



ILLUSTRATION DE LA NOTION DE PUISSANCE MARITIME PAR L'EXEMPLE DE L'INDE

**Mémoire de géopolitique
du capitaine de corvette François PEYDIERE
dans le cadre du séminaire « géopolitique des espaces maritimes »**

Directeur : Monsieur Jean GUELLEC

Mars 2007

FICHE DOCUMENTAIRE

1. Illustration de la puissance maritime par l'exemple de l'Inde
2. critères de la puissance maritime_Inde.doc
3. capitaine de corvette François PEYDIERE, France
4. 12 mars 2007
5. Division C – groupe C3
6. Mémoire de géopolitique
7. Confrontée à d'importants changements géopolitiques, l'Inde a désormais besoin d'affirmer sa puissance en mer, en particulier sur l'Océan Indien. Cet exemple montre que sans une politique résolue et méthodique de développement de sa puissance maritime, un pays comme l'Inde risque de ne pas tenir le rang auquel il aspire dans le concert des nations.
8. Puissance maritime – Inde – Océan Indien

**ILLUSTRATION DE LA NOTION DE PUISSANCE MARITIME PAR
L'EXEMPLE DE L'INDE**

SOMMAIRE

PREMIERE PARTIE : L'INDE PUISSANCE MARITIME INABOUTIE

DEUXIEME PARTIE : VERS LA PUISSANCE OCEANIQUE

CONCLUSION: LES CRITERES DE LA PUISSANCE MARITIME ILLUSTRÉS PAR
L'INDE

Introduction

La notion de puissance maritime est entrée dans les esprits de ceux qui s'intéressent à l'influence de la mer sur la puissance des nations et sur la vie des peuples. Cette expression, inventée par l'amiral Mahan¹, recouvre des réalités très diverses et ne semble pas trouver de définition universelle et définitive. Pour Herbert Rosinski², commentateur des ouvrages de Mahan, il n'en existerait pas de définition valable tant elle serait liée aux circonstances. Les penseurs navals ont cependant montré que la mer a joué un rôle crucial dans l'histoire et dans les rapports de puissance entre nations – les deux semblant d'ailleurs intimement liés, en particulier depuis que les grandes découvertes du XV^{ème} siècle ont permis de relier les continents par voie maritime. Ces penseurs ont rassemblé, au cours du XX^{ème} siècle, un certain nombre de principes permettant de cerner les contours de la puissance maritime au plan politique (diplomatie, poids dans les relations internationales), au plan militaire (influence sur les opérations terrestres, maîtrise des voies de communication, blocus, attaque du commerce ennemi...), au plan commercial (transport de 80% des marchandises mondiales, en particulier des approvisionnement énergétiques), au plan des ressources, des échanges culturels, des flux migratoires et pour d'autres comme explication d'un mouvement général d'uniformisation du monde. La puissance maritime est ainsi perçue comme l'un des éléments fondamentaux de la puissance souveraine de l'Etat, qui cherche à protéger ses intérêts en mer et par la mer. Mais elle est aussi perçue comme un lieu de coopération internationale, un espace commun qu'il faudrait soumettre à toujours plus de réglementation afin de le protéger et d'y supprimer tout risque. Le phénomène de mondialisation, essentiellement économique et en partie culturel, est lié à l'efficacité du mode de fonctionnement en réseau des routes maritimes, « le plus grand moyen de communication à l'échelle mondiale »³. Ce réseau transporte les matières premières ou manufacturées entre les ports du Globe, tandis qu'Internet transporte les informations. Les espaces maritimes offrent aussi des espaces de liberté échappant encore, en certains endroits, à la puissance étatique et à la puissance législative et uniformisatrice des organisations internationales.

¹ MAHAN, Alfred – *The influence of Sea power upon history*

² ROSINSKI, Herbert – *Commentaire de Mahan*, ed. Economica p.73

³ MAHAN, Alfred - *The interest of America in Sea Power*

Il faut se méfier d'un déterminisme historique qui utiliserait la notion de puissance maritime pour justifier une vision utopique de l'avenir (l'inéluctable uniformisation du monde) ou pour appuyer une vision qui serait uniquement fondée sur les rapports de puissance. Il convient de se demander, de manière plus pratique, sur quels critères on peut évaluer, développer et adapter cette puissance en fonction des circonstances. La difficulté réside dans le fait que l'édification d'une telle puissance (flottes, ports, marins...) nécessite plusieurs décennies. En outre, il ne semble pas qu'il y ait de réponse identique pour tous les pays ; il est nécessaire d'enrichir et de renouveler la réflexion de manière permanente, en mêlant à la fois l'histoire et la géopolitique contemporaine. Ce mémoire se propose donc d'étudier le cas de l'Inde, dont la puissance maritime semble particulièrement intéressante car elle est en reconstruction après de longs siècles de quasi-absence.

