promouvoir le développement de l'archipel. Pour ce faire, il a assoupli en 2019 le régime de protection du littoral, pour pouvoir y conduire des travaux de poldérisation et construire des infrastructures touristiques en bord de mer. Ses ambitions se concentrent sur Petite Andaman. Sur cette île d'environ 700 km², qui abrite par ailleurs une réserve pour la tribu Onge, il prévoit d'édifier des hôtels de luxe, des parcs aquatiques, une cité cinématographique, une zone récréative avec casino, et un aéroport international. Pour l'heure néanmoins, ces grands projets touristiques n'ont guère trouvé preneur. Les milieux d'affaires savent qu'en pratique tout doit être importé, de la main-d'œuvre aux matériaux de construction en passant par l'eau potable. Ils sont

6. U. Rao, « Transforming Andaman & Nicobar Islands », *Deccan Herald*, 22 septembre 2020. Sur la faible intégration de l'Inde au trafic mondial des conteneurs, voir l'article de P. Tourret dans ce numéro.

donc sceptiques. Dans l'attente, l'aéroport de Port Blair doit ouvrir en 2023 un nouveau terminal pour accueillir les flux de touristes en augmentation. Dans le même temps, aucune compagnie d'aviation étrangère n'est autorisée à desservir cet aéroport, ce qui témoigne bien de l'ambiguïté des autorités quant à l'ouverture de l'archipel sur la région.

Une timide ouverture sur l'étranger

La politique de développement des Andaman-et-Nicobar s'accompagne d'un tout début d'ouverture sur l'étranger. Sur le plan touristique par exemple, une petite trentaine d'îles est accessible aux ressortissants étrangers depuis 2018, sans qu'ils n'aient plus à demander de permis pour s'y rendre. Sur le plan diplomatique, Port Blair accueille régulièrement désormais des délégations conduites par des ambassadeurs en poste à New Delhi ou des consuls généraux basés à Chennai. Peu avant le début officiel de sa présidence du G-20, fin 2022, le gouvernement indien a même convié à Port Blair les ambassadeurs des pays membres du forum. En l'occurrence, il a habilement utilisé la proximité géographique des Andaman-et-Nicobar avec l'Indonésie pour présenter cette première réunion comme un passage de relais symbolique entre la présidence sortante indonésienne et la sienne.

Le voisin indonésien est de fait un interlocuteur privilégié de ces premiers efforts d'ouverture de l'archipel. Le Premier ministre Modi et le président Widodo ont publié en 2018 « Une vision commune de la coopération maritime dans l'Indo-Pacifique » dans laquelle ils appellent, entre autres choses, au développement de la connectivité et de la coopération économique entre le nord de Sumatra et les Andaman-et-Nicobar. Les discussions, encore à un stade préliminaire, s'orientent vers le développement par l'Inde du port commercial de Sabang, qui est situé au nord de la province d'Aceh, et la mise en place de liaisons maritimes avec Port Blair. De telles liaisons permettraient, il est vrai, d'importer des marchandises depuis Sumatra, bien plus proche des Andaman-et-Nicobar que le sous-continent indien.

L'autre État que les Indiens ont approché est – ironie de l'Histoire – le Japon. Celui-ci a d'abord aidé à la pose de la fibre optique sous-marine reliant Chennai à l'archipel (par l'intermédiaire de la société NEC). Puis, à partir de 2021, son agence d'aide au développement a pu œuvrer directement sur Andaman du Sud, pour un projet de stabilisation de la production électrique. Ce projet financièrement modeste est important d'un point géopolitique, car le Japon est à ce jour le seul État que New Delhi autorise officiellement à intervenir sur les Andaman-et-Nicobar. Pour l'Inde, c'est bien la preuve de la confiance qu'elle accorde à son partenaire japonais, par ailleurs très impliqué dans le développement des infrastructures sur tout son territoire.

Une inexorable militarisation de l'archipel ?

