

L'ASIE DU SUD

La politique maritime de L'Inde

Mémoire de géopolitique

**Du Capitaine de corvette Amanpreet SINGH
dans le cadre du séminaire « L'Asie du Sud »**

Directeur : Général Alain LAMBALLE

Mars 2007

FICHE DOCUMENTAIRE

1. La politique maritime de L'Inde
2. 2007_memoire_geop_politique maritime
3. Capitaine de Corvette, SINGH Amanpreet , La Marine, Inde
4. 12 Mars 2007
5. Division D – groupe D2
6. Mémoire de géopolitique
7. L'Inde est une des plus grands sous-continentes dans le monde avec un littoral péninsulaire très important en termes de la longueur de ses côtes, de ses îles territoires et de sa zone exclusive économique riche en ressources. L'Inde veut jouer un rôle décisif en Asie du sud de par l'importance de sa position à proximité de l'une des voies maritimes les plus utilisées dans le monde. Le spectre maritime dans la région de l'Océan Indien prend une importance stratégique pour l'Inde car la réalité est que l'Inde est une puissance "continentale", elle occupe une position centrale dans la région de l'Océan Indien.
8. Puissance maritime, developpement, vision, politique

La politique maritime de L'Inde

SOMMAIRE

PREMIÈRE PARTIE : LE SECTEUR CIVILE

Les ports principaux et secondaires

Les compagnies maritimes

La formation maritime

Politique et programme nationaux pour le développement de la marine civile

La Vision 2020

DEUXIÈME PARTIE: LA SECURITE MARITIME

L'Importance de securité maritime

Les menaces transnationales

L'Importance des îles d'Andaman et Nicobar

TROISIEME PARTIE: LA MARINE INDIENNE

La marine indienne d'aujourd'hui

La doctrine maritime

La modernisation de la marine

INTRODUCTION

L'Inde comme puissance émergente du début du 21^{ème} siècle a affirmé sa puissance en raison de sa croissance économique, de la modernisation continue de son secteur maritime et de sa ferme volonté de jouer un rôle important dans ce domaine au niveau de l'Océan Indien. La puissance de l'Inde est en croissance et repose sur une flotte en extension et sur des possibilités aérospatiales de la marine marchande qui ont une immense signification concernant sa position stratégique au sein de l'Océan Indien. L'Inde est un des plus grands sous-continentes dans le monde avec un littoral péninsulaire très important en termes de la longueur de ses côtes, de ses îles territoriales et de sa zone exclusive économique riche en ressources.

Elle a un littoral de 7516 kilomètres et une zone exclusive économique de 2,01 millions de kilomètre carré. L'Inde comporte 12 ports principaux, 185 ports mineurs, plus de 250 ports de pêche et plus de 100 plateformes pétrolières en mer. L'accès littoral et les ports de l'Inde reçoivent annuellement environ 50000 bateaux de marine marchande. Par ailleurs, 50000 autres bateaux ont une liberté de navigation (circulation) sur ses eaux territoriales qui représentent presque 60% du commerce maritime mondial. Ainsi beaucoup de facteurs géographiques, politiques, économiques et militaires forment l'environnement stratégique maritime de l'Inde qui a une immense responsabilité dans la sauvegarde de ses intérêts stratégiques maritimes.

L'Inde veut jouer un rôle décisif en Asie du sud de par l'importance de sa position à proximité de l'une des voies maritimes les plus utilisées dans le monde. Ainsi donc, elle a conscience que la mise en œuvre d'une politique maritime soutenue par de fortes potentialités maritimes est indispensable pour qu'elle joue son rôle stabilisateur et important dans l'Océan Indien.

Les ambitions nouvelles de l'Inde lui incitent encore plus pour qu'elle joue un important rôle maritime dans les océans du monde pour les prochaines décennies. L'apparition probable de l'Inde en tant qu'acteur valable transformera le paysage géopolitique, avec des impacts potentiellement dramatiques. Par ailleurs, sur le plan géopolitique, l'Inde n'a pas vocation à se limiter seulement à l'espace de l'Asie du sud. Le

spectre maritime dans la région de l'Océan Indien prend une importance stratégique pour l'Inde car la réalité est qu'elle est une puissance « continentale », elle occupe une position centrale dans la région de l'Océan Indien. Cet état de fait exercera une influence de plus en plus profonde et détermine presque l'environnement de la sécurité de l'Inde. Écrivant dans les années 40, K. M. Pannikar disait que : « *face à d'autres pays, l'Océan Indien est non seulement un important océan dans la zone mais constitue une mer vitale pour l'Inde* »¹. Ses lignes de commerce sont concentrées dans cette zone, sa liberté dépend donc de la liberté de cette surface maritime. Par conséquent, aucun développement industriel, aucune croissance commerciale, aucune structure politique stable ne lui est possible sans la protection de ses rivages. Ainsi donc, les considérations principales de sécurité incluent l'accès des flottes des Etats les plus puissants du monde dans l'Océan Indien, le développement de la population islamique tant à l'intérieur qu'au sein de l'océan, la richesse pétrolière du golfe Persique, le développement des puissances militaires et la prolifération des armes nucléaires au niveau des Etats de la région, l'importance des détroits principaux pour la sécurité maritime de l'Inde et le monde maritime du commerce.

Un facteur maritime important pour l'Inde provient de l'inquiétude sur le rôle potentiel des puissances extérieures dans l'Océan Indien. Dans cet esprit, Jawaharlal Nehru² a précisé : « *l'histoire a prouvé quel que soit la puissance qui contrôlait l'Océan Indien a, en premier lieu, à sa merci (dépendance) le commerce par voie maritime de l'Inde et, en second lieu ; l'indépendance de l'Inde elle-même* ». C'est le point de vue de l'Inde et l'autre motif pour l'Inde dans l'Océan Indien est l'énergie. Une des grandes puissances du monde en terme de pouvoir d'achat, mais dépendant presque pour 70% du pétrole étranger³. On estime que cette dépendance pourra atteindre 85% d'ici 2020. La région représentera donc un enjeu énergétique significatif croissant pour l'Inde.

Quelques analystes indiens en matière de sécurité énergétique prévoient que le problème majeur de l'Inde dans les vingt-cinq prochaines années à venir est l'énergie et

¹ Pannikar K.M. *India and Indian Ocean*, Londres, Georges Allen & Unwin, 1945, 109 pages

² Le défunt premier ministre de l'Inde

³ Donald L. Berlin, *India in the Indian Ocean*, Naval War College Review, Spring 2006, Vol. 59, No. 2

ils croient qu'elle doit prioriser dans l'immédiat cette situation. L'Inde doit protéger son pétrole offshore et ses gisements de gaz, ses projets d'exploitation de pétrole offshore dans ses vastes zones exclusives économiques, ses puits de gaz, ses stations de pompage, ses ports et pipelines et ses raffineries.

En plus ces dernières années, les pouvoirs publics indiens et les compagnies pétrolières de secteur privé ont investi plusieurs milliards de dollars dans des zones pétrolifères des pays étrangers, et bon nombre d'entre eux dans la région, y compris le Soudan, le Yémen, l'Iran, l'Irak, et la Birmanie. Ces investissements ont besoin des capacités maritimes efficaces et efficientes avec une protection militaire. Avec la nouvelle doctrine maritime⁴ de l'Inde qui préconise : « *les Marines sont caractérisées par le degré auquel elles peuvent exercer la présence, et l'efficacité d'une marine déterminée par la capacité politique de l'Etat à établir une présence navale à la poursuite de grands objectifs nationaux* ». À cet effet « *la vision maritime indienne pour le premier tiers du 21^{ème} siècle doit prioriser l'arc du golfe Persique aux détroits de Malacca comme centre d'intérêt légitime* ».

Après une présentation du secteur maritime civil indien (I), nous allons faire le point des axes forts de la sécurité maritime pour l'Inde (II). Enfin, nous allons mettre en évidence les enjeux futurs et les perspectives de la marine indienne (III).

⁴ En juin 2004, la marine indienne a publié sa première "doctrine maritime", qui a souligné la projection de puissance et le plus grand rôle extraterritorial de la marine indienne.

PREMIÈRE PARTIE : LE SECTEUR CIVIL

L'Inde s'est révélée comme une économie moderne émergente avec une probabilité de croissance de 8 à 9 % par an et ce, d'une façon soutenue pendant les décennies à venir. Pour réaliser ce potentiel de croissance, elle a besoin de se concentrer sur le développement et la modernisation de l'infrastructure. Par ailleurs, pour devenir globalement compétitif, la priorité doit être donnée au développement d'infrastructures nouvelles dans les secteurs des routes, des aéroports, des ports maritimes, des chemins de fer etc... en général et, plus particulièrement le secteur maritime qui joue un rôle essentiel dans le développement économique global du pays.

Dans cette optique, le gouvernement a fixé un objectif ambitieux de 150 milliards dollars pour les exportations de l'année 2008-2009, afin de doubler la part de l'Inde dans les exportations du monde, passant de presque 0,8 % à 1,5 %.⁵ Environ 95% du volume et 70% de la valeur du commerce international du pays sont affrétés par voie maritime.

