



HAL
open science

La vocation militaire de Diego Garcia depuis la Grande Guerre à nos jours

Bruno Cunniah

► **To cite this version:**

Bruno Cunniah. La vocation militaire de Diego Garcia depuis la Grande Guerre à nos jours. *Revue historique de l'océan Indien*, 2019, Guerre et paix en Indianocéanie de l'Antiquité à nos jours, 16, pp.203-214. hal-03247105

HAL Id: hal-03247105

<https://hal.univ-reunion.fr/hal-03247105>

Submitted on 2 Jun 2021

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.

La vocation militaire de Diego Garcia depuis la Grande Guerre à nos jours

Bruno Cunniah
Associate Professor
Université de Maurice

Le destin de l'archipel des Chagos a de tout temps été rattaché à celui de Maurice jusqu'à son excision du territoire mauricien en 1965. En effet, cet ensemble composé de 55 îles devient un B.I.O. T. (*British Indian Ocean Territory* / Territoire britannique de l'océan Indien) suite à des tractations qui déboucheront sur l'indépendance de Maurice en 1968. Depuis l'exil forcé des habitants de l'archipel, seule la plus grande île nommée Diego Garcia est habitée puisqu'elle héberge une base militaire ultra moderne sous tutelle américaine et britannique. Depuis le 6 février 1952, le chef d'État de l'archipel est la reine Élisabeth II. L'archipel est géré par un commissaire, Dr. Peter Hayes⁴⁹⁹ (depuis octobre 2012) et un administrateur, John McManus (depuis avril 2011). Il est à noter que ces deux hauts fonctionnaires ne sont pas présents sur le territoire et qu'ils sont représentés par l'officier qui commande les forces britanniques sur Diego Garcia. En d'autres termes, il s'agit d'une monarchie héréditaire et c'est la reine Élisabeth II qui nomme le commissaire et l'administrateur.

Depuis le début des années 70, il existe donc un complexe naval doté d'installations d'appui logistique à la marine qui se situe au cœur de l'océan Indien plus précisément à 2148 km au nord-est de Maurice, à 2364 km de La Réunion et à 2982 km d'Antananarivo. Sans aucun doute, il s'agit de l'endroit le plus militarisé et le plus secret de l'océan Indien. Le lieu n'est point accessible pour le commun des mortels et jusqu'à présent aucun journaliste n'a jamais eu accès à la plus grande base militaire américaine hors du territoire des États-Unis. C'est un fait que la position stratégique de l'archipel la prédestine à des fonctions militaires comme le démontre son histoire. Dans ce qui va suivre, nous essayerons de retracer l'histoire militaire de Diego Garcia de la Grande Guerre à aujourd'hui. Nous examinerons aussi les différents facteurs qui vont faire de cette base militaire un élément essentiel dans l'arsenal militaire américain et britannique. Puis, nous démontrerons la fonction militaire du complexe naval et son rôle dans les différents conflits en Moyen-Orient.

La Grande Guerre

La présence coloniale britannique à Maurice s'échelonne de 1810 à 1968. Aussi quand éclate la Grande Guerre le 28 juillet 1914, l'archipel des Chagos en tant que dépendance de Maurice est donc un territoire allié. Sur un plan historique,

⁴⁹⁹ CIA, « The World Factbook - South Asia : British Indian Ocean Territory », [En ligne], <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/io.html> — Consulté le 1^{er} octobre 2018.

l'archipel ne joue aucun rôle dans les événements tragiques de l'époque si ce n'est pour l'anecdote plutôt singulière qui se rapporte au croiseur *SMS Emden*. Selon Forstmeier⁵⁰⁰, ce croiseur allemand patrouille les lignes maritimes entre Singapour, le Sri Lanka et le golfe d'Aden tandis que le *SMS Königsberg* sévit dans l'ouest de l'océan Indien. Les premières semaines de septembre 1914, le *SMS Emden* se trouve dans le golfe du Bengale où il mène une lutte féroce aux Britanniques. Aussi, il capture de nombreux navires assurant la logistique telle que des transports de troupes et de marchandises. D'autres navires sont tout simplement envoyés par le fond. Vers la fin du mois de septembre, le *SMS Emden* pénètre sans aucune opposition dans le port de Madras où il inflige des dégâts si considérables à l'ennemi que les autorités britanniques interdisent la navigation dans la baie du Bengale. Après avoir coulé pas moins de quatre navires à savoir le *Tywerse*, le *King Lund*, le *Ryberia* et le *Foyle*, le croiseur allemand fait un arrêt aux Maldives pour se ravitailler en charbon avant d'aller patrouiller les routes maritimes entre l'île Maurice et Calcutta. Comme cette mission ne donne rien, le croiseur allemand fait route vers Diego Garcia pour pouvoir y faire des travaux de maintenance sur ses deux moteurs ainsi que sur la coque du navire. L'équipage pourra profiter de cette escale pour un repos bien mérité.

