



Les frontières himalayennes “ au cœur du grand jeu entre les puissances ” entre confrontations et corridor de développement

David Goeury

► To cite this version:

David Goeury. Les frontières himalayennes “ au cœur du grand jeu entre les puissances ” entre confrontations et corridor de développement. Raymond Woessner. Frontières, Atlande, pp.448-455, 2020, Clef Concours, 9782350306698. <hal-02983559>

HAL Id: hal-02983559

<https://hal.science/hal-02983559v1>

Submitted on 2 Jul 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



HAL Authorization

Les frontières himalayennes « au cœur du grand jeu entre les puissances » entre confrontations et corridor de développement

L'Himalaya, montagne des montagnes, incarne aujourd'hui la frontière-barrière, ligne de front* entre trois puissances nucléaires : la République populaire de Chine, l'Union indienne et le Pakistan. Ces frontières sont des terrains d'affrontements réguliers qui prennent des formes plus ou moins violentes allant de guerres brutales à des échauffourées à main nue en passant par des affrontements aériens. Les images récentes prises en 2017 des deux armées chinoises et indiennes se jetant des pierres au Ladakh sur les rives du lac de Pangong surprennent.

Ces frontières sont très souvent présentées comme des lignes de front alors que les reliefs particulièrement élevés amènent à une frontière singulière faite de cols, uniques point de passage terrestres, ouverts uniquement en été. Par conséquent, la fermeture de la frontière est opérée par celle d'une route et la militarisation temporaire des cols, tandis que les armées tiennent leurs positions dans les vallées limitrophes tout au long de l'année. En revanche, dans la vallée du Cachemire, les multiples possibilités de passage ont amené Christophe Jaffrelot (2011) à la qualifier de frontière molle facilitant un terrorisme transfrontalier à la fin des années 1990. Depuis une vingtaine d'année, les autorités indiennes se sont lancées dans un durcissement de cette frontière.

Enfin, cette histoire récente de la montagne comme front ne doit pas écarter celle des grandes routes commerciales et des royaumes marchands à la charnière des grands empires. Cachemiris et Ladakhpas conservent en mémoire ces moments glorieux du grand commerce transhimalayen. L'Ouest himalayaen est aussi l'objet de nouveaux investissements pour jouer un rôle clé dans le corridor de développement sino-pakistanaï.

Un tissu de relations économiques complexes, entre nécessité et grand voyage

L'Himalaya est un carrefour pour les caravanes qui reliaient l'Inde à la Chine par le massif du Karakoram, l'Asie centrale au Tibet via la vallée de l'Indus. Le Ladakh est traversé du nord au sud par les routes du Karakoram qui relient le Cachemire à Yarkand (cité oasisienne de l'actuel Xingjiang) depuis le XVI^e siècle, d'est en ouest par la route du *pashmina* qui relie le Cachemire au Tibet occidental, l'une des principales routes de la laine indispensable à l'industrie textile régionale (Rivzi, 1999). Les royaumes himalayens, comme le Ladakh, sont considérés par les historiens avant tout comme des royaumes marchands dont la puissance est intimement liée à leur capacité à profiter des grandes routes commerciales transhimalayennes. De nombreux paysans marchands qui, pour éviter la misère et la famine, multiplient les échanges de proximité en convoyant du grain, du sel, du beurre et de la laine. Dès lors, sur les routes se rencontrent grands commerçants construisant de véritables fortunes et paysans-marchands cherchant à survivre. Un scénario que la Suisse médiévale avait en partage...

Ainsi, les Ladakhpas forment un groupe d'agriculteurs commerçants qui se rendent dans le Tibet occidental pour acheter de la laine de *pashmina* avant de la revendre aux Cachemiris, maîtres de l'industrie textile. Les échanges se déployaient jusqu'à Lhassa associant commerce et religion. Les bouddhistes obtenaient des autorisations de commerce avec Lhassa, chargées de cuivre, de beurre, de fromage et de laine pour acheter des pierres précieuses (turquoise, ambre, corail), des colliers d'argent, des livres saints, des herbes médicinales, du sel et du thé (Rivzi, 1999).