Après avoir montré que l'Inde a une dimension maritime encore largement ignorée et inexploitée, nous verrons de quelle manière, sous la pression de la nécessité et du désir d'affirmer sa puissance, ce pays cherche à développer des capacités maritimes océaniques. Ces capacités, militaires et marchandes, pourraient lui donner le surcroît de puissance qui semble lui manquer dans le jeu des grandes nations, et en particulier dans les luttes stratégiques avec la Chine et les Etats-Unis. L'Inde se trouve en effet au milieu de ce que Mahan décrivait comme une vaste « ceinture intermédiaire » (*The problem of Asia*). Elle ressent les fortes pressions exercées à chaque extrémité, au Moyen-Orient et en Extrême-Orient. Dans cette lutte pour l'Asie, l'Inde ne peut intervenir efficacement, ou peser diplomatiquement, sans exister sur mer, au moins sur l'Océan Indien. Même en demeurant incapable de « faire de la côte ennemie sa propre frontière », comme le voulait une doctrine britannique que les indiens ont longtemps subie, une marine océanique leur permettrait en tous cas d'éviter la réciproque. A partir de l'exemple indien nous proposerons, en guise de conclusion, une liste de critères possibles permettant de caractériser la notion de puissance maritime.

1. L'INDE PUISSANCE MARITIME INABOUTIE

En comparaison des puissances occidentales, et à l'exception de quelques domaines comme la pêche, les capacités et les ressources maritimes indiennes semblent assez moyennes pour un pays en passe de devenir, aux alentours de 2050, le plus peuplé de la planète.

1.1. Géopolitique maritime

1.1.1. L'Inde est un géant continental

La géographie (voir carte page 8 et fig.1), l'histoire et quelques chiffres donnent rapidement la mesure de la dimension continentale de ce pays de 3,3 millions de km², partageant 15 200 kilomètres de frontières avec la Chine, le Pakistan, le Bangladesh, la Birmanie, le Bhoutan, le Nepal, et peuplé de 1,2 milliards d'habitants. Cette dimension continentale est renforcée par les différends frontaliers avec le Pakistan et la Chine. Ils ont obligé l'Inde, depuis l'indépendance obtenue en 1947, à tourner essentiellement son regard vers le Nord continental plutôt que vers le Sud océanique. En témoignent la succession des conflits, non réglés d'ailleurs, avec ces deux grands voisins : 4 guerres terrestres en moins de 20 ans et de nombreuses périodes de forte tension. Pendant un demi-siècle l'urgence a fait que la dimension continentale a dominé les esprits, et justifié en particulier la part prépondérante des armées de terre et de l'air en matière de budgets d'équipement (95 %).

1.1.2. Mais aussi un immense promontoire sur l'Océan Indien

Il est nécessaire de prendre davantage de recul, en commençant par changer de carte pour considérer non plus seulement l'Inde continentale, mais aussi l'Océan Indien (fig.2). On s'aperçoit alors que l'Inde se trouve au centre d'un immense Océan, représentant à lui seul 20 % des mers du Globe, et où circule environ 30 % du trafic maritime mondial (fig.3). La péninsule indienne y fait figure de véritable promontoire, s'enfonçant de 2000 kilomètres au cœur de cet Océan. Détaillons les principales caractéristiques de cet ensemble ; elles montrent qu'au plan géographique l'Inde a véritablement tous les atouts pour devenir une grande puissance maritime :

- les façades sont organisées en deux ensembles à peu près équivalents formant 7500 kilomètres de côtes partiellement interrompues par le Sri Lanka au sud (canal de Palk, large

de 45 à 80 nautiques mais hélas seulement profond de 7 mètres et par conséquent inaccessible aux grands navires de commerce). La façade Ouest est ouverte en direction du Golfe Persique et de l'Afrique ; la façade Est donne sur la baie du Bengale et sur le canal de Malacca vers l'Asie ;

- L'ensemble s'enfonce profondément en direction de l'Océan Indien, lui conférant une position de pivot à partir duquel il est possible de rayonner. Il se situe au centre de l'une des principales routes maritimes du monde, qui contourne l'Inde par le sud du Sri Lanka (fig.4 et 5) et par laquelle passent environ 30 % du trafic mondial (200 navires de fort tonnage transitent chaque jour par Malacca);