1.1 LES PORTS

Au regard des infrastructures portuaires, il existe 12 ports principaux dont six sur la façade occidentale et six sur la côte est, et environ 45 secondaires et privés contribuant au commerce maritime. L'Inde a onze ports maritimes principaux : Kandla, Mumbai, Nhava Sheva, Marmagao, Nouveau Mangalore, et Kochi (autrefois connu sous le nom de Cochin) sur la côte occidentale, et Kolkotta-Haldia, Paradip, Vishakhapatnam, Chennai et Tuticorin sur la côte est. Le port chez Nhava Sheva, situé à proximité du port de Mumbai, a été érigé en 1982 en port indépendant sous l'administration du port de Jawaharlal Nehru. Les onze ports de l'Inde se trouvent certes placés sous la responsabilité politique du Ministère d'Etat du Transport, mais leur gestion reste sous le contrôle des sociétés semi-indépendantes, tout comme la marine, le port, et les compagnies maritimes. Onze ports principaux sont des sociétés portuaires régies par les dispositions de l'acte principal

⁵ Le document National Maritime Development Programme de 2005 souligne les axes de réflexion du secteur maritime civil pour l'avenir jusqu'à 2012. Tous les chiffres sont pris de ce document.

de 1963 et le douzième par la société d'Ennore, la première compagnie portuaire. Les ports mineurs restants sont sous le contrôle administratif du Gouvernement d'Etat maritime. Les douze ports principaux ont drainé un trafic record de 383,80 millions de tonnes pendant 2005-2006 jusqu'à février 2006⁶. Des investissements significatifs ont été effectués par des compagnies étrangères telles que Maersk (Jawaharlal Nehru, Mumbai), ports de P&O (Mumbai, Chennai et Jawaharlal Nehru), Port International de Dubaï (Kochi et Vishakapattinam), et PSA Singapour (Tuticorin). Tous les ports principaux offrent une combinaison des quais spécialisés et les terminaux pour les containers. Le port d'Ennore est le premier port qui est totalement privé. (cf Annex 1)

La cargaison de containers s'est développée avec un taux impressionnant. En 2005-06, le transport de containers s'est accru de 12,9 % par rapport à l'année précédente. *Jawaharlal Nehru Port Trust* (JNPT) est le leader dans ce secteur, contrôlant 55 à 60 % du transport de containers dans le pays. Les autres opérations de containers se trouvaient à Chennai, Tuticorin et Kochi. Au cours des six dernières années, Visakhapatnam a maintenu la place de leader en termes de transport de cargaison. En 2005-2006, il a contrôlé 13,17 % sur le total du transport sur le port principal avec 423,41 millions de tonnes. Kolkata et Chennai occupent respectivement la deuxième et la troisième place.

Notamment, entre 2001-2002 et 2005-2006, le port de Kolkata a signalé la croissance la plus élevée d'environ 75 % dans le transport de cargaison. Les produits pétroliers ont été les produits dominants portés par les ports principaux. En 2005-2006 ils ont contribué pour 33,57 % sur toute la cargaison. Le minerai de fer était le futur grand produit dans la cargaison mixte avec une contribution de 18,65 %. Pour 2006-2007, le ministère du transport maritime a fixé l'objectif pour tous les ports principaux à 465,5 tonnes métriques (MT). A titre de comparaison, l'objectif pour 2005-06 était de 397,5 tonnes métriques. La cible pour tous les ports principaux excepté Kolkata a été révisée à la hausse par rapport leur exécution réelle en 2005-06.

⁶ *op. cit.*, pg 4

1.1.1 LES PORTS SECONDAIRES

Il y a 48 ports secondaires en activité et opérationnels : 21 en Goudjerate, 8 en Maharashtra, 9 en Tamil Nadu, 3 en Karnataka, 2 en l'Andhra Pradesh, 1 à Orissa et 1 à Goa. Les restes sont affectés, suivant les besoins opérationnels locaux, à l'approvisionnement des cargaisons, au transport de passagers et aux autres opérations de pêches. Les ports secondaires contribuent pour environ 26 % de la totalité du transport portuaire de l'Inde. Ils ont assuré le transport 145.36 MT de cargaison en 2005-2006, soit une croissance de 5,71 % par rapport à l'année précédente. Quelques uns de ces ports ont été développés pour devenir des ports relativement grands (Mundra et Pipavav)⁷ avec la participation du secteur privé et attirent une quantité considérable de cargaison. Ce sont des ports comparativement plus nouveaux avec des équipements modernes et plus sophistiqués et marquent ainsi de grands paramètres d'efficacité.

1.1.2 COMPAGNIES MARITIMES

Le secteur maritime indien compte 31 compagnies principales, Shipping Corporation of India (SCI) étant le plus grand. Le pays a la plus grande flotte commerciale au niveau des pays en voie de développement et se classe au 17^{ème} rang mondial. Le règlement du marché maritime est régi par la Loi du marché maritime de 1958. Indépendamment de la facilité de transport des cargaisons nationales et internationales, le secteur maritime indien fournit également une variété d'autres services tels que le service de manutention de cargaison, construction et réparation des navires, expédition de fret, services d'équipement des maisons, la formation du personnel de la marine etc... Actuellement, l'Inde a un total de 706 bateaux (466 côtiers et 240 d'outre-mer) avec 8,32 millions de tonnage brut (GT) et 13,78 millions de DWT (Dead Weight Tonnage). En dépit de la croissance du tonnage, le pourcentage de la cargaison transporté par bateau battant pavillon indien est réduit, passant de 35,5% en 1990-1991 à environ 15,1 % en 2002-2003.

⁷ Ports secondaires en Goudjerate

1.2 LA FORMATION MARITIME

Une grande importance a toujours été attachée au maintien de la haute qualité de formation navale dispensée au personnel indien qui a facilité l'émergence de l'Inde comme une nation puissante sur l'approvisionnement en main d'œuvre dans le monde maritime. L'Inde a 4 instituts de formation dans le secteur public et 124 dans le secteur privé, capable de produire 11164 marins (4575 officiers et 6589 matelots) annuellement. Hors de la population totale des marins, les pays de l'Extrême-Orient fournissent environ 37% de la main-d'œuvre, alors que la part de la main-d'œuvre indienne au niveau des marins n'est que de 6%.

Actuellement, il y a environ 22000 officiers et 53000 matelots travaillant dans la marine marchande indienne et étrangère. Le manque d'officiers à bord des navires dans le monde est estimé à 46000 en 2010, suite à l'élimination progressive des officiers d'OCDE (organisation pour la coopération et le développement économique) et à l'expansion du monde maritime etc. Ainsi donc, le manque global d'officiers offre une opportunité en or pour l'Inde, non seulement en termes d'offres d'emploi dans le monde entier mais également en termes d'échanges de devises étrangères.

Le premier collège de formation maritime est l'université des études et des recherches maritimes avancées de Lal Bahadur Shastri⁸, un premier institut d'éducation et de formation maritime offrant une gamme complète de cours pour les officiers de la marine marchande. L'université a été fondée par le ministère du transport du gouvernement de l'Inde, en 1948. Elle attire un grand nombre d'étudiants pour l'éducation et la formation maritimes. En termes de flux d'étudiants, c'est l'un des plus grands établissements de formation navale dans le monde. Il offre environ 31 cours qui fonctionnent presque simultanément. Les cours répondent aussi bien aux normes de l'organisation maritime internationale (IMO) qu'à ceux fixés par le gouvernement de l'Inde. Il y a plus de 1200 étudiants à n'importe quelle heure donnée. L'université est entièrement équipée pour répondre aux exigences des officiers de la marine. **Environ 70% d'officiers indiens de la marine sont employés sur des bateaux à pavillon étranger. C'est la conséquence de la haute qualité de l'éducation maritime qui leur**

⁸ Site internet de *Lal Bahadur Shastri College of Advanced Maritime Studies and Research, India.*

est donné par cet institut et le niveau élevé du professionnalisme et de leur compétence.

Afin de maintenir l'impulsion future sur la formation, le ministère du transport maritime a approuvé l'établissement d'une université maritime dans le pays en 2005. Actuellement l'institut indien d'études maritimes (IIMS) inclut l'université des études et de recherches maritimes avancées de Lal Bahadur Shastri, deux instituts de recherche de l'ingénierie de la marine de Kolkata and Mumbai et le bateau de formation Chanakya.

Selon M. Baluu, ministre du transport maritime, « *l'éducation maritime en Inde va subir un changement important dans son existence, une fois qu'il se transforme en université maritime* ». L'idée est d'augmenter la qualité de l'éducation et de la formation dispensés aux marins indiens. Le ministère de transport maritime projette de transformer l'IIMS en université de classe mondiale dans les deux prochaines années. L'université maritime indienne (IMU), car elle s'appellerait ainsi, offrira au sein de chacun des 120 instituts du secteur privé, tous les cours modulaires et la compétence actuellement disponibles pour les améliorer. IIMS développerait l'éducation maritime et présenterait des cours post universitaires et les doctorates. Le ministère veut que l'IMU soit aligné parmi les meilleurs instituts maritimes du monde. La gestion d'IIMS est maintenant confiée à un corps d'experts composés de 19 directeurs choisis dans l'industrie, le gouvernement et les établissements maritimes.