Le 9 octobre, deux navires entrent dans le lagon de Diego Garcia, le *SS Buresk* et le *SMS Emden*. Le commandant de l'*Emden*, Karl Friedrich Max Von Müller jette l'ancre dans le port de Diego Garcia et c'est là que débute un des épisodes les plus insolites de l'histoire militaire de l'île. Selon les dires du premier officier Karl Hellmuth Von Mücke⁵⁰¹, aussitôt que le *SMS Emden* jette l'ancre, l'équipage remarque un drapeau anglais qui est joyeusement agité sur la plage. Une barque contenant l'assistant de l'administrateur de la plantation se dirige vers le croiseur. Puis, c'est au tour de l'administrateur, Monsieur Spender d'aborder le croiseur. Il donne l'impression que cela fait des années qu'il attend de pouvoir enfin faire une telle rencontre. Il assure les personnes présentes qu'il est honoré de rencontrer des Allemands en particulier ceux qui viennent d'un vaisseau si imposant. En fait, il n'a pas vu d'officiers allemands depuis la venue des navires le *SMS Bismarck* et le *SMS Marie* en 1899. Face à ce personnage particulier, l'équipage est décontenancé bien qu'il commence à avoir l'habitude des excentricités britanniques, car il ne faut pas oublier que cela fait trois mois que la guerre a été déclarée.

Quand l'administrateur, M. Spender monte sur le *SMS Emden*, il est surpris par l'état du croiseur. Au lieu d'un endroit d'un blanc immaculé, il trouve un pont en piteux état. Le plancher, bruni par la poussière de charbon est parsemé de taches d'huile et semble labouré par de profondes rayures. Quant aux cheminées, elles sont plus noires que grises. Les barrières de protections sont détruites en plusieurs endroits et le linoléum semble être en morceau. Sur les murs, il existe des indications que certaines pièces de navires ne sont plus là. Cet état de désolation est

⁵⁰⁰ Friedrich Forstmeier, « SMS Emden, Small Protected Cruiser 1906 – 1914 », In *Warship in Profile*, Vol.3, Ed. Anthony Preston. New York : Doubleday & Company, 1974, 2-24p.

⁵⁰¹ Hellmuth Von Mücke, *The Emden: A First Hand Account by the First Officer, with Illustrations*. USA : W.K. Hawthorne, Publisher, 2016.

encore plus visible dans le mess des officiers de par la rareté d'un mobilier décent. Face à cet état des lieux, l'invité de l'équipage ne parvient pas à cacher son étonnement et il tient à savoir la raison de ce délabrement. L'équipage parvient à le rassurer à lui laissant croire que le *SMS Emden* est en fait en train de poursuivre un tour du monde et qu'il est essentiel de se débarrasser de tout ce qui est superflu à bord du vaisseau, car chaque espace disponible doit être utilisé pour le stockage du charbon. Pour parfaire la mystification, les officiers allemands sont si généreux avec leur whisky que le vieil homme finit par ne plus du tout porter attention à son environnement.

Lors de la visite au mess des officiers, l'alcool aidant, l'invité demande à ses hôtes s'ils peuvent lui faire une faveur et réparer son bateau à moteur qui est hors d'usage depuis plus de six mois. Les Allemands lui font la promesse de remettre son bateau en état, promesse qu'ils tiendront. Le lendemain, c'est l'administrateur lui-même qui apportera des œufs frais, des légumes et d'autres victuailles, dont un cochon vivant, destinés à l'équipage. Ici, il faut souligner la courtoisie exceptionnelle dont a toujours fait preuve l'équipage de l'*Emden* et cela en n'importe quelle occasion. Bien que sans pitié dans sa poursuite des navires ennemis, l'équipage allemand a toujours été loué pour sa stricte adhésion au code d'honneur de la marine. C'est ainsi que les divers raids audacieux du croiseur contre les navires marchands alliés dans l'océan Indien ont toujours été perçus avec un mélange de terreur, mais aussi d'admiration. Voilà pourquoi le récit de R.K. Lochner porte un titre qui est tout à l'honneur des marins du *SMS Emden* nommément : *The Last Gentleman of War : The Raider Exploits of the Cruiser Emden*⁵⁰².

L'absence d'hostilité de la part du citoyen britannique vient du fait qu'à cette époque, Diego Garcia n'a de contact avec l'étranger que tous les trois mois grâce à une goélette qui assure le ravitaillement de l'île. Or, ce navire n'est pas venu dans l'archipel depuis juillet. Aussi, les habitants de l'archipel ne sont-ils pas au courant que la Grande-Bretagne est entrée en guerre. Face à une telle situation, l'équipage de l'*Emden* décide de ne rien divulguer sur les événements présents, car il a tout à gagner de la coopération des gens de l'île. En sus de cela, ils risquent fort de devoir revenir à Diego Garcia dans les jours qui viennent.