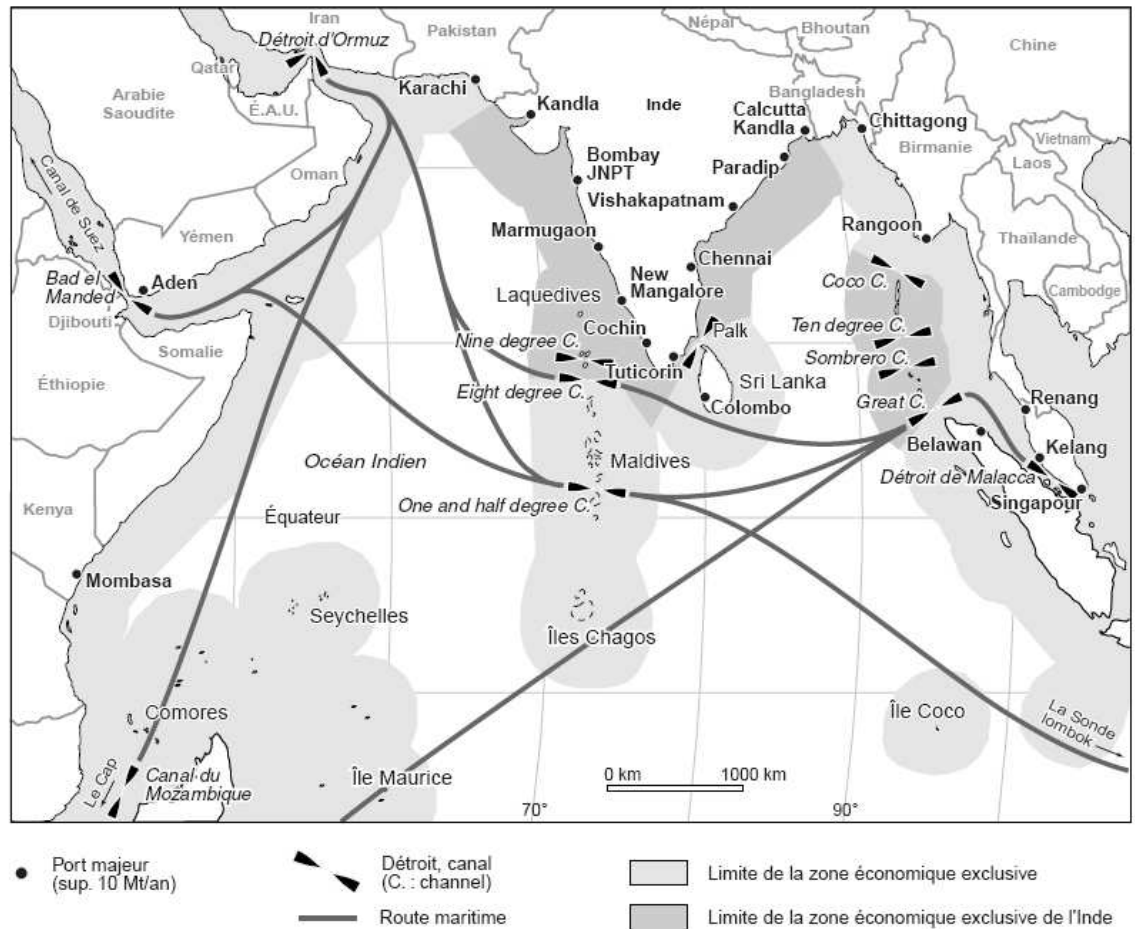
- Les façades maritimes sont accessibles facilement ; elles offrent de nombreux abris et en particulier un ensemble de 12 grands ports associés, appelés « major ports », ainsi qu'environ 190 ports de moyenne ou petite taille ; les infrastructures sont en revanche très souvent de qualité moyenne, et la côte n'est pas totalement aménagée. Des voies navigables permettent de desservir l'intérieur du pays au moyen d'embarcation de petite taille (15000 kilomètres de voies navigables appelées « National waterways », en développement mais encore insuffisantes, 3 millions de tonnes y ont transité en 2005⁴) ;

- L'Inde dispose également d'une ZEE importante (1,6 millions de km², au 12^{ème} rang mondial, fig.7), et qui devrait s'étendre encore dans les années avenir avec la prise en compte du plateau continental ; elle possède trois bases scientifiques dans l'Antarctique et deux archipels situés l'un à l'Est (Laquedives) et l'autre à l'ouest à l'entrée du canal de Malacca (Andaman et Nicobar, avec la récente base navale de Port Blair).

Quelques chiffres donnent une première idée du statut et de la dépendance maritime de l'Inde en 2006 :

- 7^{ème} flotte de combat en tonnage (avec 225 00 tonnes, juste derrière la France, fig.18)
- 15^{ème} flotte marchande
- 95 % du volume des échanges maritimes sont effectués par voie maritime
- 65 % du pétrole est importé par mer
- 206 000 navires de toutes tailles, essentiellement de petites embarcations familiales, capturent chaque année 4 millions de tonnes de poisson marin (8^{ème} rang mondial).

⁴ *National Maritime Development Program*, disponible sur le site Internet du Indian Ministry of Shipping. Ce document donne le panorama complet du transport maritime indien et des projets en cours.



(Source : Emmanuel GONON, *De Palk à Malacca*, Observatoire européen de géopolitique)

1.1.3. Ambition régionale mais priorité au pré carré (1947 – 1971)

Dès l'indépendance, les nouveaux dirigeants indiens ont donné la mesure des ambitions de leur pays : « L'objectif le plus intime de l'Inde est d'être acceptée comme la puissance dominante sinon de l'Asie, du moins de l'Asie méridionale » (Commonwealth relations Office, 1948). Le premier objectif a immédiatement été d'assurer la sécurité du sous-continent indien et de faire face aux conflits qui se succèdent aux frontières : les trois guerres indo-pakistanaïses de 1947-48, 1965 puis 1971, et la guerre indo-chinoise de 1962 déclenchée en raison d'un différend frontalier dans l'Himalaya. Ces menaces toujours présentes, ajoutées aux ambitions stratégiques déjà évoquées, expliquent que l'Inde ait longtemps donné la priorité à son armée de terre et à l'acquisition de l'arme nucléaire (1974) pour garantir sa sécurité et l'intégrité de son territoire. Ainsi pendant les premières années de l'indépendance, et jusque dans les années 1980, la part de la marine dans le budget de la défense a toujours été très faible (inférieure à 4%, fig.8) en comparaison des