Jusqu'aux années 2010, l'Inde a choisi de dédier les Andaman-et-Nicobar à la surveillance de leur ZEE et à la lutte contre les menaces non traditionnelles. La question se pose désormais de savoir si elle est en passe d'y renforcer ses capacités militaires et de transformer ces îles en base avancée d'une politique d'influence à l'est du détroit de Malacca.

Contenir les avancées chinoises

Depuis les années 2010, les Indiens s'alarment de la récurrence des visites de sous-marins chinois dans l'océan Indien. Ils s'inquiètent aussi de l'activité des navires espions chinois, soupçonnés de recueillir les informations nécessaires pour permettre aux sous-marins chinois d'entrer dans l'est de l'océan Indien sans être détectés⁷. Dans ce contexte, les Andaman-et-Nicobar sont apparues comme une frontière sensible, demandant à être défendue. L'Inde a ainsi renforcé son dispositif de surveillance maritime grâce à la modernisation de la base Kohassa sur Andaman du Nord, non loin des îles birmanes Coco (où l'armée chinoise construit une base aérienne), et à la création en 2012 de la base aéronavale Baaz sur Grande Nicobar, idéalement située à 240 km de l'entrée du détroit de Malacca.

L'ensemble des projets de modernisation militaire sur les Andaman-et-Nicobar montrent que, désormais, la priorité de New Delhi est de surveiller les activités des sous-marins chinois dans l'est de l'océan Indien. La marine veut, en effet, disposer sur l'archipel de trois pistes d'aviation adaptées au déploiement de ses Boeing P-8 Poseidon, des avions de patrouille maritime et de lutte anti-sous-marine de très longue portée. Pour l'heure, seul Port Blair est en mesure d'accueillir les P-8I qui font la rotation depuis leur base de rattachement, près de Chennai. Mais les travaux déjà en cours sur la base aéronavale Baaz à l'extrême sud de l'archipel, et ceux en prévision sur la base Kohassa à l'extrême nord montrent que l'Inde entend accroître le spectre et la fréquence de ses opérations de surveillance dans le golfe du Bengale, et au-delà.

Ces projets doivent, par ailleurs, se lire en complément de la modernisation des capacités de surveillance et de projection de la force sur le littoral oriental de l'Inde (création en 2013 de la base aéronavale Rajali qui abrite une flotte de huit P-8I, construction de la base Varsha, pour la flotte naissante de SLNE, début de déploiement en 2020 d'une escadre de Sukhoi [Su-30 MKI] à la base de Thanjavur). Ces multiples projets laissent entrevoir la possible mise en place,

7. Sur le même sujet, voir l'article de B. de Tréglodé dans ce numéro.

à terme, d'une stratégie de déni d'accès contre la Chine dans le golfe du Bengale et la mer d'Andaman⁸.

Incidemment, depuis que la situation sur les zones frontalières sino-indiennes s'est fortement détériorée, certains dans les milieux de la défense, dont l'amiral Prakash, ancien chef d'état-major de la marine, discutent de l'opportunité de recourir au théâtre naval pour reprendre l'avantage face à la Chine⁹. Autrement dit, pour compenser un rapport de force qui lui est défavorable sur le théâtre terrestre, l'Inde devrait, selon eux, porter la pression sur les intérêts de la Chine, c'est-à-dire sur ses routes maritimes, dans le nord-est de l'océan Indien. Les Andaman-et-Nicobar seraient dès lors appelées à jouer un rôle décisif, puisqu'il s'agirait d'interdire aux tankers chinois le passage au large de Grande Nicobar, et donc de les détourner de la voie la plus directe vers le détroit de Malacca [Kaul, 2015; Joshi *et al.*, 2022]. Un tel scénario reste en pratique peu réalisable, outre qu'il contreviendrait au droit de la mer. Mais l'existence de ce débat est un signal envoyé aux dirigeants chinois qui, de fait, redoutent le risque d'une entrave à la libre circulation de leurs navires commerciaux dans le détroit de Malacca.

Ouvrir ou pas les bases des Andaman-et-Nicobar aux partenaires stratégiques ?