L'escale à Diego Garcia permet de remettre le croiseur en état. Ce dernier sera nettoyé scrupuleusement et la coque sera débarrassée de toute la saleté qui s'y est agglutinée lors de la mission dans le golfe du Bengale. Finalement, le navire recevra une nouvelle couche de peinture. Comme le croiseur n'est point en cale sèche, le navire sera mis en position inclinée autant que possible en utilisant l'eau comme contrepoids. Ainsi, des hommes dans des chaloupes pourront nettoyer et peindre la partie de la coque devenue accessible. Le 12 octobre, huit heures après le départ du *SMS Emden*, deux cuirassés de l'Empire britannique, le *HMS Empress of Russia* et le *HMS Hampshire* arrivent à Diego Garcia. Le capitaine Grant du *HMS Hampshire* informe les autorités de l'île de même que les habitants qu'il est à la

⁵⁰² R.K. Lochner, *The Last Gentleman of War : The Raider Exploits of the Cruiser Emden*. Marylanda: Naval Institute Publisher, 2002.

recherche d'un croiseur allemand qui est la terreur des navires marchands dans l'océan Indien. C'est là que les résidents de Diego Garcia comprennent qu'ils ont été d'une grande aide à l'ennemi qui les a tous trompés. Cet exploit de l'équipage de l'*Emden*, source d'embarras certain à la *Royal Navy*, sera encore plus accentué quand il fera la une d'un journal britannique sous le titre « *High Comedy on the High Seas* »⁵⁰³.

La Seconde Guerre mondiale

Le rôle de Diego Garcia dans les événements de la Seconde Guerre mondiale est tout au plus mineur. Cela dit, pour la première fois de son histoire, elle va offrir une base sommaire aux alliés. En effet, depuis la gaffe commise avec le *SMS Emden*, les Britanniques gardent un œil sur l'archipel et cela dès le mois de mai 1939 où le *HMS Liverpool* jette l'ancre à East Point. Le capitaine permet à l'équipage d'aller à terre, ce qui donne l'occasion à deux marins, Billy Bishop et Dennis Turnbull de désertir. Ces derniers se cachent dans l'île pendant quelques jours, mais ils finissent par être découverts par les travailleurs de la plantation et remis à l'administrateur. Quelques semaines après, c'est au tour du *HMS Manchester* d'accoster et alors les deux déserteurs se rendent juste à temps pour le début des hostilités mondiales.

Lors de la Seconde Guerre mondiale, Diego Garcia fera partie d'un système impressionnant de défense dans l'océan Indien. En mai 1940, l'amirauté de la *Royal Navy* établit une route pour les convois maritimes qui comprend l'axe suivant : l'archipel des Chagos – les Maldives – le Sri Lanka (XC). Notons que cette route sera utilisée tout au long du conflit et qu'en avril 1943, une route inverse sera mise en place : Colombo – Maldives – Chagos (CX). Selon Ashley Jackson : « Diego Garcia was ideally placed to defend the convoy route at this mid-ocean point »⁵⁰⁴.

Sur le plan aérien, en mars 1941, le *RAFA (Royal Air Force Association Ship) ANNE* arrive dans le lagon de Diego Garcia en provenance de Singapour. Il s'agit d'un navire de la *Singapore Straits Steamship Company* affrété par la marine royale et qui dispose d'un équipage composé de civils et d'un petit détachement de militaires britanniques. Ce cargo de 350 tonnes transporte des huttes compartimentalisées, un officier du *Air Ministry Works Department* ainsi que des coolies dans le but d'établir un avant-poste de la *Royal Air Force* pour des hydravions. C'est à partir de ce moment que Diego Garcia acquiert le statut de base militaire dont les hydravions de reconnaissance rapporteront des informations importantes tout au long du conflit. Du coup, il s'agit d'améliorer la capacité de l'atoll à se défendre contre d'éventuelles attaques. Aussi, en décembre 1941, deux canons maritimes de six pouces (Mark VII) sont installés à Eclipse Point, lieu d'amarrage des hydravions. Ces armes massives possèdent une portée approximative de 1.2 km. L'île sera aussi dotée d'une station de télécommunication (télégraphie

⁵⁰³ John Guttman, « The Swan of the East ». *Backgrounder – Our First Naval Victory*, No. 46 (3), June 2012, section 4.

⁵⁰⁴ Ashley Jackson, *The British Empire and the Second World War*. Londres : Bloomsbury Academic , 328 p.

sans fil). Selon Edis⁵⁰⁵, la défense de la base militaire est assurée successivement par les *Royal Marines*, le 10^e Bataillon Mauricien (*X Mauritian Battery*) et en septembre 1942, par le 12^e Bataillon côtier de l'armée indienne (*12th Indian Coast Battery of the Indian Army*). Cela dit, dès mars 1942, la base militaire de la *Royal Air Force*, la « *Advanced Flying Boat Base Number 29* » est opérationnelle à East Point. Elle est placée sous le commandement du Capitaine J. Alan Thompson des *Royal Marines*.

Suite à l'attaque japonaise sur Pearl Harbor et l'entrée en guerre des Américains, le Cabinet britannique de la Guerre (*British War Cabinet*) développe des plans pour Diego Garcia. En effet, les Britanniques prévoient la possibilité d'une attaque nipponne sur la principale île de l'archipel. Le premier plan, « A », demande une mise en place immédiate et propose quatre infrastructures majeures pour l'île : une station de ravitaillement en carburant ainsi qu'une base mineure qui pourrait coordonner certaines opérations militaires, une base avancée pour les hydravions de reconnaissance et finalement un aérodrome. Le deuxième plan, un plan de secours, « B », est proposé au cas où Diego Garcia aurait à devenir une base majeure dans l'océan Indien. Cette option demande un plus grand soutien logistique ainsi que des défenses additionnelles. Dans ce cas de figure, l'île serait attaquée aussi bien par l'aviation que par des vedettes lance-torpilles et des sous-marins. Pour parer à une telle attaque, la base serait dotée d'une escadrille d'avions de chasse épaulée par une autre escadrille mixte composée d'avions de reconnaissance et d'avions lance-torpilles. Bien évidemment, les défenses aériennes seraient renforcées. Dans l'ensemble, la concrétisation du plan « B » demanderait au moins 4000 hommes sur Diego Garcia. Or, les Britanniques abandonnent vite l'option « B » quand ils découvrent que Diego Garcia ne peut recevoir des vaisseaux à grand tirant d'eau. Finalement, le manque de ressources ainsi que l'importance minime que l'ennemi accorde à l'archipel des Chagos font que les deux plans ne se concrétiseront jamais.