de celle des marines occidentales (15 % à 20%). Cette faible part représente un budget d'autant moins élevé que le budget militaire global des premières années de l'indépendance n'a jamais dépassé 2% du PIB national. On peut y voir la trace d'un héritage culturel et idéologique bien compréhensible, en particulier après l'exemple de Gandhi et une indépendance obtenue grâce à une stratégie de non-violence. L'Inde semble marquée par la doctrine du non-alignement et une attitude globalement pacifique. A ceci s'ajoute le fait que la marine indienne a été, jusque dans les années 1950, cantonnée à un rôle de supplétif côtier, une marine de « Brown waters », disposant de peu de moyens. La marine britannique a en effet toujours assumée seule la tâche de rechercher la maîtrise des mers afin d'assurer la liberté de son commerce dans l'Océan Indien, jusqu'à Singapour ou Hong-Kong. La forte centralisation de l'économie a également caractérisé la gestion de la marine marchande, et celle des grands ports commerciaux. Ceux-ci ont très longtemps été entièrement gérés par l'Etat, jusqu'à une date très récente. Ainsi, pendant de nombreuses années, le monde maritime indien n'a pas eu les moyens financiers nécessaires pour se développer sur le long terme. Il a progressé lentement, ne bénéficiant ni de la priorité des gouvernements, ni des investissements privés. Ceci aura duré de 1947 jusque vers le milieu des années 1970.

1.2. Le fait maritime indien

Nous allons étudier maintenant plus précisément les principaux domaines du monde maritime indien, en commençant par la marine de guerre, puis par le secteur marchand et enfin par le troisième pilier : l'exploitation des ressources et la recherche.

1.2.1. La lente mais régulière montée en puissance de la flotte (1971 – 2004)

La guerre Indo-Pakistanaise de 1971 provoque en Inde la prise de conscience d'une relative impuissance navale. Dès lors les budgets et les acquisitions de bâtiments et d'équipements vont régulièrement augmenter, notamment grâce à l'accord de coopération signé avec l'URSS en 1971. Cet accord autorise la fourniture de matériels militaires. La marine indienne, dimensionnée et entraînée pendant plusieurs décennies dans la seule perspective d'un affrontement avec le Pakistan, présente un bilan opérationnel assez peu probant au cours des 40 années qui suivent l'indépendance : quelques bombardements sporadiques lors des conflits avec le Pakistan, une faible influence lors du soutien à la rébellion du Bangladesh, une quasi-absence des zones de conflit du Golfe persique et des

opérations de l'ONU. Plus récemment deux opérations ont néanmoins permis à la marine de jouer un rôle plus important, ou au moins plus en vue : l'intervention de maintien de la paix menée au Sri-Lanka en 1987 et l'aide apportée aux Maldives en 1999. Elles consacrent un premier effort d'équipement de la marine, effort mené avec les aides britannique (cession de l'ancien porte-avions léger Hercules rebaptisé INS Vikrant puis de L'Hermès : l'INS Viraat) et soviétique à partir de 1971 (jusqu'à 80 % du matériel). Grâce à ces aides étrangères, la marine indienne possède désormais une quarantaine de bâtiment de surface importants. Les principaux aspects de l'ordre de bataille de la flotte indienne, détaillé en annexe (fig.9), sont donnés ci-dessous :

- 7^{ème} rang mondial en 2006 avec un tonnage de 225 460 tonnes, située entre la France et l'Italie ; 56 000 hommes (46000 pour la marine française) ;
- 3 Flottes (occidentale : quartier général Mumbai/Bombay, base sous-marine Vajrabahu, base aéronavale Kunjaly, chantier Mazagon dock - Orientale : quartier général Vishakhapatnam, base navale Chennai/Madras et Kolkata Calcutta/, base sous-marine Virbahu, base aéronavale Dega, chantiers Hindustan et Garden Reach – Méridionale : quartier-général Kochi/Cochin, bases aéronavales Garuda/Kochi, Hansa/Goa, Utkrosh/Port Blair, chantier Goa) ;
- Ordre de bataille : 16 sous-marins classiques, 1 porte-aéronef Viraat, 8 destroyers lance-missile, 14 frégates, 25 corvettes, 22 patrouilleurs, 15 navires amphibies, 14 dragueurs de mines, 8 ravitailleurs, 1 bâtiment soutien plongée, 3 bâtiments scientifiques – 17 Sea Harrier, 16 Mig 29, 27 Sea King, 23 ALIII.

Cette marine, aux qualités inégales, est désormais bien plus qu'une simple marine de second ordre. Mais elle n'est pas encore une marine océanique pour un certain nombre de raisons que nous développerons à la fin de cette première partie.

1.2.2. Marine marchande, capacités portuaires et industrie navale

En ce qui concerne les navires marchands, l'Inde figurait en 2006 au 15^{ème} rang⁵ du classement des flottes mondiales avec 406 bâtiments de plus de 1000 tonneaux, et un port lourd global de 12 millions de tonnes. Cette flotte appartient à une grande compagnie nationale, la Shipping Corporation of India, ainsi qu'à plusieurs armateurs privés d'envergure internationale (Great Eastern Shipping Company, Essar, Varun Shipping, Mercator Lines...). Elle présente les caractéristiques d'être essentiellement nationale,

⁵ Source UNCTAD, *Review of maritime transport 2006*. Cf figure 10.