1.2.1 CONSTRUCTION NAVALE ET REPARATION DE BATEAUX

Actuellement l'Inde compte 23 chantiers navals, dont 7 sous le contrôle administratif du gouvernement central, 2 avec les gouvernements d'Etats et le reste dans le secteur privé. La capacité actuelle de construction navale de l'Inde est seulement 110000 tonnes, ce qui est fortement en dessous des normes globales de construction navale. Le niveau de productivité de tous les chantiers navals indiens est également bas résultant du manque de mécanisation et récemment la plupart des chantiers navals indiens subissaient des pertes. Cependant, l'industrie de construction navale dans sa globalité montre une tendance à la hausse actuellement, suite à la subvention du gouvernement à la construction navale ; ce qui a mené à une ruée dans ce secteur.

1.3 LE TRANSPORT FLUVIAL

Le transport fluvial est extrêmement efficace, dans un environnement transparent et un mode de transport économique. L'Inde compte 14544 kilomètres de cours d'eau navigables sur lequel 5200 kilomètres de fleuves principaux et 485 kilomètres de canaux sont navigables par des canots à moteur. En Inde, le transport fluvial est dominé par des bateaux nationaux qui assurent le transport des passagers.

Le trafic par bâtiments mécanisés est limité à des endroits spécifiques et la plupart des services sont encore fournis sous forme de bacs à passagers. La circulation des biens à grande échelle à travers le mode de transport fluvial s'est développée dans le pays. C'est la conséquence de la mise en place du concept national de voies fluviales en 1982 qui a boosté le développement du transport fluvial dans le pays. Actuellement, il y a trois voies fluviales qui ont été déclarées voies fluviales nationales. Ce sont Ganga, de Haldia à Allahabad (1,620 kilomètres) le Brahmaputra, de Dhubri à Sadiya (891 kilomètres) et du canal occidental de côte de Kottapuram à Kollam comprenant les canaux de Champakara et d'Udyogmandal (205 kilomètres). (*cf* Annex 2)

La responsabilité du développement de ces voies d'eau revient à l'Autorité des Voies Fluviales de l'Inde (IWAI)⁹. Cette autorité, avec la Compagnie Centrale de Transport Fluvial (CIWTC) en tant qu'opérateur principal, sont les deux agences centrales engagées dans le développement du transport fluvial dans le pays. Les efforts de ces organismes sont complétés et soutenus par des organismes fluviaux de divers Etats et d'opérateurs privés. Dans un passé récent, un certain nombre de mesures ont été prises pour faire décoller le transport fluvial. Celles-ci incluent l'achèvement d'une politique pour le développement du transport fluvial, qui faciliterait la participation du secteur privé dans divers domaines du développement d'infrastructures. L'objectif principal du gouvernement est de faciliter une meilleure interaction entre les gouvernements d'Etats et le Gouvernement Central dans l'exécution de la politique de transport fluvial et la fabrication d'un mode de transport alternatif viable.

⁹ Inland Waterways Authority of India(IWAI) et Central Inland Water Transport Corporation (CIWTC).

1.4 LE PROJET DU CANAL DE SETHUSAMUDRAM

Le projet du Canal de bateau de Sethusamudram envisage de couper un canal pour relier le Golfe de Mannar à la baie du Bengale à travers la baie de Palk, de telle sorte que les bateaux se déplaçant entre la côte est et occidentale de l'Inde aient une voie maritime navigable continue dans les eaux territoriales de l'Inde. Ce projet s'accomplira après le rêve datant de 150 ans du peuple de l'Inde péninsulaire en général et de Tamil Nadu en particulier. Le coût total du projet est estimé à les crores Rs.2427, 40¹⁰.

Toute la longueur du canal est 167 kms et la profondeur prévue est de 12 m. C'est un canal de deux voies avec une largeur de 300 m. Pour réaliser la profondeur prévue, un dragage de 89 km est nécessaire impliquant 82,5 millions de mètres cubes. **Le projet engendrera une économie de distance de navigation de 424 nautiques et un gain de temps allant jusqu'à 30 heures.** Il accroîtra le mouvement des cargaisons par la côte. Le projet augmentera également la sécurité nationale et mènerait à un développement économique global de la région. Le dragage dans une section du canal a déjà débuté le 2 juillet 2005. Les appels d'offres pour d'autres lots de dragage sont en cours d'évaluation. On s'attend à ce que le projet soit accompli en décembre 2008. *cf* (Annex 3)

1.5 POLITIQUE ET PROGRAMME NATIONAUX POUR LE DEVELOPPEMENT DE LA MARINE CIVILE (NMDP)

Le ministère du transport maritime et routier a dévoilé une politique nationale pour le développement maritime d'une valeur de Rs 100400 crores (NMDP) en fin 2005. On s'attend à ce que toutes les dépenses soient réparties dans les 25 années à venir et que 50 % soient alloués au secteur privé, les divers projets pour les ports étant envisagés dans le NMDP, le département maritime compte réaliser une capacité de manutention de 917 millions de tonnes de transport d'ici 2013-2014. On s'attend à ce qu'une capacité additionnelle de 253 millions de tonnes soit atteinte d'ici 2009. Le projet entier a été divisé en deux phases, avec la première phase à accomplir d'ici 2009 et la deuxième phase des ports d'ici 2013-2014 et celle de la voie maritime d'ici 2024-25.

¹⁰ 1 euro = 58 rupees (Rs) indien ; 1 Crore = 10 million

Dans le secteur maritime, alors que l'investissement prévu est de Rs 15000 crores pour l'acquisition de navire par Shipping Corporation of India (SCI), une autre prévision de dépense pour le secteur maritime côtier d'une valeur de Rs 10500 crores est en vue. La première phase comporte principalement les projets continus déjà approuvés par le gouvernement et a commencé depuis avril 2005 pour être terminé en mars 2009. Par exemple, pour la phase I dans le secteur de ports, les projets inclus deux offshores de poste d'amarrage de container pour le port de Mumbai, installation de quai pour le minerai de charbon et de fer à Paradip et une terminale de container à Ennore.

La politique vise également à encourager plus d'investissements dans les projets de ports à niveaux sensiblement plus élevés pour des objectifs à moyen et à long terme. Avec cet objectif, le département maritime a pris la préparation d'un programme national de développement maritime (NMDP) en complément de la politique maritime nationale en identifiant schémas/projets spécifiques et d'autres mesures qui sont nécessaires pour donner une forme concrète à la vision et à la stratégie établies dans le document de politique. Le NMDP vise à augmenter l'efficacité de la capacité et de transport cité ci-dessous :

Catégorie	Projets	Coût total (Crores)
L'acquisition de tonnage	76 bateaux	15000
Formation Maritime	2	700
Fret fluvial	2	10500
Navigation	10	640
Construction des bateaux	6	7195
Transport Fluvial	15	10500
Total	111	44535

En termes d'acquisition de tonnage, Shipping Corporation of India (SCI) projette l'acquisition de 39 navires de 2,06 millions de tonnes pendant les 15 années à venir et 37 navires de 1,44 million de tonnes par la suite. On s'attend à ce que l'acquisition de ces

navires ci-dessus améliore la flotte de SCI à 96 navires, soit au total 4 millions de tonnes.
cf (Annex 4) ¹¹

1.5.1 LA VISION 2020

La politique pour le secteur maritime souligne l'importance de l'efficience du coût de mouvement des cargaisons, de l'efficacité des opérations maritimes et l'importance du niveau de compétence du personnel maritime. Les secteurs identifiés dans le cadre de la politique maritime sont ¹²:

- Modernisation des ports existants et amélioration de leurs équipements par rapport au niveau des principaux ports du monde,
- Développement de nouveaux ports afin d'utiliser entièrement le vaste littoral du pays et la disponibilité en profondeur qui constitue un avantage économique,
- Amélioration de la connectivité et l'accès des cargaisons aux ports à moindre distance,
- Facilité pour un grand investissement privé, domestique et étranger,
- Augmentation de la part tonnage de l'Inde dans le monde,
- Renforcement de la construction navale, réparation des bateaux et le démantèlement des navires, comprenant la promotion de la conception et de la recherche maritime,
- Développement et intégration des voies navigables au réseau national de transport comportant des sorties maritimes aussi bien que d'autres points d'interface avec d'autres modes extérieurs de transport.

¹¹ Document National Maritime Development Programme (NMDP)

¹² Politique Maritime National pour le secteur civil publié en 2004

DEUXIEME PARTIE : LA SECURITE MARITIME

2.1 L'IMPORTANCE DE SECURITE MARITIME

Les vastes intérêts maritimes de l'Inde, sa géographie, l'héritage historique, le commerce et la zone exclusive font du pays une grande nation maritime. Face à ces impératifs contraignants et à l'importance croissante des mers, l'Inde doit se préparer pour les années à venir. Avec 15 % de la population du monde, la consommation d'énergie de l'Inde est seulement 3 % du total global. La consommation per capita d'énergie aux Etats-Unis est 8,55 Tonnes Oil Equivalent (TOE)¹³. La moyenne globale est 1,68 TOE mais pour l'Inde, il est de 0,32. L'Inde a seulement 0,5 % de réserves de pétrole et de gaz du monde tandis qu'en Asie occidentale, les réserves sont de 65 % de pétrole et 36 % de gaz. Les importations du pétrole actuelles de l'Inde qui représentent 80 millions de tonnes correspondent au 2/3 de sa demande. Avec la tendance actuelle de cette croissance, ceci doublera d'ici 2020 et l'Inde continuera d'être un importateur et deviendra fortement dépendante de l'énergie transportée par voie maritime. Plusieurs pétroliers apporteraient ses approvisionnements en énergie pour les années à venir aux ports indiens.