Au début du XIX^e siècle, les grandes puissances européennes prennent position progressivement en Himalaya : la Russie qui pousse son avantage vers le sud depuis les territoires d'Asie centrale tandis que le Royaume-Uni avec William Moorcroft tente d'établir son influence sur le Ladakh. De son côté,

la Chine domine Yarkand et renforce son influence sur le Tibet. Parallèlement, une dynastie sikhe, les Dogras, depuis le Punjab, prend le contrôle du Jammu et du Cachemire, avant de jeter son dévolu sur le Ladakh en 1834. Malgré des efforts continus des Ladakhs pour conserver leur indépendance, en 1846, après la première guerre anglo-sikhe, le traité d'Amritsar reconnaît à la dynastie sikhe le titre de Maharaja du Cachemire. Dès lors, Jammu, Cachemire et Ladakh forment une même entité politique, bien que liant trois territoires très différents, le premier étant sous forte influence hindoue, le second majoritairement musulman, le troisième majoritairement bouddhiste. À partir de 1896, l'administration se fait sous tutelle britannique avec l'envoi de fonctionnaires dans les différentes cités que sont Jammu, Srinagar et Leh.

La première route à être victime des transformations politiques est celle du Karakoram entre Leh et Yarkand. En effet, Russes et Britanniques étendent progressivement leur influence politique et économique en Asie centrale. De ce fait, à partir du XIX^e siècle, le commerce le long des routes dites « de la soie » est modifié au gré des opportunités économiques créées par l'afflux de marchandises occidentales et plus particulièrement des textiles. Malgré tout, le commerce perdure jusqu'aux grandes transformations politiques du XX^e siècle. Car, si après les révolutions de 1917, le commerce, libéré de la tutelle russe, connaît un essor important, cela n'est que de courte durée. En effet, la région du Xinjiang connaît d'abord une guerre civile de cinq années qui bloque tous les échanges, puis une courte période de stabilité, ponctuée de conflits, entre 1933 et 1937, pour devenir un territoire chinois de droit, mais contrôlé de fait par l'URSS. Pour maintenir son autorité, cette dernière élimine tous les individus supposés être des agents infiltrés de puissances étrangères. Les marchands indiens sont suspectés et chassés, ce qui ferme de fait la route commerciale. Il faut attendre 1942 pour que le gouverneur chinois profite de l'engagement de l'URSS sur le front européen pour apporter son soutien au Kouo-Min-Tang et relancer le commerce trans-Karakoram avec le Ladakh. Les caravanes, certes moins nombreuses, relient à nouveau Yarkand à Leh, pendant quelques années. La victoire des communistes en Chine en 1949 scelle définitivement cette frontière entre l'Union indienne et la Chine.

La fermeture des frontières indo-pakistanaïses entre frontière poreuse au terrorisme transfrontalier et affrontements militaires

En 1947, la partition vient rompre l'équilibre politique précaire. Le maharaja du Jammu et Cachemire décide le 24 octobre de rallier l'Union indienne, alors que le Pakistan réclame l'autorité sur ces territoires, du fait de la présence de nombreux musulmans dans la région du Cachemire, mais aussi dans la partie occidentale du Ladakh, comme à Kargil et dans la vallée de la Suru. Le 30 octobre, l'armée indienne est hélicoptérée à Srinagar pour tenir le Cachemire, alors que le Pakistan manœuvre pour prendre le contrôle du Ladakh. Le conflit s'installe. Le cessez-le-feu de 1949 se traduit par une partition de la région entre les deux États. Le Pakistan prend le contrôle du Baltistan et des provinces du Nord, ainsi que de la partie occidentale du Cachemire qui devient le Cachemire libre (*azaden* en ourdou). L'Union indienne conserve le Ladakh, le Cachemire et le Jammu. Le Cachemire devient ainsi un lieu d'affrontement entre l'Union indienne et le Pakistan, malgré le cessez-le-feu de 1949. Cachemire et Ladakh deviennent des positions militaires avancées face à un État voisin considéré comme un ennemi dangereux et imprévisible. La route les liant au Baltistan est fermée. Désormais, Ladakh et Cachemire sous autorité indienne sont dépendants d'une même route sécurisée par l'armée indienne jusqu'au Jammu.