seuls 40 bâtiments étant sous pavillon étranger, et d'être relativement dispersée (l'amateur le plus important, Shipping of India, possède 90 des 406 navires). Les navires sont comparativement plus petits que les porte-conteneurs géants les plus récents. La flotte est essentiellement composée de pétroliers et de vraquiers (type de navire en léger recul dans les flottes occidentales) mais est nettement plus faible en matière de porte-conteneurs. Les 3 plus grands porte-conteneurs, construits en 1993 par les chantiers Hyundai pour la Shipping of India, ont une capacité de 1850 EVP⁶ (il s'agit des « Indira Gandhi », « Bahadur » et « Rajiv Gandhi »). La flotte indienne est donc importante mais apparaît un peu sous équipée en matière de porte-conteneurs (fig.13). Les marins indiens sont au nombre de 26000, ce qui place l'Inde au 6ème rang mondial, avec 4,5 % de l'effectif mondial. Ce nombre est certes nettement inférieur à celui des philippins (22,4% des effectifs mondiaux) mais il fait de l'Inde un pays de marins au yeux du monde maritime. Bien formés et parlant anglais, ceux-ci sont très appréciés des compagnies étrangères qui ont même installé des bureaux de recrutement à Mumbai, Delhi ou Cochin. La contrepartie est hélas que les navires indiens, n'offrant ni le même statut ni les mêmes salaires, manquent cruellement de marins et en particulier d'officiers. Cette situation constitue un handicap indéniable pour les armateurs indiens et freine la croissance du commerce maritime.

En ce qui concerne les industries navales, l'Inde ne possède pas de chantier figurant parmi les grands constructeurs mondiaux. Selon Barry Rogliano Salles⁷ (BRS), l'Inde a profité en 2005 de l'augmentation des commandes mondiales et de la saturation des chantiers. Le carnet de commande des chantiers indiens est ainsi passé de 100 000 tonneaux en 2003 à 600 000 en 2004 puis 820 000 en 2005. Il est essentiellement constitué de petits cargos polyvalents de 4000 à 5000 tpl. Cette augmentation impressionnante doit cependant être atténuée par le fait que la conjoncture peut se retourner et que la fin de la rareté actuelle des cales peut se produire vite en cas de ralentissement économique. Il faut également comparer ces chiffres aux millions de tonnes construits par les chantiers coréens, chinois et japonais. L'Europe, pourtant globalement en déclin, a tout de même construit plus de 12 millions de tonneaux en 2005 et a même doublé sa part de marché en deux ans (5,6 millions en 2003). La construction navale indienne est donc extrêmement limitée en

⁶ Revue « Le marin », octobre 2005.

⁷ BRS, *Revue annuelle du transport maritime et de la construction navale*, rapport 2006.

volume, peu diversifiée et en outre technologiquement en retard sur la plupart des autres constructeurs. Elle constitue indéniablement une faiblesse.

Les ports indiens sont nombreux : 190, régulièrement répartis sur l'ensemble des côtes. Au plan administratif, ils se classent en deux catégories. Les 12 grands ports ont été réunis en 1963 par le « Major Port Trust Act » (voir fig.6). Leur statut s'apparente à celui des ports autonomes français. Tous les autres ports sont gérés par les régions. Le trafic portuaire indien est en hausse régulière (+11% entre 2003 et 2004), il a atteint 510 millions de tonnes⁸ en 2005, dont 383 millions pour les 12 grands ports. Le premier port indien, le Jawarharlal Nerhu Port, se classe assez loin dans la liste des grands ports mondiaux (cf fig.16). Selon les chiffres fournis par l'Indian Port Association (IPA) pour l'année 2004-2005, ces 12 ports ont davantage développé le trafic pétrolier (126 millions de tonnes), le trafic de vrac de minerais et de charbon (131 millions), au détriment du conteneur qui ne représentait que 54 millions de tonnes. Le trafic conteneurisé, faible par rapport au vrac de produits énergétiques, est en augmentation mais traduit un manque d'investissement dans les infrastructures permettant d'accueillir des porte-conteneurs de plus en plus grands. Les ports indiens ont nettement manqué la révolution du conteneur, pourtant suivie par tous les autres grands ports mondiaux ; ils essaient maintenant de rattraper leur retard en stimulant les investissements privés, indiens et étrangers et en développant de nombreux projets d'agrandissement. Ces programmes sont très précisément décrits par le ministère du commerce maritime indien, dans un document important⁹ sur lequel nous reviendrons plus en détail dans la seconde partie. En conclusion les ports indiens, qui assurent 95 % du trafic indien en volume et 75 % en valeur, et qui répondent à la préoccupation première de l'approvisionnement énergétique de l'Inde, sont totalement saturés. Au rythme de progression actuelle de l'économie, le trafic des ports indiens devrait atteindre le milliard de tonnes annuel vers 2015. Cette saturation est donc un problème crucial ; si elle devait se confirmer ceci pourrait finir par constituer un frein à la croissance indienne. Insistons sur le fait que l'Inde importe 65% de son pétrole par voie de mer et qu'elle en a un besoin vital pour son économie. En matière d'exportation, soulignons également qu'elle compte plusieurs géants industriels qui, comme Mittal Steel, ont absolument besoin du transport maritime pour leurs exportations. Les ports indiens

⁸ Source « *Indian ports association* »

⁹ *National Maritime Development Program*, disponible sur le site Internet du « Indian Ministry of Shipping ». Ce document donne le panorama complet du transport maritime indien et des projets en cours.

sont actuellement saturés, ils doivent être agrandis et aménagés de manière à pouvoir accueillir les navires les plus grands et les porte-conteneurs les plus modernes dont la part progresse chaque année dans le reste du monde par rapport aux vraquiers.