Dans la réalité, Diego Garcia ne sera jamais sous la menace d'aucune force militaire qu'elle soit allemande ou japonaise. Cependant, on note la présence du sous-marin *HIJMS I-16* qui effectue une mission de reconnaissance aux alentours de l'atoll le 26 juillet 1942⁵⁰⁶. En fait, la présence de la base d'hydravions à East Point est uniquement due aux ravages effectués par les sous-marins japonais dans l'océan Indien tel le tristement célèbre *HIJMS I-8* qui le 29 juin 1944 coule le *SS Nellore*⁵⁰⁷, cargo de 6,942 tonnes à 320 km à l'est de l'archipel des Chagos. Des 209 passagers, 79 périssent. Une semaine après, 112 personnes sont sauvées par le *HMS LOSSIE*. Le 17 juillet, deux membres de l'équipage sont sauvés par un Catalina de la *RAF*. Cependant les événements avec le *HIJMS I-8* prennent souvent une tournure tragique, voire cruelle. Le 26 mars 1944, le cargo néerlandais *SS Tjisalak* est atteint par des torpilles du *HIJMS I-8*. Les 97 rescapés sont placés sur le pont du sous-marin et sont violemment attaqués avec des épées et des clés à molette avant d'être

⁵⁰⁵ Richard Edis, *Peak of Limuria : The Story of Diego Garcia and the Chagos Archipelago*. London : Friends of the Chagos, 2004, 23p.

⁵⁰⁶ Bob Hackett and Sander Kingsepp, *Sensuikan ! – HIJMS Submarine I-16 : Tabular record of movement*. [En ligne] — <http://www.combinedfleet.com/I-16.htm> — Consulté le 2 octobre 2018.

⁵⁰⁷ Charles Hocking, *Dictionary of Disasters at Sea During The Age of Steam : Including Sailing Ships and Ships Lost in Action, 1824-1962*. Londres : Lloyd's Register, 1969, 343p.

jetés à la mer. Deux mois plus tard, c'est au tour des 100 rescapés du cargo *SS Jean Nicolet*⁵⁰⁸ de subir un sort similaire. Ici, le massacre dure plusieurs heures avant que le sous-marin soit contraint à prolonger à cause de la présence d'un avion (probablement un Catalina basé à Diego Garcia). Quant à la vingtaine de survivants, ils seront sauvés 30 heures après par le *HMS Hoxa*. Le sous-marin japonais conserve 5 prisonniers dont un certain Francis J. O'Gara qui sera retrouvé dans un camp de prisonniers après la guerre.

On ne peut évoquer la deuxième guerre mondiale à Diego Garcia sans mentionner le malheureux destin de l'hydravion connu sous le nom de « Katie »⁵⁰⁹. En fait, il s'agit d'un Catalina de la RAF (VA 718) piloté pour la dernière fois par un pilote de 21 ans, James Park. Le 16 septembre 1944, VA 718 quitte Madras pour Diego Garcia en passant par Kelai aux Maldives pour un ravitaillement en carburant. Or, cela s'avère impossible, car le navire-citerne vient de couler lors d'un récent ouragan. Heureusement le Catalina qui vole à la vitesse maximum de 200 km/h a un très long rayon d'action avoisinant les 30 heures. Aussi, VA 718 finit par arriver à Diego Garcia où il a comme mission de trouver et de pourchasser un probable sous-marin japonais. Une fois arrivé à sa base, le Catalina n'a presque plus de carburant et ses ballasts d'eau sont vides. À cette époque, le ravitaillement en carburant dans l'atoll est une tâche des plus ardues. Il faut remplir des bidons (jerrycans) de 4 gallons à terre et les transporter sur la jetée. Une fois ces derniers chargés sur un canot à rames, il s'agit d'atteindre l'hydravion. Là, les bidons sont hissés le long de la carlingue et ensuite le carburant est versé dans l'endroit prévu à cet effet.

Ce soir-là à Diego Garcia, il est prévu de ravitailler un autre hydravion arrivé bien avant VA 718. Comme ce dernier n'est pas une version amphibie du Catalina et donc ne possède pas de roue, le pilote laisse l'avion dans l'eau avec un homme d'équipage à son bord. C'est justement ce soir-là qu'une tempête survient et détruit l'amarrage de l'hydravion. En temps normal, il suffit d'allumer les moteurs pour empêcher que l'avion ne dérive, mais pas une goutte de carburant n'est disponible. L'homme de garde ne peut rien à part lancer une fusée de détresse, mais cela ne changera rien. Au petit matin, le pilote du Catalina trouve son appareil échoué sur une place de l'île. Il faut attendre jusqu'au 25 septembre, l'arrivée de quelques hommes dont le chef d'escadrille Parry pour être fixé sur le sort de l'hydravion. Le Catalina étant jugé irréparable, les pièces importantes telles que les moteurs sont récupérés et depuis ce jour, l'épave du VA 718 demeure à jamais sur l'atoll de Diego Garcia.