Aujourd'hui, alors que les routes s'ouvrent entre la Chine et les républiques d'Asie centrale, la militarisation des frontières entre le Pakistan et l'Union indienne s'accroît. Depuis, 1949, la présence de forces de sécurité est renforcée par des militaires pour prévenir les tentatives d'invasions pakistanaïses, en 1965, 1971, 1984, 1999 lors de la guerre de Kargil. Par ailleurs, à tout moment, le Ladakh et particulièrement Kargil peuvent être menacés, comme en 2002, lorsque l'armée pakistanaïse conduit une offensive sur Drass (Racine, 2008). L'armée indienne et l'armée pakistanaïse s'affrontent continuellement parfois dans des conditions extrêmes comme sur le glacier du Siachen à plus de 5.000 mètres d'altitude où des postes militaires sont installés depuis 1984. Outre les pertes liées aux accrochages, ce sont plusieurs centaines de soldats qui sont victimes d'accidents de montagne chaque

année. Les décès sont estimés à plus de 200 dans les rangs indiens et à plus d'une centaine dans les rangs pakistanais (Brisset, 2016). Le combat est aussi déplacé dans les airs avec des incursions régulières d'avions de chasse de part et d'autre de la ligne de contrôle pouvant amener à des confrontations comme en février 2019.

Cette situation est aggravée par les tensions constantes dans le Cachemire indien. À partir de 1990, le Cachemire fait l'objet d'incursions croissantes d'activistes musulmans issus du Pakistan qui y multiplient les attaques. Ces incursions sont qualifiées de terrorisme transfrontalier par les autorités indiennes qui accusent le Pakistan d'organiser une nouvelle modalité de conflit d'usure grâce à des groupes extrémistes armés par ses soins. La violence s'installe au Cachemire entre incursions armées, attentats, manifestations et répression des mobilisations civiles. On dénombre plus de 2.000 morts chaque année pour 4 millions d'habitants. Les autorités indiennes décident alors de mettre fin à une ligne de front jugée trop poreuse, voire de frontière molle, et donc de la fortifier à grand renfort de grillages barbelés puis de détecteurs de mouvements et de caméras thermiques au début des années 2000. Ces travaux viennent alors établir la ligne de contrôle comme une frontière physique et reconnaître de fait la partition (Jaffrelot, 2011).

Le Cachemire indien est relié par trois points de passage au Cachemire pakistanais qui sont du nord au sud Chakothi-Salamabad, Tetrinote-Chakan Da Bagh et Chilliana-Teetwal. Ce dernier point est ouvert uniquement en été pour les rencontres familiales. Cependant, ces routes sont régulièrement fermées ne permettant aucunement des flux réguliers. Parfois, des individus se retrouvent bloqués dans l'autre pays pour plusieurs semaines voire plusieurs mois, obligeant les autorités à organiser des ouvertures très ponctuelles dédiées au seul rapatriement des corps comme en 2017.