1.2.3. Ressources maritimes et recherches

Après la flotte de combat, la marine marchande, avec ses ports et ses industries de construction, il est à présent nécessaire d'étudier le troisième grand ensemble de toute dimension maritime, c'est-à-dire d'envisager la mer comme source de richesse et de dynamisme au travers des nombreux domaines tels que l'exploitation des ressources, la recherche scientifique et technologique, le tourisme, le rôle culturel...

La pêche occupe une place très importante dans le développement socio-économique et dans l'alimentation du pays, l'Etat indien accompagne son développement avec beaucoup d'attention. Les ressources halieutiques sont vitales pour l'Inde qui se situe au 8ème rang mondial pour la pêche (4 millions de tonnes, fig.12) et au 2ème rang pour l'aquaculture (1 million de tonnes). Nourrir 1,2 milliards d'habitants, et bientôt 1,5 milliards, est un défi qui impose évidemment de ne pas négliger ce secteur. La flotte hauturière est industrialisée mais la pêche côtière, restée très artisanale, occupe une place importante. En effet, sur un total énorme de 206 000 bateaux de pêche, l'immense majorité est constituée de petites embarcations familiales faisant vivre plusieurs millions de personnes. L'Inde veille, au moyen de prêts microcrédits, de politiques publiques (aide à la motorisation de 42000 petites embarcations sur quelques années, soutien aux éleveurs de crevettes...) protégeant les coopératives locales indépendantes, à maintenir cette économie tout en continuant par ailleurs à développer une pêche hauturière et une aquaculture plus compétitives et plus diversifiées afin d'augmenter les exportations. L'Inde est actuellement le 3^{ème} exportateur mondial de poissons et de crustacés avec 4,5 millions de tonnes en 2005. La figure 15 montre la croissance exponentielle de l'aquaculture, largement soutenue par une recherche scientifique dynamique. L'Inde améliore régulièrement les techniques d'élevage, diversifie les espèces, et innove comme en témoigne l'invention d'une possibilité de recyclage de certaines eaux usées via les bassins d'aquaculture. Au nombre des 63 pays signataires du consensus de 1995, obtenu à Rome sous l'égide de la FAO pour maîtriser les problèmes de surpêche, l'Inde a pris conscience de la nécessité de mieux protéger sa ZEE et de permettre aux pêcheurs indiens d'aller plus au large plutôt que de laisser ces zones à des bâtiments étrangers. Le Comité de Murari fut

mis en place en 1995; il a recommandé : l'annulation des licences de pêche pour les compagnies en joint-ventures, les navires étrangers affrétés ou loués; la modernisation des bateaux de pêche traditionnels; l'introduction de nouveaux bateaux de plus de 20 m. Ces recommandations ont été introduites dans le IX^e Plan quinquennal, comme suit : amélioration des capacités des navires mécanisés existants (de moins de 20 m), en leur fournissant des aides à la navigation (GPS, sondeurs, équipements de communications, etc.) et en permettant l'agrandissement des cales à poisson ; introduction de bateaux de pêche semi-hauturiers (15–19 m) capables de pêcher dans des profondeurs de 70 à 150 m (et même jusqu'à 200 m ; transformation des chalutiers actuels (à chaque fois qu'il y a surexploitation) en palangriers, senneurs, "jiggers" à calmars, etc. ; poursuite de l'aide à l'acquisition de navires de surveillance ; motorisation des embarcations traditionnelles avec moteurs hors-bord ou à-bord avec fourniture de pièces détachées, particulièrement pour les Etats les moins avancés ; introduction de nouveaux matériaux pour les coques comme le polyester ou le ferrociment ; disposition d'exemption de taxes sur le carburant pour les bateaux de pêche de moins de 20 m...

Dans le domaine de l'énergie, l'Inde dépend beaucoup de ses approvisionnements extérieurs. Compte tenu de ses besoins croissants (plus 50 % en cinq ans), elle s'est engagée comme de nombreux pays, en particulier les Etats-Unis et la Chine, dans une véritable compétition pour développer et sécuriser ses approvisionnements. Dans ce domaine, les espaces maritimes sont vitaux à plusieurs titres. Au plan du transport, et contrairement à la Chine qui dispose d'oléoducs importants, l'Inde importe la majeure partie de son pétrole et de son gaz par voie maritime (65%). La possession d'une flotte de pétroliers, les capacités portuaires ainsi que la sécurité des voies maritimes sont donc une exigence majeure. Cette exigence maritime est accentuée par le fait que l'Inde tente de diversifier ses sources d'approvisionnement en Afrique en établissant des partenariats avec de nombreux pays du Golfe de Guinée (1^{er} client du Sénégal) ou encore le Soudan. Même si les réserves de l'Inde sont faibles (0,5 % des réserves mondiales en pétrole et en gaz selon l'Agence Internationale de l'Energie, AIE), l'Inde produit tout de même 25% de sa consommation en pétrole et en gaz par le biais de ses compagnies nationales : l'ONGC (Oil and National Gas Commission) et l'OIL (Oil India Limited). L'« off-shore » est un domaine en expansion, notamment à proximité des côtes indiennes pour exploiter les ressources situées près de Mumbay et dans le Golfe du Bengale (fig.17) : le grand gisement de « High Bombay » est en diminution, mais dans le bassin deltaïque de

Krishna-Godavari (côte est), d'importantes quantités de gaz naturel et un peu de pétrole ont été découvertes depuis quelques années. La première production offshore profond du pays vient d'y commencer. Les investissements dans l'off-shore sont également effectués à l'étranger, par exemple dans le Golfe de Syrte et au large de la côte d'Ivoire où l'ONGC et l'OLI exploite et explorent, en coopération avec des entreprises chinoises (Libye) et américaines (Golfe de Suez).