L'après-guerre

La fonction stratégique de Diego Garcia ne va cesser de s'accroître suite au retrait des forces coloniales telles que la Grande-Bretagne et la France suite à la Deuxième Guerre mondiale. Le résultat est que les intérêts occidentaux ne sont plus protégés dans la région. Par exemple, le retrait des Britanniques à l'est du canal de

⁵⁰⁸ Arthur R. Moore, *A Careless Word – A Needless Sinking*. New York : American Merchant Marine Museum, 1983, 287 p.

⁵⁰⁹ John Anderson, « “Katie” the PYB Catalina of Diego Garcia ». *Squadron Posters*. [En ligne] — <https://www.squadronposters.com/71670-2/> — Consulté le 2 octobre 2018.

Suez laisse un vide qui sera rempli par l'Union Soviétique. Aussi, le conflit armé de 1967 qui oppose les Israéliens aux Arabes permet aux superpuissances de maintenir une présence importante dans l'océan Indien. Plus tard, la crise du pétrole de 1973 ne fera qu'exacerber les tensions. Ensuite, la destitution du Shah d'Iran par des islamistes fondamentalistes en 1979 fait que les États-Unis se retrouvent démunis au Moyen-Orient. En fait, la politique américaine dans la région est déterminée par trois facteurs : (1) la dépendance de l'occident sur le pétrole (et la protection d'Israël) (2) la rivalité des superpuissances et la compétition qu'elles se livrent sur le plan de l'influence et (3) la dépendance des pays de l'océan Indien sur les superpuissances pour des raisons économiques et sécuritaires.

Dans les faits, cette situation résulte en la transformation du centre de communication existant à Diego Garcia en une base militaire aéronavale de tout premier ordre. Le département de la défense des États-Unis avance les raisons suivantes pour le développement de sa base⁵¹⁰ : (1) la base est nécessaire pour faciliter la logistique arrière des opérations navales dans l'océan Indien, (2) les États-Unis se doivent de contrecarrer la menace soviétique dans l'océan Indien, (3) la présence militaire des États-Unis dans l'océan Indien garantit la stabilité de la région tout en protégeant les lignes maritimes qui conduisent aux réserves de pétrole se trouvant dans le Moyen-Orient. En parallèle, la militarisation de l'océan Indien se poursuit avec l'introduction au début des années 70s du SLBM (sous-marin lanceur des missiles balistiques). Ces sous-marins sont capables de lancer le missile Polaris A3 d'une portée de 2,500 miles nautiques⁵¹¹. Soulignons ici que ce même missile fait partie de l'accord entre les Britanniques et les Américains relatif à la création d'une base à Diego Garcia. En échange des facilités militaires sur l'atoll, les Britanniques recevront, entre autres, un rabais sur l'achat des systèmes de missiles Polaris. Dans l'ensemble, la présence des sous-marins balistiques dans l'océan Indien a une fonction similaire à une base militaire. Premièrement, ils exercent une influence psychologique lors de manœuvres diplomatiques de par la présence d'une force militaire dans la région. Deuxièmement, ils peuvent être immédiatement opérationnels dans l'éventualité hypothétique d'un conflit où les intérêts anglo-américains seraient en péril.

Le développement de la base de Diego Garcia est une conséquence directe de l'instabilité au Moyen-Orient. Suite au conflit israélo-arabe de 1973, la *US Navy* va maintenir un certain nombre d'unités dans l'océan Indien : 1 porte-avions nucléaire, 2 croiseurs, 4 destroyers, 3 sous-marins nucléaires, 2-3 sous-marins balistiques, 8 frégates et d'autres unités assurant la logistique⁵¹². Bien évidemment, la marine soviétique se doit aussi d'assurer une présence militaire dans le but de ne pas abandonner une région si stratégique. Selon Imroze, cette flotte se compose des vaisseaux suivants : 2 croiseurs de la classe *Kresta*, 2 frégates lance-missiles de la classe *Krivak*, 1 destroyer de la classe *Kotlin*, 6 sous-marins dont certains à propulsion nucléaire, 2-3 sous-marins balistiques ainsi que de nombreuses autres

⁵¹⁰ Rajan Gupta, *The Indian Ocean: A Political Geography*. New Delhi : Marman Publications, 1979, 58p.

⁵¹¹ Rajendra K. Singh, *Politics of the Indian Ocean*. New Delhi : Thompson Press, 1974, XIII-XIX p.

⁵¹² Sagar Imroze, «Turbulence in the Indian Ocean», *Islamic Defence Review*, Londres, vol.5, No.4, 1980, 4-5p.

unités⁵¹³. Aussi, suite aux négociations SALT (Strategic Arms Limitations Talks), une tentative de freiner la course à l'armement dans l'océan Indien a lieu en 1977 à travers des discussions NALT (Naval Arms Limitation Talks). Selon Haass⁵¹⁴, entre juin 1977 et février 1978, des délégués soviétiques et américains se rencontrent en quatre occasions (Moscou – juin 1977, Washington – septembre 1977, Berne – décembre 1977 et février 1978). L'objectif est de mettre un frein aux déploiements des forces navales soviétiques et américaines dans l'océan Indien.