Sur le plan militaire, l'Inde reste réticente à ouvrir l'archipel à ses partenaires. Ses quelques efforts en la matière ont d'abord bénéficié à Singapour, un État dont elle est très proche et qui, comme elle, s'inquiète de la sécurité de la mer d'Andaman. Significativement, le ministre singapourien de la Défense, le Dr Ng Eng Hen, est à ce jour (mi-2023) le seul dirigeant étranger à s'être rendu en visite officielle dans les Andaman-et-Nicobar, fin 2018¹⁰. Les navires de la marine singapourienne bénéficient par ailleurs d'un accès régulier à Port Blair à divers titres (exercices bilatéraux ou escales). De même les marines indonésienne et australienne accostent-elles occasionnellement à Port Blair, la première, dans le cadre de patrouilles coordonnées bisannuelles, la seconde, pour des escales ponctuelles. Ces trois marines, ainsi que la plupart de celles des pays riverains de l'océan Indien et du Pacifique occidental ont aussi pu avoir accès à Port Blair dans le cadre

8. A. Singh, « Militarizing the Andamans : the costs and benefits », *Hindustan Times*, 29 juillet 2020.

9. A. Prakash, « Why isn't India using its "maritime leverage" against China? », *The Quint*, 1^{er} juillet 2020.

10. D. Giles, « Singapore's Defence minister calls upon Lt. governor », *Andaman Chronicle*, 19 novembre 2018.

plus limité des exercices biennaux Milan¹¹. La marine chinoise n'y a, elle, jamais été conviée (de même que celle du Pakistan).

L'Inde se montre encore plus frileuse à l'égard des forces militaires de ses grands partenaires de l'Indo-Pacifique. Elle n'a autorisé leur marine à accoster à Port Blair que de façon très ponctuelle¹², et toujours dans la plus grande discrétion [Chinoy, 2020]. Cette situation est d'autant plus frappante que New Delhi a conclu une série d'accords logistiques qui, en principe, permettent aux forces de ses partenaires signataires d'accéder aux services de ravitaillement et de maintenance de ses bases. Mais, en pratique, New Delhi tarde à mettre en œuvre ces accords et ne se résout pas à y intégrer les bases des Andaman-et-Nicobar¹³.

La question de l'ouverture de l'archipel aux grands partenaires stratégiques, aux États-Unis au premier chef, alimente néanmoins un discret débat¹⁴. Sunjan Chinoy [2020], ancien ambassadeur au Japon et directeur du principal think tank du ministère de la Défense, est l'une des rares personnalités à s'être ouvertement exprimée sur le sujet en estimant anormal que les forces américaines aient si peu d'accès aux Andaman-et-Nicobar, alors même que les États-Unis sont les premiers partenaires stratégiques de l'Inde. Pour la marine américaine, ces îles présentent, il est vrai, un intérêt stratégique en tant que point d'appui potentiel, cela d'autant plus que l'est de l'océan Indien offre peu d'opportunités d'accès à de grandes bases navales. John Holthaus¹⁵, un officier de marine américain, suggère ainsi de lancer une coopération avec l'Inde pour installer à Port Blair des équipements dédiés à la réparation de navires de combat. À moyen terme, il imagine même que Port Blair offre un soutien logistique aux forces expéditionnaires américaines et les aide, ce faisant, à déployer un plus grand nombre de navires dans l'est de l'océan Indien pour y assurer une dissuasion contre la Chine.

Mais les réticences de l'Inde sont précisément liées à ce type d'attentes. Du point de vue indien en effet, le scénario d'une présence militaire américaine aux Andaman-et-Nicobar semble apporter plus de problèmes que de solutions [Singh, 2021]. D'abord, la Chine serait encore plus fébrile concernant la sécurité de ses routes maritimes et accroîtrait d'autant la pression sur les zones frontalières

11. Ces exercices sont néanmoins délocalisés à Vishakhapatnam depuis 2020.

12. Ce fut le cas, par exemple, pour un bâtiment de soutien logistique de la marine nationale en 2003, pour une flottille de démineurs de la marine des Forces d'autodéfense du Japon en 2011, et pour un patrouilleur océanique britannique en 2023.