On doit donner une haute priorité à la sécurité maritime pour le transport d'énergie. Des réserves de pétrole de l'Inde se trouvent dans 26 bassins sédimentaires couvrant plus de 3 millions de km² et sa production courante vient de moins de 20 % de ces endroits. Plus de 50 % de ces endroits sont encore inconnues ou mal explorées. En 2002, la plus grande découverte du gaz et du pétrole dans le monde a été faite dans la région maritime de Krishna Godavari. On s'attend à ce que les prochaines grandes découvertes soient situées dans les eaux profondes sur les côtes occidentales et orientales. Dans l'avenir, des énormes plateformes de production et de traitement en mer semblables à celles de Bombay High seraient érigées autour de la côte dans la ZEE¹⁴ et exigeraient une sécurité accrue.

L'objectif d'exportation pendant l'année 2006 était de 12 % de croissance. Si cet élan peut être maintenu, le commerce maritime de l'Inde croîtra de 1000 millions de

¹³ Suri RB, *India's Maritime Security 2004*, pp 237-247 in Kumar Satish, *India's National Security 2004*, India Research Press, p 570

¹⁴ Zone Exclusive Economique

tonnes d'ici 2020, à cet effet la sécurité des ports deviendra donc plus importante. Quatre pétroliers d'Aframax de 110000 tonnes de capacité et deux pétroliers de 93000 tonnes de pétrole brut ont été installés dans Shipping Corporation de l'Inde. Des commandes pour deux ultras grands porteurs (ULCC) ont été également faites. Avec la reconnaissance de l'importance des infrastructures maritimes, la sécurité devient de plus en plus importante.

2.2 LES MENACES TRANSNATIONALES

La plupart des conflits menaçant la sécurité globale proviennent de l'Asie. L'Asie est également la puissance économique centrale du nouveau millénaire. Elle produit plus de la moitié de l'économie mondiale. Si la tendance actuelle est maintenue d'ici 2020, l'Asie compterait presque 60% du PIB du monde. La plupart des biens et des services produits par la région Asie, Pacifique, Japon, Chine, Inde entre autres, leurs besoins en énergie seraient acheminés à travers l'Océan Indien.

La sécurité de ces voies maritimes serait donc un objectif stratégique important pour les grandes puissances aussi bien que pour les puissances nouvelles de la région. La région de l'Océan Indien serait également un domaine de rivalité entre les grandes puissances comme les Etats-Unis et leurs concurrents principaux comme la Chine et la Russie. Les réserves d'énergie du golfe Persique et les Républiques asiatiques centrales auront une importance stratégique pour le monde occidental avec le noyau du terrorisme qui se trouve également dans cette région.

Le scénario de la sécurité dans l'Océan Indien a été témoin des changements principaux de la région après la fin de la Guerre Froide avec la concentration des forces dans les guerres du Golfe de 1991 et de 2003. La présence des Etats-Unis dans la région est une réalité et est susceptible d'être permanente. Les Chinois qui se considèrent comme un adversaire naissant des Etats-Unis au moins en Asie, ne sont pas loin dans l'exercice de son influence dans l'Océan Indien.

La plupart des autres nations maritimes dans la région avaient également développé leurs forces navales. La Thaïlande, la Malaisie et le Singapour possèdent des forces navales modernes avec des capacités à trois dimensions. L'Indonésie a une des plus grandes forces amphibies navales. Le Pakistan a des fortes capacités navales.

L'Arabie Saoudite, l'Iran et l'Afrique du Sud ont des potentiels croissants dans les puissances navales. Leur flexibilité et leur mobilité permettent aux forces navales de se concentrer dans n'importe quelle partie du monde dans un délai très court. Puisque les océans n'ont aucune frontière, aujourd'hui les menaces peuvent se matérialiser là où elles ne semblent pas exister. Par conséquent la présence des puissances régionales influencerait la sécurité maritime dans l'Océan Indien avec la présence des occasions colossales dans les activités maritimes, les risques doivent être maîtrisés. Il faut un consensus entre la vision, la planification et son exécution en particulier pour l'Inde. Certains secteurs de foyers principaux de la sécurité maritime sont :

- Il y a un besoin pressant d'évoluer une politique commune sur les océans. Ceci devrait déterminer une vision des mers et de leur importance pour les aspects non seulement scientifiques mais également politiques, économiques et de la sécurité.
- L'Inde devrait, en consultation avec d'autres nations maritimes, élaborer un cadre de sécurité maritime pour les voies maritimes de l'Océan Indien du nord contre le terrorisme en mer.
- Le terrorisme en mer est une menace naissante et généralement concerne tous les pays maritimes se trouvant dans la région. Le partage de l'information et l'augmentation de la surveillance et la patrouille pourraient être instituées, domaines dans lesquels la marine indienne peut apporter une contribution significative.
- Les capacités des forces maritimes à répondre à un attentat terroriste en mer doivent être augmentées, particulièrement dans la capacité à fournir une réaction rapide.
- La marine et la garde côtière sont de bons instruments de diplomatie maritime, et capable de créer des relations d'amitié entre les nations maritimes dans un cadre de coopération de sécurité.
- La coopération maritime des Etats littoraux de l'Océan Indien est très importante. L'Inde a beaucoup d'expérience en termes d'expertise dans le développement et la formation de ressources humaines, la construction navale, les mesures d'anti-piraterie, la protection de l'environnement, l'aperçu

océanographique et les activités connexes. Elle peut partager cette expertise avec des partenaires.

- La marine et la garde côtière devraient avoir un budget conséquent pour leur indépendance et leur crédibilité.
- Il y a plus d'une douzaine de départements et des corps autonomes liés aux activités maritimes. Ce sont, entre autres, les ministères de la défense, du transport maritime, du pétrole, les départements du développement des océans, de l'environnement, de la loi, des Sciences et de la technologie, de la pêche, des ports, Oil and Natural Gas Commission (ONGC), la garde côtière et la marine. Il y a un besoin d'évoluer vers un mécanisme de coordination des activités. L'établissement d'un conseil maritime pour guider la sécurité globale des intérêts maritimes à un niveau supérieur est recommandé.
- La patrouille par le BSF (Border Security Force) dans les voies fluviales le long de nos frontières doit être intensifiée et aussi ses capacités en utilisant des vedettes à grande vitesse dans les eaux peu profondes doivent être augmentées.
- Les îles territoriales, se trouvant à distance, sont particulièrement vulnérables avec les pêches illégales dans les eaux territoriales et qui causent également des pertes économiques importantes. Le développement de ces îles territoriales, plus particulièrement dans les zones de tourisme et de libre échange permettraient leur intégration dans le courant principal et amélioreraient leur sécurité.

L'Inde a des vastes atouts maritimes, qui sont inexorablement liés à son développement. Le scénario de sécurité dans l'Océan Indien devient plus complexe et les menaces principales émaneraient des océans entourant l'Inde. Le terrorisme étant une menace commune peut également frapper par la mer, affectant toutes les nations maritimes de la région.

Il y a alors un besoin pressant d'organiser et de préparer à faire face à de telles éventualités. En raison de sa position stratégique, l'Inde est bien placée pour jouer un rôle important en ce qui concerne la stabilité et la sécurité dans cette région. Pour réaliser

ceci, elle doit acquérir des capacités maritimes en rapport et en cohérence avec sa position stratégique et son statut de puissance régionale. Une telle capacité fournirait la stabilité et la tranquillité dans les autres régions de l'océan entourant l'Inde, facteurs essentiels pour le développement de la région entière.

2.3 L'IMPORTANCE DES ILES D'ANDAMAN ET NICOBAR (A & N)

La grande distance de l'A&N du continent indien vis-à-vis de l'Asie du Sud-Est qui a été considérée jusqu'ici comme une vulnérabilité de l'Inde, pourrait être transformée en atouts stratégiques. Elle fournit, en effet, une défense en profondeur en prolongeant le périmètre de la sécurité de l'Inde à l'extérieur à plus de 700 nautiques. Ceci servirait à prévenir et à écarter même une agression extrarégionale possible venant de l'est.

D'autre part, la proximité de ces îles des pays de l'Asie du Sud-est peut rapporter d'immenses dividendes. Elle faciliterait l'enclenchement du prolongement du voisinage en réalisant le rôle diplomatique des marines pour établir et consolider la confiance et pour stimuler l'interopérabilité dans les opérations communes avec les voisins maritimes. En outre, elle aiderait l'Inde à suivre les progrès de développement politico-militaire dans la sous-région, qui sont directement liés à la sécurité nationale du pays.

La disposition géographique des îles crée une frontière pour sécuriser les voies maritimes vitales puisqu'elle engendre des points d'obstruction - la Manche de Coco au nord, le canal de dix-degré entre l'Andaman et les îlots de Nicobar, et d'une manière primordiale, le canal de six-degré. Les deux premières voies suscitées sont moins employées par le secteur commercial. Cependant, tout le transport maritime qui passe par le détroit de Malacca doit traverser le canal de six-degré. La partie méridionale de ce groupe d'îles est donc géographiquement bien placée ; même pour jouer un rôle de sécurité dans les détroits de Malacca. Cette hypothèse a été validée en 2002, quand les patrouilleurs indiens fonctionnant du Port Blair/Campbell, ont effectué avec succès la mission d'escorte des navires américains de haute valeur qui ont traversé le détroit de Malacca. Cet avantage peut également être utilisé au profit du rôle utile que l'Inde peut jouer pour lutter contre la prolifération des armes de destruction massive, au cas où elle

déciderait de participer à l'initiative de sécurité de prolifération, vers laquelle, elle « *avance graduellement* »¹⁵.