Dans le domaine de la recherche scientifique maritime, l'Inde dispose de très nombreux instituts nationaux et privés ; certains collaborent avec des instituts étrangers, par exemple l'IFREMER en matière d'aquaculture (6 projets développés en commun). Parmi ces instituts on peut citer : le « National Institute of Oceanography » fondé en 1993 à Madras, le « National Institute of Ocean Technology » et le « National Center for Antarctic » situés à Goa et d'où est partie la 26^{ème} expédition indienne en janvier 2007 à bord de l'Emerald Sea vers la dernière des trois bases indiennes d'Antarctique, Larsemann Hills. La recherche maritime indienne couvre l'ensemble des domaines maritimes : exploitation des ressources de la ZEE, océanographie, hydrographie, off-shore, météorologie marine, environnement (sécurité à la suite du Tsunami de 2004 et pollution), biologie marine...L'Inde est en outre à la pointe dans plusieurs domaines, par exemple dans celui de l'aquaculture

1.3. Atouts et faiblesses du monde maritime indien

Nous avons vu que l'Inde dispose de l'ensemble des atouts et des caractéristiques d'une puissance maritime régionale, dans le domaine naval, dans celui de la marine marchande mais aussi dans ceux de l'exploitation des ressources et de la recherche ; ses activités couvrent l'ensemble de spectre maritime. Si l'on compare avec les pays voisins, comme le montre le tableau des flottes de combat ci-dessous, l'Inde fait indéniablement figure de puissance régionale :

<i>Pays</i>	<i>Porte-avions</i>	<i>Sous-marins</i>	<i>Destroyer.</i>	<i>Frégate.</i>	<i>Personnel</i>
<i>Inde</i>	1	16	8	17	54 000
<i>Pakistan</i>	0	9	3	8	22 800
<i>Australie</i>	0	9	3	16	13 700

<i>Indonésie</i>	0	2	0	17	30 000
<i>Thaïlande</i>	1	0	0	14	43 000
<i>Iran</i>	0	3	2	3	18 000
<i>A. Saoudite</i>	0	0	0	6	12 000
<i>Bangladesh</i>	0	0	0	5	8 000
<i>Afrique du sud</i>	0	3	0	0	5 000
<i>Malaisie</i>	0	0	0	4	12 000

(Source Institut de Stratégie Comparée, article *Les futurs contours de l'Indian Lake*)

L'Inde a effectué une lente montée en puissance depuis les années 1970. Ses capacités maritimes paraissent cependant encore limitées en comparaison de sa démographie, et surtout en comparaison des grandes nations maritimes qui déploient très régulièrement des flottes dans l'Océan Indien. Ses capacités paraissent insuffisantes, en particulier dans le domaine du commerce maritime, lorsqu'on les compare avec celles des chantiers ou des ports d'Asie du Sud-est, et notamment avec les immenses progrès effectués par l'un de ses tous premiers concurrents : la Chine. Celle-ci consacre en effet près de 30% de son budget de défense à la marine, et ses ports connaissent un développement sans commune mesure. Avant d'aborder dans une seconde partie l'avenir du domaine maritime indien, faisons la synthèse des obstacles et des faiblesses qui peuvent expliquer ce retard relatif, dont la première des causes est sans doute l'héritage de l'indépendance et la nécessité de privilégier pendant de nombreuses années la sécurité des frontières terrestres :

1.3.1. Une flotte trop défensive

Malgré une montée en puissance régulière (voir fig.9 l'évolution de la flotte indienne entre 1990 et 2004), la marine a souffert de plusieurs difficultés, à commencer par la faiblesse des budgets consacrés et la forte dépendance technique et doctrinale vis-à-vis de l'URSS. Au moment le plus fort de la coopération avec l'URSS, 85 % du matériel naval indien était d'origine russe, parfois dépassé et surtout sans appropriation des technologies par les chantiers locaux. En outre la stratégie exclusivement défensive face au Pakistan (« Sea interdiction » ou « Sea denial »), le manque de coopération régulière avec des marines plus modernes et un commandement excessivement centralisé rejaillissant sur les mentalités des officiers expliquent le manque d'envergure d'une marine peu encline à la maîtrise des voies de communication et à la projection. Ceci trouve son illustration dans le

fait que la marine indienne n'a apparemment pas possédé de doctrine élaborée formellement avant 2004. La parution d'une première doctrine navale indienne en 2004, nous y reviendrons en détail dans la deuxième partie, est à cet égard un fait majeur pour la marine indienne.