Les populations cachemiries de l'Union indienne ont le sentiment d'être totalement dépendantes de New Delhi du fait de la fermeture de la frontière avec le Pakistan. La route déjà fortement soumise aux aléas climatiques (neige en hiver, glissement de terrain en été) est aussi régulièrement bloquée par des manifestations. Ainsi en 2008, les hindous du Jammu bloquent la route durant plusieurs semaines pour obtenir le contrôle des terres entourant le site des grottes d'Amarnath, objet d'un important pèlerinage au Cachemire. Les périodes de tensions et d'accalmies se suivent générant un climat de violence permanent. Le Cachemire vit au rythme des couvre-feux et des confinements. Le 5 août 2019, la suspension du statut d'autonomie se traduit par une fermeture totale de la région sans difficulté tant l'appareil sécuritaire était prêt.

La route du Changtang, terrain d'affrontement sino-indien

Enfin, la route de l'Himalaya occidental est à son tour fermée du fait des recompositions géopolitiques. À partir de 1949, le gouvernement de la Chine populaire décide de réaffirmer son autorité sur le Tibet tenté par un mouvement séparatiste. S'ensuit une lente conquête et une occupation militaire de l'Himalaya. L'Union indienne, favorable au maintien d'un royaume du Tibet autonome, multiplie les contacts avec le gouvernement chinois et plante des drapeaux pour marquer les limites de son territoire. Dès 1950, les Ladakhpas qui se rendent au Chang-Thing pour acheter la laine de *pashmina* rencontrent des militaires chinois qui sont de plus en plus nombreux. Les relations commerciales perdurent, les militaires chinois intégrant même le système de troc. Par ailleurs, alors que les gouvernements indien et chinois ont négocié une frontière commune qui reprenait le tracé des traités de 1784 et de 1842, mais en 1956, une série d'accrochages a lieu entre les deux armées surveillant les frontières. En 1958, puis en 1959, les affrontements sont plus violents et se soldent par la mort de neuf soldats indiens. Cette même année, la Chine établit définitivement son autorité sur le Tibet poussant le dalaï lama à l'exil. Les Tibétains affluent en Inde. La route de Lhassa apparaît désormais comme fermée aux Ladakhpas. Puis, malgré les promesses répétées de Chou En-Lai en 1959 et en 1960, la Chine étend son autorité sur les hauts-plateaux orientaux du Ladakh indien. Nehru exige de la Chine qu'elle se retire des positions prises dans le territoire indien. Refusant toute négociation, le gouvernement chinois préfère la confrontation. La guerre sino-indienne éclate et dure d'octobre à novembre 1962. L'armée indienne, peu préparée à une campagne de haute montagne, est

battue par une armée chinoise aguerrie par les nombreuses années de conflits avec les Tibétains. Victorieuse, la Chine s'établit durablement dans la région et surtout s'assure du soutien du Pakistan en 1963. La frontière orientale du Ladakh est définitivement fermée, malgré la tenue de nombreux sommets Inde/Chine depuis les années 1980. Aujourd'hui, elle n'est poreuse qu'aux seuls échanges de proximité et au mouvement des pasteurs du Chang Thang.

Cependant, depuis quelques années, elle devient un lieu d'affrontement entre les armées indiennes et chinoises. Ces derniers prennent une forme singulière de jets de pierre, à chaque été, lorsque les deux armées reprennent leurs positions. Ils peuvent parfois dégénérer comme en août 2017. En 2020, les tensions se sont accrues entre les deux armées avec des combats à main nue ou à coups de bâton qui se sont avérés cependant particulièrement meurtriers du fait des reliefs, plusieurs dizaines de soldats glissant ainsi dans la rivière déchaînée en juin 2020. Ces combats sont suivis de prises de position bellicistes par les gouvernements.