13. A. Singh, « Militarizing the Andamans », art. cit.

14. *Ibid.*

15. John Holthaus, « Using logistics to strengthen and expand the Quad », *South Asian Voices*, 13 avril 2022, < <https://southasianvoices.org/using-logistics-to-strengthen-and-expand-the-quad/> >.

sino-indiennes. Ensuite, le golfe du Bengale et la mer d'Andaman deviendraient le théâtre de la rivalité sino-américaine, et pourraient même être militarisés, une perspective que ni l'Inde, ni les pays riverains ne souhaitent [Joshi *et al.*, 2022]. Enfin, Washington multiplierait les pressions pour pouvoir toujours plus utiliser les installations des Andaman-et-Nicobar, voire pour les intégrer peu à peu à son dispositif de réponse aux crises majeures qui pourraient advenir à l'est du détroit de Malacca. Or l'Inde entend bien rester à bonne distance des conflits en mer de Chine du Sud et sur Taïwan.

L'Inde hésite, en somme, à encourager une plus grande implication militaire des États-Unis dans le golfe du Bengale. Certes, les États-Unis constituent son premier partenaire et leur soutien est nécessaire pour faire face à la Chine. New Delhi garde néanmoins l'ambition d'affermir son rôle de grand pourvoyeur de sécurité dans l'océan Indien, notamment dans sa partie orientale, et craint qu'une présence accrue de la marine américaine lui porte ombrage. Comme le note Abhijit Singh [2021], « ceux qui sont en charge de la sécurité de l'Inde voient la présence militaire des États-Unis comme une nécessité, mais jusqu'à un certain point seulement ». Cela étant, fin septembre 2020, un P-8 de la marine américaine a pu, pour la première fois, réaliser une opération de ravitaillement à Port Blair. Cette opération s'est déroulée dans un contexte de vives tensions sur les zones frontalières sino-indiennes. À ce titre, l'autorisation donnée à l'escale du P-8 américain constitue probablement plus un signal envoyé à la Chine qu'une promesse d'ouverture des Andaman-et-Nicobar aux États-Unis.

L'Inde et l'Australie : vers une surveillance coordonnée de l'est de l'océan Indien ?

S'il est un État qui semble bien positionné pour travailler avec l'Inde à la surveillance de l'est de l'océan Indien et des grands détroits donnant accès aux mers de Chine, de Java et de Banda, c'est plutôt l'Australie. Même si ses priorités de défense sont d'abord tournées vers ses façades Pacifique, ce pays s'inquiète de la multiplication des sous-marins, bâtiments trajectographiques et drones chinois dans l'est de l'océan Indien. Son document d'actualisation de la stratégie de défense de 2020 et sa revue de stratégie de défense de 2023 préconisent ainsi de rehausser le niveau de préparation militaire pour défendre ses approches maritimes du nord-ouest.

Par ailleurs, les relations indo-australiennes, longtemps à la traîne, ont pris leur essor depuis la fin des années 2010, notamment dans le domaine de la défense. Entre autres initiatives, l'Inde et l'Australie ont déjà commencé à travailler sur les procédures opérationnelles et le partage d'information entre leurs P-8 respectifs. L'Inde a notamment réalisé avec l'Australie des opérations coordonnées de patrouille maritime en avril 2022, lorsqu'elle a déployé un P-8I à Darwin. À cette occasion,