La position centrale de groupe des îles dans la baie du Bengale, couplée à sa longueur de 450 nautiques du nord au sud peut être utilisée dans l'intérêt de l'Inde. Ceci aiderait à parer les menaces maritimes non traditionnelles dans la région et à maintenir le bon ordre en mer. L'Inde a bien réagi au désastre de Tsunami dans l'Océan Indien le 26 décembre 2004, fournissant l'assistance simultanément sur les côtes et les îles indiennes aussi bien qu'au niveau des littoraux, l'Indonésie, le Sri Lanka et les Maldives. Ceci a permis de montrer les capacités des forces armées indiennes pour entreprendre à grande échelle des opérations d'assistance aux désastres. Par conséquent, dans un secours d'une telle envergure, où le temps de réaction importe beaucoup, la position géographique de l'A&N est également un avantage énorme pour l'Inde en termes de temps et d'espace dans la réponse à une crise dans la région de la baie du Bengale et de ses littoraux.

¹⁵ Khorana GS, *Shaping Security in India's Maritime East- Role of Andaman and Nicobar*.

TROISIEME PARTIE : LA MARINE INDIENNE

3.1 LA MARINE INDIENNE D'AUJOURD'HUI

La marine indienne, la cinquième plus grande marine du monde, est une force à trois dimensions bien-équilibrée se composant d'un porte-avions, des vaisseaux de guerre sophistiqués, des sous-marins avancés, des dragueurs et chasseurs de mines, des forces amphibies et de plusieurs avions. Plusieurs des vaisseaux de guerre sont de conception nationale et ont été construits dans les chantiers navals indiens. La marine est relativement bien armée parmi les marines de l'Océan Indien avec les capacités pour entreprendre des opérations dans la région entière de l'Océan Indien. Avec le long littoral et la zone exclusive économique étendue de l'Inde, la marine et la garde côtière ont l'immense responsabilité de surveiller les eaux d'intérêts économiques et stratégiques de l'Inde.

Au début du 21^{ème} siècle, l'Inde a une petite mais formidable présence navale régionale. Depuis longtemps, la marine indienne a été considérée comme une « *blue water* » marine, mais aujourd'hui les défis de commandement de la marine indienne sont la disponibilité et la capacité de ces forces et sa stature croissante comme puissance globale. Les contours d'une nouvelle philosophie opérationnelle de la marine indienne ont été de plus en plus perceptibles depuis 2003. C'est une philosophie opérationnelle bien ancrée avec la perception courante de la marine indienne que d'être une puissance maritime compétente, confiante au niveau de son fonctionnement et visible comme une puissance régionale. En accord avec ce changement, les navires de guerre indiens démontrent la présence de la marine comme force stabilisatrice et viable au niveau régional. Beaucoup d'aides ont été données aux pays comme les îles Maurice, la Mozambique, le Sri Lanka et le Singapour dans divers domaines comme le remorquage des bateaux, de la formation, des aides humanitaires, des patrouilles de surveillance et de la sécurité. Aussi, le bateau de formation de voilier Tarangini déploie fièrement le drapeau indien aussi loin que le Canada, les Etats-Unis et l'Europe en 2004 et 2006, en portant haut l'honneur de l'Inde et en renforçant les relations d'amitié internationale à travers les océans. En outre, l'assistance et les opérations de secours entreprises par la marine après le tsunami 2004 ont été appréciées à travers le monde.

En temps de paix et en temps de guerre, la marine indienne doit sa perspective d'emploi à un certain nombre de facteurs :

- la stature croissante de l'Inde en tant que puissance économique et technologique ;
- la reconnaissance du potentiel de la marine accordée par les Etats-Unis ;
- le rôle régional que joue la marine durant la dernière décennie ;
- le statut nucléaire de l'Inde et les relations actuelles avec ses voisins le Pakistan et la Chine.

L'ouverture économique de l'Inde dans les années 90, avec un taux de croissance de 8% qui a été prévu pour être à double chiffres dans un proche avenir, lui donne le statut de puissance économique émergente reconnu universellement. Ceci est renforcé par le fait que les besoins énergétiques de l'Inde se développent exponentiellement et le pays investit dans le pétrole et les gisements de gaz étrangers. Si cette tendance continuera à se développer il y aurait un plus grand besoin de protéger ses capitaux aussi bien que les énormes échanges commerciaux de la région de l'Océan indien. **Assurément, la marine protégera au premier plan les capitaux indiens, et si nécessaire des opérations d'évacuation comme celles effectuées dans la crise récente du Liban.**

Deuxièmement, en raison de la proximité de l'Inde aux voies maritimes commerciales importantes et à sa position stratégique ; les îles d'Andaman et de Nicobar dominent les approches du détroit de Malacca, le groupe des îles de Lakshadweep est près de la Manche de neuf degrés et le golfe Persique est juste à 600 nautiques des côtes de l'Inde. Les niveaux de forces navales indiens ont été toujours structurés autour de deux groupes aéronavals depuis l'indépendance et dans les années 80, l'Inde avait loué le sous-marin à propulsion nucléaire soviétique, Charlie-I. Le porte-avions et les sous-marins à propulsion nucléaire sont des cachets d'une marine qui aspirent des capacités de « *blue water navy* ».

Troisièmement, la manœuvre bien projetée et réussie par la marine pour soutenir la guerre de Kargil était une étape importante. C'était le commencement de la transformation de la stratégie de guerre de la marine: la guerre navale doit soutenir la guerre terrestre.

Quatrièmement, par suite des essais nucléaires en 1998, l'Inde, s'est rendu compte que la dissuasion nucléaire basée par mer a dû être acquise rapidement. Selon la doctrine maritime indienne publiée en 2004, « *il y a une raison forte pour l'Inde d'acquérir des capacités non-provocatrices et stratégiques et la plus viable plateforme est le sous-marin* ».

Finalement, avec une impasse continue et une certaine « fatigue » opérationnelle sur ses frontières terrestres au nord, la seule option pour l'Inde pour soutenir au delà de ses limites territoriales et ses frontières stratégiques c'est de s'affirmer dans la région de l'Océan Indien.

Pour ces raisons, après une pensée traditionnelle, la marine parle maintenant de la croissance des capacités en harmonie avec sa nouvelle perspective, comme résumé dans le terme « *maritime domain awareness (MDA)* », inventées par le présent chef des états major de la marine, amiral Sureesh Mehta.

3.2 LA DOCTRINE MARITIME

En juin 2004, la marine indienne a publié sa première "doctrine maritime", qui a souligné la projection de puissance et le plus grand rôle extraterritorial de la marine indienne. Clairement, la marine a devancé les deux autres armées dans la modernisation et la planification pour la prochaine génération avec son expansion maritime et par la projection de puissance. Les vaisseaux de guerre indiens de marine ont fait les opérations navales en golfe Persique et mer du sud de la Chine ainsi qu'en Afrique du sud et en Amérique du Sud.

La doctrine maritime se concentre davantage sur les menaces, les opportunités et les domaines qui sont concernés immédiatement avec les projections de la politique. La doctrine est notable pour trois éléments fondamentaux :

- la demande de la marine pour la mise en place des éléments sous-marins à orientation nucléaire de système de triade pour la dissuasion nucléaire crédible ;
- les références à la croissance des menaces des marines pakistanaises et chinoises dans la zone océanique de l'Asie du sud ;

- le désir d'entrer dans l'arène de « *blue water* » comme puissance navale littorale, afin de s'engager en sauvegardant la sécurité indienne et les intérêts économiques, et en plus en devenant des moyens de projection de puissance à la façon de grandes puissances.

En rendant ses ambitions claires sur son statut de puissance navale régionale crédible, la doctrine affirme cela dans le nouvel environnement géostratégique, « les missions de la marine sont également plus diverses et complexes que jamais avant », avec des dimensions régionales et globales. La doctrine, selon la marine, serait un moyen d'aide à la navigation pour la guider dans les « *eaux turbulentes* » en fournissant un langage commun, des concepts maritimes uniformes et en unissant les actions des éléments divers dans cet effort d'équipe. Cependant, en l'appelant un « *concept* » et pas une politique, la marine indienne croit que la doctrine serait bien fondée, avec la possibilité pour la flexibilité et l'innovation en répondant aux changements politiques, aux scénarios opérationnels et aux opportunités techniques.

De toutes les aspirations relatives à la puissance, la plus forte est l'appel de la marine pour accomplir la triade nucléaire avec une force de dissuasion basée sur des sous-marins nucléaires crédibles qui sont mobiles et invisibles aux forces ennemies et dont toutes les priorités leur sont octroyées. La doctrine déclare que la capacité d'une nation est d'adopter « *une politique étrangère véritablement indépendante dans l'ère post-guerre froide qui est inexorablement liée avec des capacités stratégiques crédibles* ». Nommant l'élément submersible comme plateforme « viable » et « non-provocatrice », la marine fait un point fort pour la triade nucléaire en soulignant sa vitalité pour les missiles de lancement avec les têtes nucléaires pour la dissuasion stratégique.