La route du Karakoram, charnière du corridor de développement sino-pakistanaïs

À la différence de l'Inde, le Pakistan, qui s'était officiellement ému de cartes chinoises intégrant au Xinjiang une partie du Baltistan en 1961, préfère négocier diplomatiquement la cession de la vallée de la Shaksgam au nord du Karakoram le 2 mars 1963. Débute alors une politique active de voisinage par le lancement de la construction d'une route commune à travers le Karakoram via le col du Khunjerab (4.693 mètres). La route achevée en 1978 est ouverte au public en 1983. Les échanges transhimalayens contournent désormais le Ladakh indien. La route du Karakoram fait l'objet d'investissements croissants à partir des années 2000 afin de déployer un nouveau corridor entre Kashgar en Chine et le port de Gwadar au Pakistan. La route est élargie et goudronnée dans des conditions particulièrement difficiles. 810 Pakistanais et 200 Chinois perdent la vie dans les différents accidents liés au chantier et tout particulièrement les glissements de terrain. En 2010, un glissement de terrain dans la vallée de l'Hunza coupe la route créant le lac Attabad. Le passage des véhicules doit alors se faire par bac ce qui réduit très fortement la fluidité du trafic. Les autorités chinoises pour lesquelles cette route est devenue une des routes stratégiques dans le contexte des nouvelles routes de la soie soutiennent un projet de pont prolongé d'un tunnel en 2012 et achevés en 2015.