le ministère indien de la Défense a dans ses éléments de langage souligné que « l'espace maritime entre l'Indonésie et le nord de l'Australie (était) une zone d'intérêt mutuelle aux deux pays, en tant que voie de passage vers l'océan Indien » [Ministry of Defense, 2022]. Plus encore, des experts suggèrent d'évoluer vers une utilisation coordonnée – voire mutualisée – des territoires insulaires indiens et australiens. Si, pour l'Inde, les Andaman-et-Nicobar se trouvent toutes désignées, pour l'Australie, ce sont les Coco (Keeling) qui sont visées¹⁶. Ce groupe de vingt-sept îles coralliennes, dont deux seulement sont habitées, est situé à mi-distance entre Port Blair et Perth (soit à 2 700 km au sud de la première et à 2 900 km au nord-ouest de la seconde). Les forces de défense australiennes y déploient déjà des P-3 Orion pour conduire des patrouilles de surveillance maritime dans l'est de l'océan Indien. Mais elles souhaitent y déployer des P-8, plus récents et plus performants, et s'appêtent à conduire d'onéreux travaux de modernisation des équipements militaire à cet effet [Parliamentary Standing Committee on Public Works, 2023].

Ainsi, à terme, Canberra pourrait chercher à organiser des rotations de P-8 indiens et australiens en utilisant les Andaman-et-Nicobar et les Coco (Keeling) comme points d'appui [Layton, 2022]. Un tel programme permettrait de maximiser les capacités de surveillance des approches occidentales des grandes voies de passages entre océan Indien et Pacifique (détroits de Malacca, de la Sonde, de Lombok et d'Ombai Wetar) et de relever le défi que représente l'immensité de l'espace maritime à surveiller. À ce titre, il est significatif que la déclaration commune issue de la visite du Premier ministre Albanese en Inde, en mars 2023, mentionne que les deux dirigeants se sont accordés « pour qu'à titre de mesure concrète l'Inde et l'Australie continuent d'explorer la conduite de déploiements d'appareils depuis le territoire de l'une et de l'autre pour promouvoir une familiarité opérationnelle et renforcer la connaissance du domaine maritime » [Prime Minister of Australia, 2023]. L'approfondissement d'une telle coopération pourra néanmoins, difficilement être réalisée sans prendre en compte le rôle clef de l'Indonésie dans cet espace maritime.

Conclusion

À l'heure où la plupart des regards et des inquiétudes se focalisent sur les points de tensions en mer de Chine du Sud et de l'Est, et surtout dans le détroit de Taïwan, cet article a porté l'éclairage sur les dynamiques en cours à l'ouest du détroit

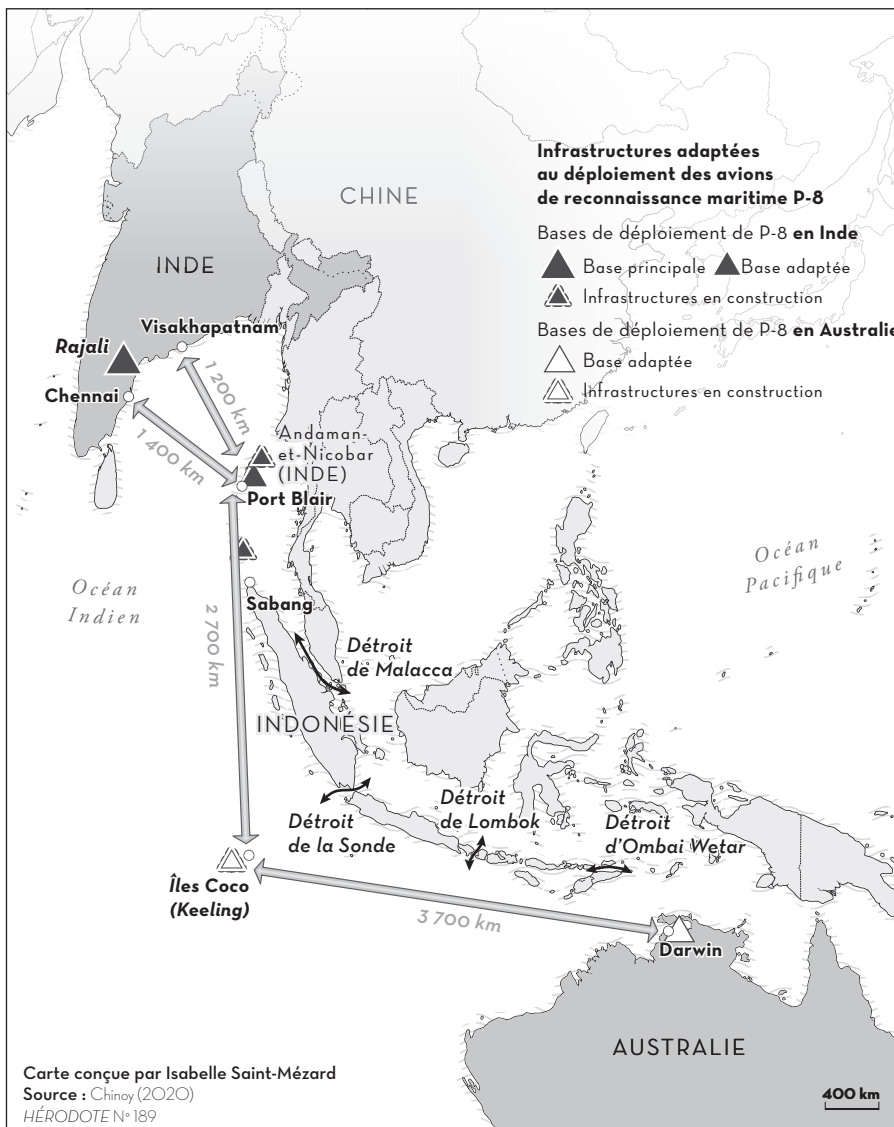
16. À ne pas confondre avec les îles Coco birmanes, à l'extrême nord des Andaman-et-Nicobar.