La marine s'est concentrée également sur les défis des horizons orientaux et d'autres parties de l'Océan Indien où les marines littorales s'affirment dans la périphérie de la zone océanique immédiate. Il y a des références à la croissance des capacités navales de plus petites puissances comme la Malaisie et le Singapour, qui ont avancé avec des acquisitions des sous-marins et des vaisseaux de guerre équipés de missiles. La doctrine indienne note que durant la dernière décennie, la région de l'Océan Indien était le destinataire de plus grand nombre de nouveaux vaisseaux de guerre. La marine est d'avis qu'aucune force navale « puissante », ne peut exister mais qui dépend toujours des

approvisionnement de l'extérieur. La doctrine suggère clairement le désir de la marine indienne de chercher un plus grand rôle dans les océans et de placer sa vision à l'avenir. Selon les experts en termes de modernisation, la marine doit planifier environ quatre à cinq décennies plus tôt ; si elle voudrait atteindre une partie considérable de ses objectifs exprimés dans la doctrine.

Clairement, la doctrine assume beaucoup de signification parce que la marine indienne a affirmé sa capacité pour devenir une marine transocéanique et régionalement puissante. Ces aspirations sont écrites en termes définitifs avec les objectifs indiqués sur les possibilités de guerre et les conditions littorales de projection de puissance. Les vrais objectifs sont les luttes contre le terrorisme à la mer et le soutien à la guerre terrestre mais en même temps la vraie ambition est d'atteindre une telle possibilité dans le fonctionnement considérable et plus loin de la péninsule et de répondre aux offensives ennemies loin de la région de l'océan indien. La doctrine donne une attention particulière à la situation en Asie occidentale et en Afghanistan, et mentionne catégoriquement la nécessité « de maintenir l'ordre » dans la mer d'Arabie et l'océan indien, considéré comme une voie maritime essentielle du golfe Persique qui est riche en pétrole. La marine a affirmé son intention de prolonger sa garde au-delà de la zone exclusive économique de l'Inde, et ses ressources océaniques avec la marine des Etats-Unis. Dans ce cadre militaire déjà existant, la doctrine déclare que la guerre navale est *« un composant essentiel pour n'importe quel conflit visant à dégrader les forces ennemies et par conséquent sa future mission serait de fournir la dissuasion nucléaire conventionnelle et stratégique contre les Etats régionaux. Donc, elle doit augmenter le coût d'intervention par des puissances régionales et décourager toute action contre les intérêts de sécurité de l'Inde »*.

Le document renforce la nécessité d'exercer le contrôle de la mer dans certaines régions spécifiques de la mer d'Arabie et de la baie du Bengale, pour sauvegarder la marine marchande, le commerce soutenu par voie maritime et pour fournir également la sécurité côtière des îles territoriales et les patrimoines sur mer. Pour renforcer ce besoin proactif, la doctrine se rapporte à la situation tendue autour des eaux indiennes pendant les crises du Golfe et celles de Malacca et propose que le contrôle maritime soit la stratégie principale que la marine devrait de plus en plus adopter avec le *« sea denial »* à

l'ennemi. La doctrine prévoit la coopération croissante avec les marines littorales pour combattre les menaces internationales communes naissantes comprenant le terrorisme, le transport des armes de destruction massive, la piraterie et le trafic de drogue. Parer contre le terrorisme reste enjeu de taille importante pour la marine indienne tout en sauvegardant contre les attaques maritimes par des groupes de terroristes sur les patrimoines navales avec une infiltration par la mer.

Les projections de force fait partie importante de la doctrine, avec les aspirations de la marine indienne à devenir une puissance navale régionale visible avec les capacités de sauvegarder des intérêts indiens. Elle peut lancer des attaques sur les forces ennemies en dehors des territoires nationales et rester également opérationnelle en cas de véritable guerre. La marine envisage un futur où elle peut opérer dans les eaux extra territoriales de l'Inde et lancer des contre-attaques avec son missile de croisière supersonique nouvellement développé contre les cibles ennemies dans n'importe quelle région du globe. Le développement du premier missile de croisière supersonique du monde « BrahMos », et de la réussite de son intégration avec les vaisseaux de guerre de la marine avec plusieurs autres multiplicateurs de force, sont des aspects qui autorisent à la marine indienne de se considérer comme une puissance navale en termes de rôle extraterritorial.

Avec le lancement du programme de construction navale pour les prochaines 15 ans, la marine a déclaré une plus grande vision maritime, intégrant les intérêts de sécurité du pays avec la grande stratégie au niveau de politique étrangère. Une grande partie du futur de la doctrine maritime de l'Inde et de ses aspirations dépendraient de la façon dont les formations politiques continuent l'élan et du succès des échelons plus élevés de la marine pour obtenir des ressources et des moyens de placer une marine efficace et opérationnelle dans la région.

3.3 MODERNISATION DE LA MARINE

La modernisation d'une marine est un processus continu - et chaque amélioration principale prend du temps et doit être bien projetée à l'avance. La marine indienne de 2010-2020 est en cours de construction, le bateau de défense aérienne (ADS) chez Kochi,

le Vikramaditya (ex-Gorshkov) chez la Russie, avec son complément des avions type MIG 29K, l'avion léger de combat (LCA) à Bangalore, les sous-marins de Scorpene à Mazagon Docks Limited (MDL), et environ 22 destroyers, frégates, corvettes, *Landing Ship Tanks* (LST), *Offshore Patrol Vessels* (OPV), et *Fast Attack Crafts* (FAC) à de divers chantiers navals dans le pays.

La marine doit donc voir ce qui est nécessaire et ce qui est possible pour la période de 2020-2030, et combler le manque à gagner avant 2020. En effet, la marine doit tenir compte des défis de sécurité et les menaces maritimes probables qu'elle devra parer et assurer la protection, la préservation des intérêts maritimes, la stature de l'Inde dans le monde maritime grâce à son potentiel économique ses possibilités de conception industrielle et de construction navale.

Pour les 15 années à venir, le budget est absolument essentiel pour assurer la modernisation prévue. Historiquement, le destin de la marine indienne est lié à l'économie du pays. Heureusement, l'économie indienne est très forte et la modernisation de la marine et/ou des forces armées peut être facilement assurée pendant la décennie à venir ou pour le futur en général. Ce rapport est soutenu par des statistiques pour l'économie indienne comme donné ci-dessous :

- Le PIB en 2004-05 était autour de Rs 2658750 Crores¹⁶.
- Le PIB s'était développé à un taux moyen de 6,35% et très récemment le Premier Ministre a annoncé que « *cette année il se développera à 7% (pour la première fois la croissance de PIB de la première moitié de l'exercice budgétaire a été plus de 8%) et il y a une forte probabilité qu'elle toucherait le 10% pour l'avenir* ».
- Depuis 1980, le pourcentage du PIB au titre de la défense était passé de 3,08 à 4,24%. Et entre 1991 à 2005, il s'est graduellement baissé et le pourcentage passait de 2,77 à 2,24. C'était tout à fait décevant pour placer assurer la modernisation des forces armées.
- Dans le passé, 3 à 4% du PIB était réservé pour les forces de la défense et c'était devenue une politique gouvernementale d'inscrire cette dépense de 3% à 4% du PIB pour la défense.

¹⁶ Article d'amiral Arun Prakash (ancien CEMM), Indian Defense Review, Vol 21(2),2006

La répartition du budget de la défense au niveau des forces armées a été toujours controversée. La marine étant la plus petite des trois armées a toujours été lésée. En 1988, le Général Sundarji ¹⁷ avait déclaré que : « *avant 2000 la marine devrait obtenir à 20% du budget de la défense* » car il s'est rendu compte de la valeur d'une marine dans les affaires du monde. Malheureusement, ceci ne s'était pas produit et c'était seulement en 2002-2003 que la marine a obtenu 15% de l'enveloppe budgétaire de la défense et la plus élevée était de 17,6% en 2003-2004. Depuis, il s'est stagné autour de 17% et ceci devrait graduellement atteindre 20% car l'Inde aura besoin certainement d'une « *blue water navy* » comme elle prend une plus grande responsabilité dans les affaires du monde.

Porte-avions. Depuis plusieurs années, la marine indienne avait déclaré qu'elle a besoin de trois porte-avions au minimum pour accomplir ses missions : Deux pour être opérationnels et assurent la sécurité des façades côtières et le troisième sera normalement en entretien. L'Ex-Gorshkov (maintenant baptisé Vikramaditya) remplacera Viraat en 2008-2009. Il est temps de passer maintenant la commande du troisième porte-avion, qui devrait vraiment être le même que l'ADS. Pour le troisième porte-avion, il n'y aura aucun besoin d'investir en matériels et en personnels navigant car l'intention est d'avoir seulement deux porte-avions opérationnels en tout moment et en toute circonstance.

Forces Stratégiques. Maintenant que l'Inde est un Etat de puissance nucléaire dont la politique n'est pas d'user en premier cette capacité nucléaire mais de réagir contre toute offensive ennemie, il est absolument essentiel qu'il mette la capacité nucléaire dans des sous-marins aussitôt que possible. De cette manière, il y a beaucoup d'avantages et les actions des Etats existants de puissance nucléaire sont de bons indicateurs de la direction dans laquelle nous devrions entrer. Le gouvernement devrait approuver, commencer et placer un tel programme au plus tôt, car il est essentiel pour la sécurité du pays. Le but final est d'avoir au moins quatre tels sous-marins de sorte qu'au moins deux soient sur la patrouille à tout moment.