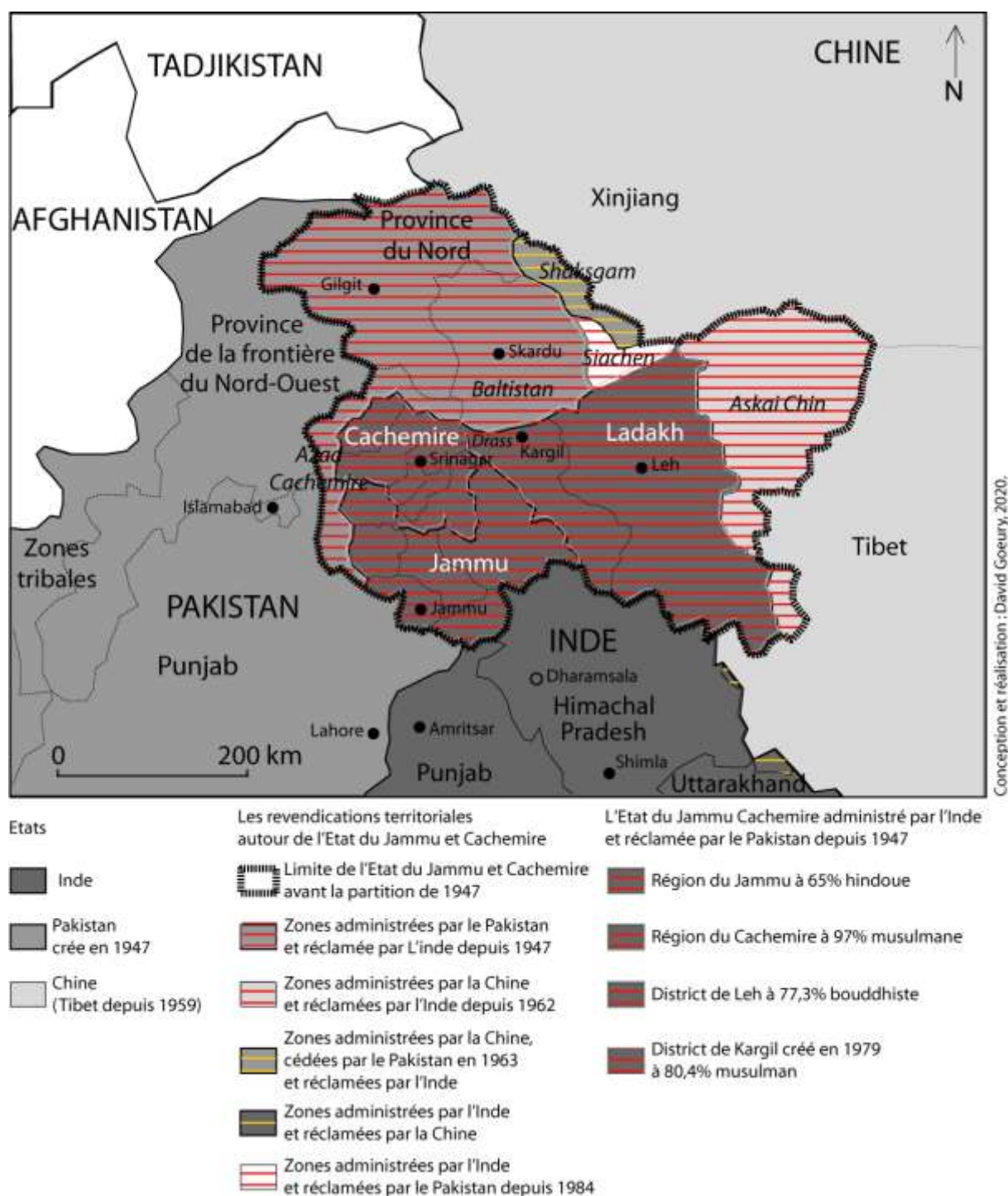
Cette route entre le Pakistan et la Chine a eu des effets complexes. Peu après son ouverture, malgré des flux de marchandises relativement faibles et saisonniers, cette route va avoir un impact très fort sur le Xinjiang. En effet, elle ouvre directement à une zone particulièrement conflictuelle où l'islam politique est mobilisé dans des luttes complexes en Afghanistan et au Cachemire. Les communautés musulmanes du Xinjiang entrent en contact avec des groupes beaucoup plus radicalisés et s'engagent dans les conflits en Afghanistan mais aussi prennent des positions de plus en plus tranchées vis-à-vis des autorités chinoises. Parallèlement, la route facilite le commerce de l'opium produit en Afghanistan. L'héroïne devient une drogue largement consommée au sein des milieux défavorisés du Xinjiang que cela soit dans les villes mais aussi dans les campagnes. Or, la consommation de drogues à injection amène à une diffusion sans précédent du VIH-Sida qui explose en quelques années infectant plus de 60.000 personnes en 2005 (Mili, 2006). Par conséquent, cette situation accroît la stigmatisation des communautés ouïgoures et devient un des éléments de justification de la politique de sinisation de la région par le gouvernement central chinois. Les autorités chinoises instaurent un contrôle croissant de la route mais aussi une politique drastique de surveillance de la communauté musulmane du Xinjiang avant de généraliser des camps de rééducation.