CARTE 1. – LES ANDAMAN-ET-NICOBAR : LA DÉFENSE D'UN TERRITOIRE ULTRAMARIN



Hérodote, n° 189, La Découverte, 2^e trimestre 2023.

CARTE 2. – L'INDE ET L'Australie : VERS UNE SURVEILLANCE COORDONNÉE DE L'EST DE L'OCÉAN INDIEN ?



Hérodote, n° 189, La Découverte, 2^e trimestre 2023.

de Malacca. La région du golfe du Bengale et l'est de l'océan Indien de façon générale sont sans nul doute moins volatils que les théâtres des mers de Chine et du Pacifique occidental. Les avancées navales de la Chine n'en inquiètent pas moins les puissances régionales indienne et australienne. New Delhi et Canberra paraissent ainsi poser les bases d'une coopération pour la surveillance maritime des approches occidentales des grands détroits assurant le passage entre océans Indien et Pacifique. Ces deux pays cherchent, ce faisant, à exploiter leurs îles – les Andaman-et-Nicobar pour l'Inde et les Coco (Keeling) pour l'Australie – comme autant de postes avancés pour le déploiement de leurs appareils de reconnaissance maritime et de lutte anti-sous-marine. Ils confirment bien la tendance générale des États de l'Indo-Pacifique à concevoir les îles essentiellement comme des ressources stratégiques¹⁷.

Dans le même temps, le cas particulier des Andaman-et-Nicobar révèle bien des nuances. Leur militarisation, à l'œuvre depuis les années 1980, s'avère lente et limitée, et leurs bases aéronavales restent encore peu accessibles aux forces des grands partenaires de l'Inde, en dépit de leurs sollicitations. C'est un peu comme si l'Inde considérait la position de cet archipel à l'entrée du détroit de Malacca comme tellement stratégique qu'elle choisissait de procéder avec la plus grande prudence. Cette circonspection résulte néanmoins de priorités stratégiques bien calculées par New Delhi, à savoir : *primo*, limiter la militarisation du golfe du Bengale et y empêcher la diffusion de la rivalité sino-américaine, et *deuxio*, ne pas se laisser impliquer dans les tensions grandissantes à l'est du détroit de Malacca.