Les pourparlers se concluent sur un échec pour deux raisons. La première se rapporte à la Somalie qui en 1977 demande aux Soviétiques d'évacuer leur base militaire de Berbera qui est leur base militaire la plus efficace dans l'océan Indien. Sans ce lieu, il est évident que leurs rivaux sont en position de force dans la région. La deuxième raison se rapporte à la chute du Shah d'Iran, allié des Américains. À partir de là et suite à la présence grandissante des Soviétiques dans le Golfe, un tel accord aurait empêché les Américains d'intensifier leur présence militaire dans la région, ce qui aurait constitué un désavantage. Cet échec sonne le glas des tentatives de démilitariser la zone océan Indien, ce qui permet la montée en puissance de Diego Garcia comme base militaire de tout premier ordre.

Dès le mois de mars 1971, les *Seabees*, une unité du génie militaire de l'*US Navy* est sur l'atoll pour commencer la construction d'une station de communication. En juillet de la même année, la première piste d'atterrissage de 1066 mètres est opérationnelle. Le 28 juillet, le premier avion-cargo C-130 atterrit sur l'île pour transporter les *Seabees* à Bangkok pour des vacances bien méritées. D'octobre à novembre, le détachement affecté à l'archipel des Chagos, le NMCB-71 (*Naval Marine Construction Bataillon*) ainsi qu'un bataillon entier, le NMCB-1 arrivent sur l'atoll pour commencer la construction d'un champ d'antennes. Par la même occasion, la piste d'atterrissage est portée à 1,828 mètres. Cette période est aussi le témoin de la création d'un centre météorologique (NWSED – *Naval Weather Service Environmental Detachment*) qui fournit à l'époque des données météorologiques à Maurice. En décembre 1972, le premier avion de chasse à réaction, un C-141 *Starfighter* arrive dans l'île⁵¹⁵.

La base de Diego Garcia a connu plusieurs phases d'aménagements et cela à des coûts astronomiques. Ainsi la deuxième phase est un projet de \$6.1 millions. Cela comprend la construction d'une voie maritime pour les navires ainsi qu'un bassin dans le lagon. La piste d'atterrissage est portée à 3,659 mètres⁵¹⁶. En 1975-76, le Congrès américain vote une troisième phase d'aménagements au coût de \$28.1 millions. Il s'agit de pouvoir dispenser une logistique minimale aux diverses unités américaines opérant dans l'océan Indien. À la fin des années 80, le *Naval*

⁵¹³ *Ibid.*, 5 p.

⁵¹⁴ Richard Haass, « Naval Arms Limitations in the Indian Ocean ». *Survival*, Londres, Mars/Avril 1978, 56-57p.

⁵¹⁵ Ted A. Morris Jr, *Important Dates of the Provisional People's Democratic Republic of Diego Garcia*. [En ligne] www.zianet.com/tedmorris/dg/realhistory.html — Consulté le 15 octobre 2018.

⁵¹⁶ Naval Security. « Naval Support Facility Diego Garcia ». *Naval Technology*. [En ligne] <https://www.naval-technology.com/projects/diego-garcia/> — Consulté le 7 octobre 2018.

Engineering Command lance un appel d'offre de \$100 millions⁵¹⁷ pour des opérations de dragage dans le but d'améliorer l'accostage des navires. Suite à cette surenchère d'infrastructures toutes plus impressionnantes les unes que les autres, Diego Garcia devient la plus grande base américaine hors du territoire des États-Unis. Le 1^{er} octobre 1977, « Camp Justice » devint officiellement « Footprint of Freedom », une base avec une population de 3,500 individus. Dès avril 1980, une force navale prépositionnée y est basée. Plus tard, des installations de communication hautement sensibles conçues pour espionner des satellites sont aménagées. À partir de là, cette facilité militaire va participer à divers titres à de nombreuses missions militaires dans la région. Celles qui suivent sont les plus connues :

Opération Eagle Claw

Le 4 novembre 1979, environ 3000 étudiants s'emparent de l'ambassade américaine à Téhéran faisant 63 otages auxquels trois autres individus viendront s'ajouter. Vers la mi-novembre 13 otages (des femmes et des Américains d'origine africaine) sont libérés, mais les négociations pour libérer les 43 otages ont atteint une impasse. Une mission⁵¹⁸ pour secourir les otages est mise sur pied, mais elle est très mal coordonnée. En effet, une fois arrivés sur le lieu où sera lancée l'opération, deux des huit hélicoptères du *USS Nimitz* sont hors d'usage à cause de problèmes mécaniques tandis qu'un autre est jugé inapte au vol. Un quatrième appareil entre en collision avec un C-130 provenant de Diego Garcia et la mission avant même de commencer est un échec retentissant.