Les aires protégées comme revendication territoriale frontalière

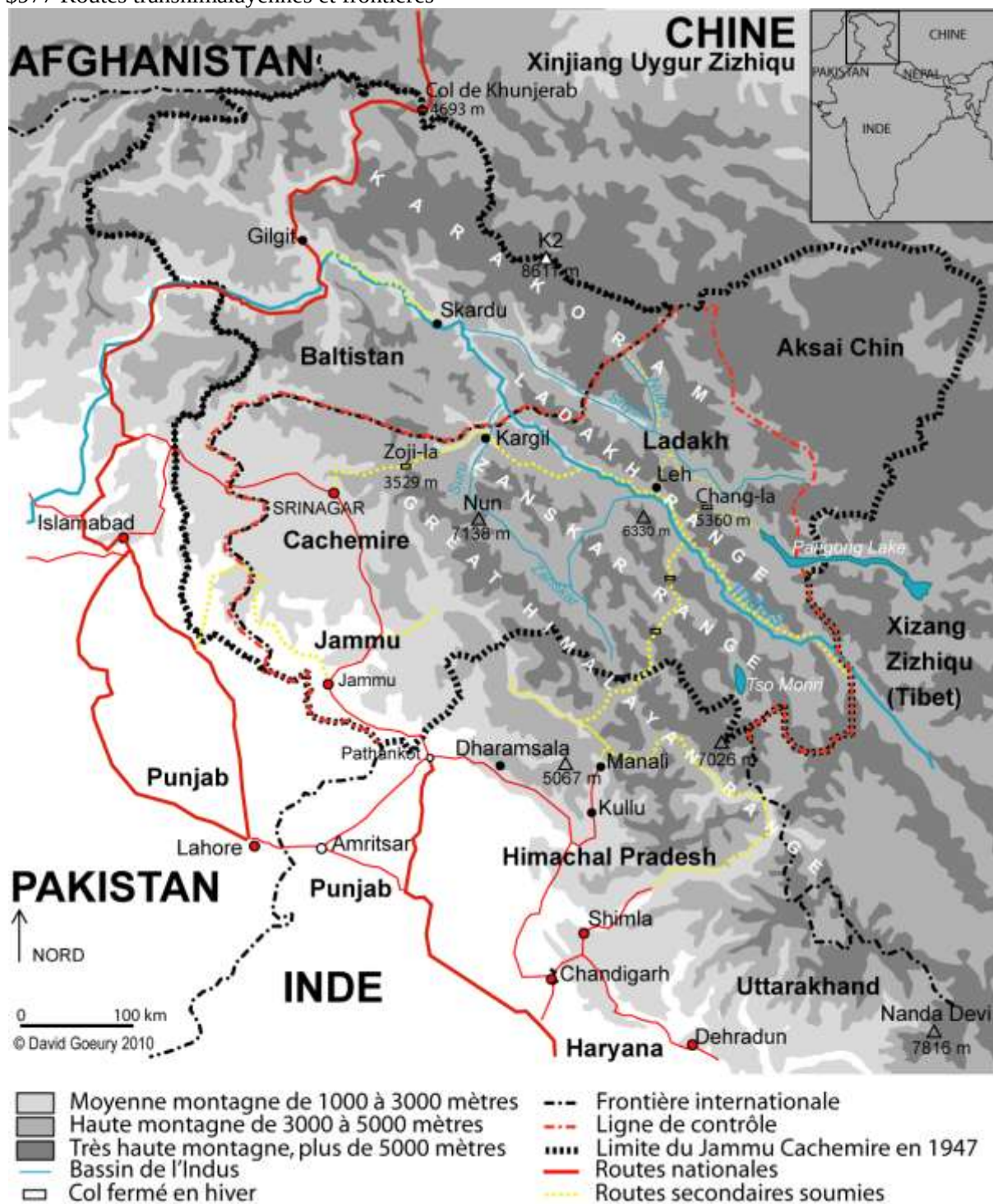
Chine, Inde et Pakistan ont reconfiguré les frontières de l'Ouest himalayen. Si Chine et Pakistan ont su établir une frontière internationale objet d'une coopération intense autour d'un projet économique d'envergure, l'Union indienne apparaît dans une position de maintien de lignes de front face aux incursions chinoises et pakistanaïses.

Cette compétition se déplace aussi dans le champ des politiques de protection de la nature. Union indienne, Chine et Pakistan ont démultiplié les aires protégées frontalières notamment au bord du lac Pangong où réserves naturelles indiennes et chinoises se rencontrent. Certaines aires protégées sont des constructions de papier comme la réserve naturelle du Siachen créée par l'administration indienne sans véritable délimitation (Goeury, 2010). Ces aires protégées sont construites comme des appuis aux revendications territoriales. La biodiversité et surtout la grande faune himalayenne ont été particulièrement mises à mal par les combats et la présence des militaires, aujourd'hui des espèces emblématiques comme le léopard des neiges font l'objet d'une action de protection dans chacun des États, cependant ces actions concertées apparaissent bien fragile face aux tensions géopolitiques actuelles.

\$976 Revendications territoriales depuis 1947 autour du Jammu Cachemire



\$977 Routes transhimalayennes et frontières



\$978 Le col du Chang la sous contrôle de l'armée indienne dont les camions circulent constamment entre la vallée de l'Indus et le lac de Pangong. David Goeury, 2009.