Destroyers et frégates. Ces bateaux sont vraiment les plus importants pour la marine en période paix comme à la guerre. Aujourd'hui, la marine indienne a 11 destroyers et 11 frégates qui sont encore d'effectif moindre. En fait, après la guerre de 1962, une étude a été recommandée pour que la marine ait 28 vaisseaux de guerre ; un objectif que la

¹⁷ Le Général Sundarji était un ancien chef des états major de l'armée de terre

marine n'a jamais pu réaliser. Quarante ans plus tard, beaucoup de situations ont changé et la responsabilité de la marine a augmenté. Dans les 20 années à venir, cette figure doit entraîner jusqu'à au moins 20 de chaque type de bateau (destroyers et frégates). Cinq frégates de classe de Leander sont déjà vieilles et doivent être reformés en vue de leur remplacement immédiat. (Une a été désarmée sans remplacement). Trois frégates du projet 17 en construction remplaceront les trois premiers Leanders. Les trois frégates de classe de Godavari devront être remplacées entre 2010 et 2015, d'ici là elles auront entre 25 à 30 ans d'âge. Ainsi il y a un besoin immédiat de passer des commandes d'au moins six frégates de Projet 17 supplémentaires, pour maintenir juste le niveau opérationnel des frégates. Des commandes additionnelles devront être passées sur les chantiers Mazagon Docks Limited (MDL) et Garden Reach Shipyard (GRSE) pour prendre le nombre de frégate à vingt d'ici 2025.

Sous-marins. Les sous-marins sont d'une importance majeure pour la flotte navale et idéale pour la dissuasion et des opérations de « *sea denial* », en particulier contre une marine énormément supérieure. Leur valeur opérationnelle dans l'Océan Indien est beaucoup plus grande que dans les autres océans grâce aux conditions hydrologiques de nos eaux qui présentent beaucoup d'avantages pour les sous-marins. Il y a quelques années la marine a eu 18 sous-marins opérationnels. Avec l'élimination progressive de la classe de foxtrot, elle a maintenant 10 de la classe *Kilo* et quatre sous-marins de classe de l'Allemand 209. Les deux premiers de la classe 209 ont maintenant 20 ans et devront être remplacés autour 2015, et les deux restants quelques ans après. Pendant la même période, les huit premiers sous-marins de classe *Kilo* atteignent également la fin de leurs vies opérationnelles et devront être remplacés. Réalisant cette situation, la marine a eu l'approbation d'un plan de construction de sous marins pour les 30 ans à venir. C'était une décision importante parce que, pour la première fois, le gouvernement s'est soumis à un projet naval à long terme. La livraison du Scorpènes commencerait en 2012 et finirait en 2017 - si la construction serait conforme aux prévisions. Les quatre premiers sont censés remplacer les classes foxtrots et les deux derniers remplaceront les plus vieux de la classe 209. Cela laisse toujours deux de classe 209 et huit de classe *Kilo* qui auront besoin du remplacement entre 2015 et 2025. Une deuxième ligne de construction de sous marin devrait être commencée le plus tôt car MDL ne peut pas livrer des sous-marins au rythme

que la marine a besoin d'eux. Le gouvernement a ouvert les portes de la production de la défense à l'industrie privée, donc elle serait mieux si une compagnie privée spécialisée dans ce domaine aurait cette responsabilité.

Forces Amphibies. La marine a les capacités amphibies modestes pour s'occuper de toutes les conditions d'assaut amphibie dans ses voisinages immédiats. Ainsi il y a un besoin pressant de capacités amphibies océaniques de « *blue water* », de s'occuper de ses responsabilités régionales. La mise en service récente du bateau Trenton va donner à la marine indienne l'expérience et aider à la formation des marins car ceci ne peut pas être possible avec les LST existants. Les plus anciens LST seront éliminés dans la décennie suivante et ceux-ci devraient être remplacés par des Landing Platform Dock (LPD) qui sont beaucoup plus grands. Les LPD permettent de faire des opérations amphibies difficiles. De tels bateaux sont également capables de faire des opérations d'assistance qui entrent dans le cadre des missions de la marine aujourd'hui. Il est à noter que la marine doit avoir les capacités de porter une brigade renforcée de l'armée de terre dans le LPD et aussi d'autres bateaux.

Patrouilleurs. La patrouille autour des eaux territoriales de l'Inde est une des grandes missions de la marine et dans l'avenir, les bateaux de la marine doivent passer plus de jours en mer pour accomplir cette mission. Elle n'est pas efficace d'utiliser de grands bateaux comme les destroyers et par conséquent un grand nombre d'OPV sont indispensables. Puisque la marine a seulement cinq OPV, ainsi elle devra en premier lieu augmenter cet effectif à 12 pour patrouiller dans les offshores et les gisements pétroliers et aussi pour surveiller les voies maritimes.

Network Centric Operations. L'espace maritime de bataille devient vaste et transparent grâce aux armes à très grande rayon d'action et au temps de réaction très court et rapide. Il est essentiel que l'échange d'informations et de communications entre les unités soit accéléré. Les unités les plus proches sont connectées en réseau, les formations lointaines et dispersées doivent employer la bande de communication à haute fréquence pour la gestion d'information. Il est, donc, absolument essentiel qu'un partenariat entre la marine et l'*Indian Space and Research Organisation (ISRO)* soit forgé pour mettre les satellites navals en orbite pour bien mettre en réseau toutes les unités et le commandement. C'est un impératif pour une marine du 21^{ème} siècle opérant bien loin de ses eaux territoriales.

Chantiers navals. Le pays ne peut pas continuer d'acheter ces bateaux - il doit construire sa « marine ». La marine indienne n'a compté que sur elle-même depuis longtemps et elle a une très forte relation avec l'industrie indienne pour développer l'équipement de bord du navire. Les chantiers navals de la défense sont les « bras droits » de la marine. Il y a trois chantiers navals consacrés mais ils ne peuvent pas construire tous les bateaux que la marine a besoin. Aujourd'hui même, des vaisseaux de guerre sont importés pour satisfaire les demandes d'une marine grandissante. La durée de construction des bateaux est la principale raison de cette situation qui est due aux méthodes désuètes d'équipement des bâtiments dans les chantiers navals. La productivité de chantier naval doit s'améliorer à un niveau où il peut répondre à toutes les exigences de la marine. Pour moderniser la marine, les chantiers navals doivent être modernisés de sorte qu'ils soient capables de livrer des bateaux de qualité dans un court délai.

CONCLUSION

L'Inde est un pays maritime et son futur se trouve sur la mer - pas simplement pour « la dissuasion nucléaire » mais également pour le commerce, la prospérité économique, l'influence, les initiatives diplomatiques etc. Depuis longtemps, l'Inde a réclamé l'Océan Indien comme son « *backyard* » mais maintenant, il est son « *frontyard* ». Aujourd'hui et plus que jamais, l'Inde fait des actions globales : engager le monde, parler au monde et faire le commerce avec le monde. Ce monde se trouve à travers les océans, pas sur l'Himalayas. Pour atteindre ce monde, pour engager ce monde, pour influencer ce monde, et pour assurer et renforcer sa sécurité, l'Inde a besoin d'augmenter et de moderniser ses capitaux, ses ports et prendre les initiatives maritimes. Depuis l'indépendance, la marine indienne a traversé un long parcours, et aujourd'hui « *Steady and On course* » vers un futur lumineux.

Toutes les études récentes indiquent que dans les prochaines décennies, l'Inde sera parmi les premiers centres de puissance - économique, technologique et culturelle. Ceci doit être assorti d'une augmentation concomitante dont la puissance militaire, les composantes maritimes civiles et militaires seront des dimensions critiques. La marine indienne peut être le catalyseur de la paix, la tranquillité et la stabilité dans la région de l'Océan Indien, à travers un éventail de conditions et de circonstances qu'on peut envisager dans le temps. Elle peut être utilisée pour s'engager vers d'autres nations maritimes et pour entretenir une relation d'amitié et de coopération. Sa présence robuste dans un secteur ou dans une région particulière peut contribuer à la stabilité et à assurer la paix. Pour finir, elle peut agir en tant qu'une force de dissuasion avec la capacité d'empêcher le conflit ou de répondre dans l'immédiat si c'est nécessaire.

Avec la marine indienne, la marine marchande doit également s'accroître rapidement. L'exécution et la réalisation de beaucoup de projets comme le programme de développement maritime national, le projet de Sethusamudram, avec l'acquisition rapide des bateaux, le développement des ports et les infrastructures devront être les secteurs prioritaires. L'expansion et la modernisation du secteur maritime civil doit être les priorités pour soutenir la position de l'Inde dans le monde maritime du 21^{ème} siècle.