Opération Earnest Will

En 1984, la guerre entre l'Iran et l'Iraq s'étend au golfe persique et les pétroliers deviennent la proie des deux adversaires qui tiennent à empêcher l'ennemi de vendre son pétrole. Face à une telle menace, le Koweït demande à l'*US Navy* de protéger ses pétroliers qui porteront désormais pavillon américain. Bien que l'appui logistique de la base de Diego Garcia ne soit jamais sollicité, c'est pendant cette période que les premiers bombardiers stratégiques B-52 sont déployés dans l'atoll au cas où les événements prendraient une tournure qui nécessiterait une intervention.

Opération Desert Shield / Desert Storm

L'opération *Desert Shield* (Bouclier du désert) est déclenchée le 6 août 1990 suite à l'invasion du Koweït par l'Iraq 4 jours plus tôt. L'objectif est de protéger l'Arabie Saoudite contre d'éventuelles attaques ennemies. Cette campagne dure jusqu'au 17 janvier 1991 date à laquelle débute l'invasion de l'Iraq par les forces de la coalition nommément l'opération *Desert Storm* (Tempête du désert). Si ce conflit voit l'introduction d'émissions en direct du théâtre d'opération, ce qui se

⁵¹⁷ GlobalSecurity.org. « Diego Garcia – Camp Justice – 7°20'S 72°25'E ». [En ligne] <https://www.globalsecurity.org/military/facility/diego-garcia.htm> — Consulté le 7 octobre 2018.

⁵¹⁸ Laura Lambert, « Operation Eagle Claw », *Encyclopedia Britannica*. [En ligne] <https://www.britannica.com/event/Operation-Eagle-Claw> — Consulté le 14 octobre 2018.

déroule à des milliers de kilomètres de là, à Diego Garcia est plutôt confidentiel. En effet, c'est la première fois que la base aéronavale joue un rôle déterminant dans un conflit armé. Ainsi, le *Strategic Air Command* américain envoie des chasseurs F-15 à Dhahran en Arabie Saoudite tandis que les bombardiers stratégiques B-52 Stratofortress sont envoyés à Diego Garcia.

Le 11 août 1990, sept bombardiers B-52 quittent la base de Loring en direction de Diego Garcia⁵¹⁹. Dans les faits, le B-52 est le seul bombardier conventionnel disponible à l'époque. Le lendemain, sept autres bombardiers s'envolent vers l'océan Indien et le 14 août un contingent final de six autres avions similaires entreprend le même périple. Le fait que Diego Garcia soit si loin finira par causer des problèmes de maintenance. En effet, les équipages soucieux d'arriver à Diego Garcia dans un délai des plus courts pousseront les moteurs à fond. En sus de cela, chaque avion transporte une cargaison de 45 bombes de 750 livres. Aussi, le voyage ponctué de ravitaillements en plein vol dure-t-il 20 heures. Au final, plusieurs des moteurs G de l'ancienne génération connaîtront des problèmes de surchauffe. Notons que la moitié des 122 changements de moteurs des B-52s durant la guerre du Golfe sera due à ce voyage. Au total, soixante-quatorze B-52 seront déployés pendant l'opération « Tempête du désert », mais tous ne seront pas basés à Diego Garcia.

Opération Desert Strike

Craignant une campagne génocidaire menée par Saddam Hussein contre les Kurdes irakiens, l'*US Air Force* ainsi que la *US Navy* entreprennent une campagne utilisant des missiles de croisière. Le 3 septembre 1996, des bombardiers B-52H escortés par des Grumman F-14 Tomcat lancent un total de 44 missiles sur des positions irakiennes. Les bombardiers stratégiques proviennent de la 2nd *Bomb Wing* (2^e Escadre de bombardement) déployée à Diego Garcia. Pour cette mission, l'équipage du bombardier « Duke 01 » recevra le trophée Mackay pour le vol le plus « méritoire de l'année ». Soulignons aussi l'apport logistique apporté par les avions ravitailleurs KC-10 provenant aussi de Diego Garcia.

Opération Desert Fox

Lors de cette campagne de bombardement de l'Iraq, qui dure 4 jours (15 décembre – 19 décembre 1998), des bombardiers stratégiques provenant des bases de Barksdale en Louisiane, de Minot au Dakota du Nord et de McGuire au New Jersey utilisent la base de Diego Garcia pour leurs frappes.

Opération Enduring Freedom / Opération Anaconda

Trois jours après les événements du 11 septembre 2001, le premier des huit bombardiers B-1B arrivent sur la base. Suivront dix bombardiers B-52H de la base

⁵¹⁹ William T. Y'Blood, *Operation Desert Shield – The Deployment of USAF Forces*. [En ligne] — <https://media.defense.gov/2011/Dec/02/2001329943/-1/-1/0/oper%20des%20shield%20yblood.pdf> – Consulté le 16 octobre 2018.

de Barksdale en Louisiane. C'est ainsi que l'escadre temporaire, *28th Expeditionary Wing* est formée sous le commandement du Colonel Edward A. Rice. Le 7 octobre 2001, cette escadre est chargée du bombardement de l'Afghanistan. Selon Ted Morris⁵²⁰, pendant les prochains 76 jours, quatre B-1Bs et cinq B-52Hs vont en mission quotidiennement larguant plus de 11,500 tonnes de bombes. Cela équivaut à 10% des 6,500 missions pendant la guerre d'Afghanistan, mais 65% des bombes larguées.