Enfin, par-delà ces priorités stratégiques, la grande préoccupation de New Delhi reste d'arrimer le lointain archipel des Andaman-et-Nicobar au sous-continent indien, comme si la construction de la nation indienne restait un processus perpétuellement inachevé. Cette préoccupation est devenue encore plus forte sous le gouvernement Modi car, pour les nationalistes hindous, les Andaman-et-Nicobar sont un terrain idéal de reconstruction du grand récit fondateur de la lutte d'indépendance. À ce titre, pour les dirigeants aujourd'hui au pouvoir à New Delhi, les Andaman-et-Nicobar renvoient autant – sinon plus – à la définition d'une géographie sacrée de la nation indienne qu'à la géographie stratégique de l'Indo-Pacifique.

17. Voir l'article de M. Péron-Doise dans ce numéro.

Bibliographie

- ABRAHAM I. (2018), « The Andamans as a “sea of islands” : reconnecting old geographies through poaching », *Inter-Asia Cultural Studies*, vol. 19, n° 1, p. 2-20.
- AECOM (2021), *Holistic Development of Great Nicobar Island at Andaman & Nicobar Islands. Pre-Feasibility Report*, mars.
- BOSE S. et RAY CHAUDHURY A. B. (2021), « The Andaman and Nicobar Islands : Indian territory, regional potential », *ORF Issue Brief*, n° 495, septembre.
- CHINOY S. (2020), « Time to leverage the strategic potential of Andaman & Nicobar Islands », *IDSA Policy Brief*, 26 juin 2020, < www.idsa.in/policybrief/strategic-potential-andaman-nicobar-sujanchinoy-260620 >.
- JOSHI Y., RAJEEV N., HA H. T., SINGH S. et STOREY I. (2022), *Regional Security Architecture in the Andaman Sea : Perspectives from Southeast Asia, India and Beyond*, Singapour, Iseas-Yusof Ishak Institute, S. Rajaratnam School of International Studies.
- KAUL S. (2015), *Andaman and Nicobar Islands. India's Untapped Strategic Assets*, New Delhi, IDSA-Pentagon Press.
- LAYTON P. (2022), « The India-Australia bond and its impact on the Indo-Pacific », *Air/Space*, vol. 2, n° 9, mai, < <https://airpower.airforce.gov.au/sites/default/files/2022-06/BP25149219.pdf> >.
- MINISTRY OF DEFENSE (2022), *India-Australia Maritime Patrol Reconnaissance Aircraft (Mpra) Coordinated Operations*, 12 avril, < <https://pib.gov.in/PressReleaseIframePage.aspx?PRID=1815846> >.
- MODI N. (2018), « Today, people of the country are working towards creating a strong India, in line with Netaji's vision : PM Modi », 30 décembre, < www.narendramodi.in/text-of-pm-s-address-at-function-to-mark-75th-anniversary-of-hoisting-of-tricolour-on-indian-soil-by-netaji--542835 >.
- (2020), « Submarine OFC project connecting Andaman-Nicobar to rest of the world is a symbol of our commitment towards ease of living : PM », 10 août, < www.narendramodi.in/text-of-prime-minister-narendra-modi-s-address-at-the-inauguration-of-submarine-cable-connectivity-to-andaman-nicobar-islands-550903 >.
- MUKHERJEE A. (2014), « India's joint Andaman and Nicobar command is a failed experiment », *Asia-Pacific Bulletin*, n° 289, 17 novembre.
- PARLIAMENTARY STANDING COMMITTEE ON PUBLIC WORKS (2023), *Department of Defence. Cocos (Keeling) Islands Airfield Upgrade*, Perth, 3 mars.
- PRIME MINISTER OF AUSTRALIA (2023), *Joint Statement. 1st Australia-India Annual Summit*, 11 mars, < www.pm.gov.au/media/joint-statement-1st-australia-india-annual-summit >.
- SINGH A. (2021), « The U.S. Navy in the Indian Ocean : India's “goldilocks” dilemma », *War on the Rocks*, 11 mai, < <https://warontherocks.com/2021/05/the-u-s-navy-in-the-indian-ocean-indias-goldilocks-dilemma/> >.