ANNEXE 1

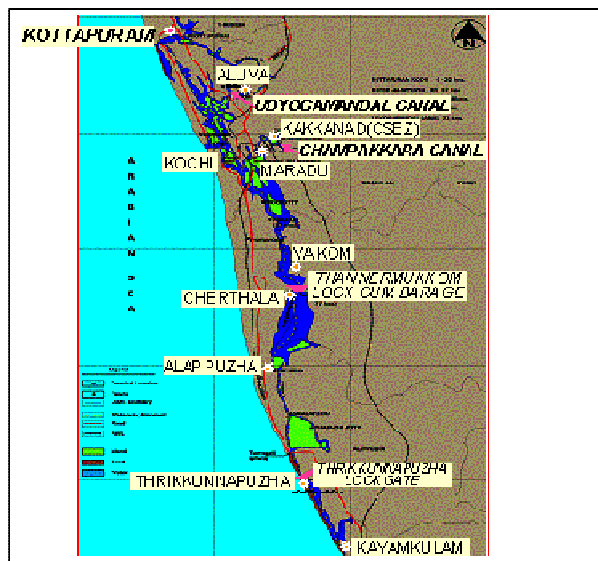
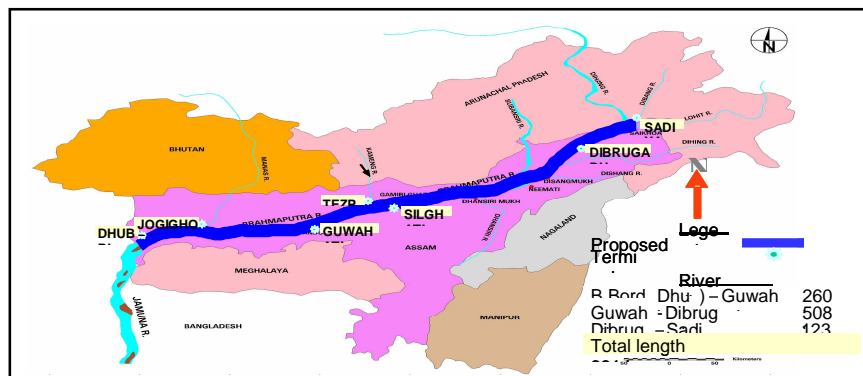
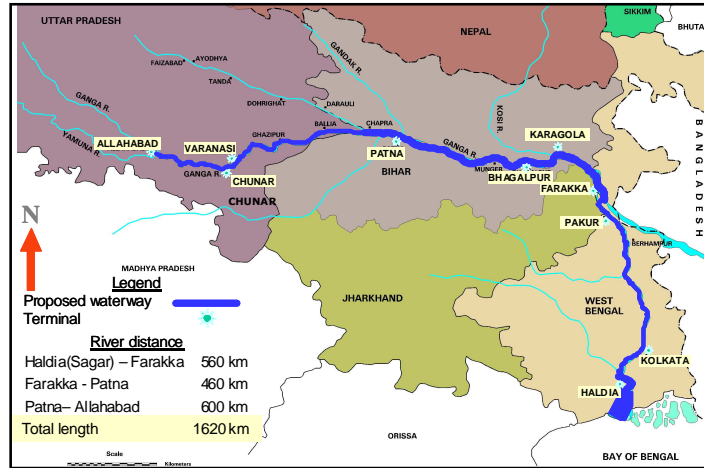
LES PORTS DE L'INDE



Source – Document on National Maritime Development Policy

ANNEXE 2

LES VOIES NATIONALES FLUVIALES



Source – Document on National Maritime Development Programme

ANNEXE 3

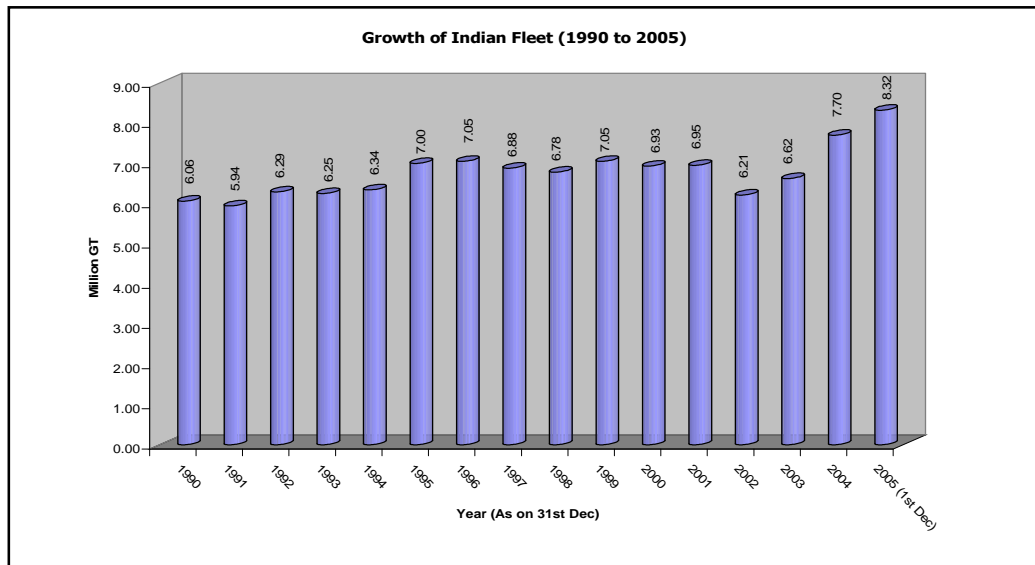
LE PROJET DU CANAL DE SETHUSAMUDRAM



Source – Sethusamudram corporation ltd.

ANNEXE 4

ACCROISSEMENT DE FLOTTE DE LA MARINE MARCHANDE



Source – Document National Maritime Development Programme

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages en français

- GUILLARD Olivier, *La stratégie de l'Inde pour le XXI^{ème} siècle*, Institut de Stratégie Comparée (ISC), Economica, 2000, 155 pages,
- SINGH Jaswant, *Défendre l'Inde*, traduit de l'anglais, Economica, 2001, 305 pages,
- SAKSENA Jyotsna, *Le développement de la marine indienne*, FEDN, La Documentation française, 1989.

Ouvrages en anglais

- National Maritime Development Programme of the Ministry of Shipping, Road transport and highways
- Policy for the maritime civil sector published in Feb 2005
- Indian Maritime Policy
- GUPTA Ashin Das, *India and the Indian Ocean World*, OUP India, 2004, 672 pages,
- SATISH Kumar, *India's National Security 2004*, India Research Press, 570 pages
- PANNIKAR K.M. *India and Indian Ocean*, Londres, Georges Allen & Unwin, 1945, 109 pages,
- ROY-CHAUDHURY Rahul, *India's Maritime Security*, Institute for Defense Studies and Strategic Analysis, 2000, 208 pages.

Articles en français

- ARMAND Jean, *La vocation maritime de l'Inde*, Bulletin d'Etudes de la Marine, n° 17, avril 2000,
- BERNARD Jean-Alphonse, *L'Inde, puissance navale ?*, Stratégique, n° 48, trimestre 04/1990,
- GARNIER Guillaume, *La doctrine navale indienne : au service d'une ambition politique*, Les cahiers de Mars, n° 187, trimestre 01/2006,
- SINGH R., K.M. Panikkar et le développement de la marine indienne, in *L'évolution de la pensée navale*, Tome V, 1996.

Articles en anglais

- BERLIN Donald L., *India and the Indian Ocean*, Naval War College Review, vol. 59, n° 2, spring 2006,
- HIRANANDANI Gulab, *The Indian end of the telescope*, Naval War College Review, vol. 55, n° 2, spring 2002,

- KEMP GEOFFREY, *East moves West : India and China's great game in the Gulf*, The National Interest, n° 84, summer 2006,
- RAI RANJIT B., *Indian Navy in the 21st Century*, Naval Forces, n° 41, December 2003.
- KHORANA GS, *Shaping Security in India's Maritime East – Role of Andaman et Nicobar*
- PRAKASH, Arun, Admiral(Retd), *Navy 2020*, 2006

- KUMAR, Amit, *A New Balance of Power Game in The Indian Ocean- India gears up to tackle Chinese influence in Maldives and Sri Lanka*, Nov 2006

- RAMACHANDRAN,Sudha, *Indian Navy on the crest of a wave*,2005

- PRABHAKAR, Lawrence, *Securing India's littorals in the 21st century*, 2006

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
<u>I. LE SECTEUR CIVIL</u>	4
<u>11. Les Ports</u>	4
111. Les ports secondaires	4
112. Les compagnies maritimes	6
<u>12. La formation maritime</u>	7
121. La construction navale et réparation de bateaux	8
<u>13. Le transport fluvial</u>	9
<u>14. Le projet du canal de Sethusamudram</u>	10
<u>15. Politique et programme nationaux pour le développement de la marine civile</u>	10
151. La vision 2020	12
<u>II. LA SECURITE MARITIME</u>	13
<u>21. L'importance de sécurité maritime</u>	13
<u>22. Les menaces transnationales</u>	14
<u>23. L'importance des îles d'Andaman et Nicobar</u>	17
<u>III. LA MARINE INDIENNE</u>	19
<u>31. La marine indienne d'aujourd'hui</u>	19
<u>32. La doctrine maritime</u>	21
<u>33. La modernisation de la marine</u>	24

CONCLUSION	30
ANNEXES	
Annexe 1 : Les ports principaux et secondaires	31
Annexe 2 : Les voies fluviales nationales	32
Annexe 3 : Le projet du canal de Sethusamudram	33
Annexe 4 : Accroissement de la flotte maritime	34