Durant l'opération Anaconda⁵²¹ en Afghanistan au début de mars 2002, des bombardiers B-52H appartenant au *40th Expeditionary Wing* basée à Diego Garcia larguent 58% des bombes.

Opération Iraqi Freedom

Le 21 mars 2003, lors de l'opération, « Liberté pour l'Irak », au moins trois bombardiers B-2 quittent Diego Garcia pour des missions de bombardement sur Bagdad. Les B-2s stationnés à Diego Garcia sont : 92-21071 *Spirit of Mississippi*, 98-90129 *Spirit of Georgia*, 99-31085 *Spirit of Florida* et 99-31087 *Spirit of Pennsylvania*⁵²².

En septembre 2003, les vieux B-52s de la *40th Expeditionary Wing* sont remplacés par des B-1Bs. Le 16 août 2006, la USAF met une fin aux opérations de bombardements à partir de Diego Garcia. Les bombardiers B-1B sont transférés à la base de Al Udeid au Qatar, ce qui les rapproche de l'Afghanistan et ce qui rend caducs les ravitaillements en vol. Cette initiative permet une économie de \$132 millions par an. Cela dit, l'édition du 9 mars 2016 du *Air Force Times*⁵²³ évoque le déploiement des bombardiers B-2 sur la base de Diego Garcia. Selon un communiqué de presse de l'armée, les bombardiers sont sur l'atoll pour une mission d'entraînement avec les partenaires stratégiques américains. Pour l'amiral Cecil D. Haney, commandeur du *U.S. Strategic Command* : « These flights ensure we remain ready to deter strategic attack, now and into the future, and are one of the many ways the U.S. demonstrate its commitment to security and stability across the globe »⁵²⁴.

Les activités secrètes de Diego Garcia

Entre octobre 2003 et janvier 2008, le gouvernement des États-Unis n'a cessé de clamer qu'aucun vol d'extradition n'avait jamais eu comme destination, Diego Garcia et qu'aucun prisonnier n'avait jamais été retenu sur l'atoll. En février 2008, le général Michael Hayden, le directeur de la CIA de l'époque nie catégoriquement l'existence d'une prison secrète sur Diego Garcia⁵²⁵. Cette

⁵²⁰ *Op.cit.*, Ted A. Morris.

⁵²¹ GlobalSecurity.org. « 40th Air Expeditionary Wing » [En ligne] <https://www.globalsecurity.org/military/agency/usaf/40aew.htm> — Consulté le 7 octobre 2018.

⁵²² *Op.cit.*, Ted A. Morris.

⁵²³ Oriana Pawlyk, « Air Force deploys two B-2 bombers to Diego Garcia ». *Air Force Times*, 6 mars 2016. [En ligne] <https://www.airforcetimes.com/news/your-air-force/2016/03/09/air-force-deploys-b-2-bombers-to-diego-garcia/> — Consulté le 9 octobre 2018.

⁵²⁴ *Op. cit.* Oriana Pawlyk.

⁵²⁵ Adam Zagorin, « Source : US used UK Isle for Interrogations ». *Time*, 31 juillet 2008. [En ligne] <http://content.time.com/time/world/article/0,8599,1828469,00.html> — Consulté le 20 octobre 2008.

politique du mensonge prend fin en ce même mois de février quand le secrétaire aux affaires étrangères, David Milbrand admet devant les membres du parlement britannique que deux vols d'extraditions transportant des prisonniers américains ont effectivement atterri à Diego Garcia en janvier et en février 2002. Cependant, ces derniers n'auraient jamais quitté l'avion. Les gouvernements britannique et américain maintiennent une charte de plomb autour de ce type d'activité, mais l'organisation *Reprive* cite les noms de prisonniers probables sur Diego Garcia⁵²⁶ : Abu Zubaydah, Khalid Sheik Mohammed, Ramzi bin al-Shibh, Hambali et Mustafa Setmariam Nasar. Au-delà des démentis, de la destruction des informations sur les arrivées sur Diego Garcia telles que le *Gulfstream V*, N379P, connu comme « le taxi de la torture » par les journalistes du monde entier, très peu d'informations passent à travers les filtres du monde opaque de « Freedom of Footprint ».

Le concept de l'océan Indien comme une zone de paix est lancé lors de la conférence des pays non-aligné au Caire en 1964. Depuis 1971, les Nations Unies ont adopté plusieurs résolutions qui demandent la conversion de l'océan Indien en zone de paix. Cependant, aucune mesure pratique n'a jamais été adoptée pour la mise en place de ces résolutions. La faute incombe aux superpuissances qui ne sont pas prêtes à abandonner leur suprématie et aux pays limitrophes qui sont incapables de défendre leurs intérêts aussi bien économiques que politiques. Et au beau milieu de cet océan se trouve un des plus beaux fleurons de ce que l'art de la guerre a su produire : la base aéronavale de Diego Garcia.

⁵²⁶ « As new evidence emerges that 'War on Terror' prisoners were held on Diego Garcia, Reprive demands immediate action from the British Government ». *Reprive*, 31 juillet 2008 [En ligne] <http://www.statewatch.org/news/2008/aug/uk-usa-reprive-rendition.pdf> — Consulté le 20 octobre 2018.