1.3.2. Des capacités de construction navale insuffisantes

Nous avons vu que l'Inde est très dépendante de ses approvisionnements par voie maritime. Sa flotte occupe un rang mondial tout à fait honorable, en revanche ses capacités de construction navales sont très faibles et ses ports sont saturés. On peut y voir le fruit d'une politique excessivement étatique et centralisée qui n'a pas su faire appel pendant de nombreuses années aux investissements privés. Cette politique a récemment changé, comme nous le verrons par la suite, et l'Inde est maintenant engagée dans un programme de développement tous azimuts. L'Inde doit absolument augmenter ses capacités portuaires si elle ne veut pas risquer de voir sa croissance freinée.

1.3.3. Exploitation des ressources et recherche scientifique

Dans ces domaines l'Inde dispose comme nous l'avons vu de nombreux atouts pour tenir son rang de grande puissance. Les instituts de recherche sont nombreux, parfois en pointe, et s'ouvrent à des horizons lointains en s'intéressant par exemple de manière très suivie à l'Antarctique.

1.3.4. Faiblesse des infrastructures et bureaucratie

De manière plus générale enfin, on peut relever dans le domaine maritime les mêmes types de difficultés que dans les autres secteurs : une faiblesse d'ensemble des infrastructures du pays, notamment routières et énergétique; les coupures d'eau et d'électricité ne sont pas rares, même dans la région de Bangalore, la « Silicon Valley » indienne. Ces faiblesses, ajoutées à une forte tradition du formulaire bureaucratique et à un certain centralisme, expliquent le retard accumulé par rapport à la Chine.

L'Inde dispose donc d'atouts maritimes immenses, à commencer par sa géographie, par sa croissance économique, par sa démographie, par le nombre et la qualité de ses ingénieurs et par les profonds changements géopolitiques qui donnent, comme nous allons le voir maintenant une nouvelle dimension, fortement maritime, à la volonté de puissance et aux ambitions indiennes.

2. VERS LA PUISSANCE MARITIME OCEANIQUE

Pendant la guerre froide l'Inde a adopté une posture internationale à la fois proche de l'URSS et indépendante, se posant même en champion de la doctrine du non-alignement. Dès l'écroulement du Bloc de l'Est, l'Inde et ses atterrages ont subi des bouleversements géopolitiques lui ouvrant la perspective de pouvoir enfin devenir la superpuissance majeure de l'Océan Indien. Géant démographique, puissance nucléaire, puissance spatiale, puissance économique grandissante et même puissance militaire avec plus d'un millions d'hommes sous les drapeaux, l'influence régionale indienne paraît singulièrement faible dans le domaine maritime. Cette impuissance est palpable lorsqu'elle constate que les grandes et les moyennes puissances maritimes règnent incontestablement sur l'Océan indien en faisant régulièrement croiser et opérer des flottes venues de tous les océans à quelques dizaines de nautiques de ses côtes. L'Inde semble réaliser que sa situation militaire, son économie, son environnement régional et mondial, lui imposent désormais de se procurer les moyens d'exister sur l'Océan qui porte son nom. Nous verrons combien les profondes évolutions des années 1990 – 2005, les nécessités urgentes du moment et de l'avenir, ainsi que son désir de s'imposer comme la puissance incontestée du sous-continent, poussent l'Inde à soutenir sa puissance terrestre par une puissance maritime d'envergure océanique. Nous verrons que cette ambition se traduit de manière très concrète par de nombreux projets d'ampleur. L'historique présent sur le site Internet de la marine indienne¹⁰ fait remonter le déclin de la marine indienne au 13^{ème} siècle ! Pannikar¹¹ analyse ce long déclin en l'expliquant par la présence dominatrice des flottes européennes, portugaise avec Vasco de Gama en 1498 puis britannique et française à partir du XVIII^{ème} siècle. Plus récemment il faut en effet constater que la marine indienne a connu une histoire chaotique, ayant même été quasiment supprimée à deux reprises: en 1863 lorsque ses forces navales furent dispersées puis après la deuxième guerre mondiale en 1946. Depuis les années 1990, plusieurs hauts responsables indiens

¹⁰ www.indiannavy.nic.in

¹¹ Source : Institut de Stratégie Comparée. K.M. Pannikar, 1895-1963. Journaliste, associé aux campagnes de Gandhi dès 1922, secrétaire de la Chambre des Princes en 1932, il participe à plusieurs conférences internationales en tant que représentant de l'Inde. Son livre *L'Asie et la domination occidentale* en fait l'un des théoriciens les plus connus du réveil de l'Asie.

ont rappelé la vocation maritime indienne, notamment Rajiv Gandhi¹² : « Quand nous considérons notre histoire, deux leçons s'en dégagent : la première est que la défense de l'Inde demande que nous ayons une maîtrise incontestée de nos approches maritimes ; la seconde est que ceux qui nous ont envahi par la mer ont régné en maîtres étrangers, qu'il a fallu rejeter, tandis que les conquérants venus par la voie terrestre ont été finalement absorbés et assimilés par notre société ». Nous allons voir en effet que le fait maritime revêt pour l'Inde une nouvelle dimension en devenant à la fois nécessaire compte tenu d'une part des changements géopolitiques, de la nouvelle dépendance économique et maritime du pays, et de ses ambitions de grande puissance.

2.1 Tournants géopolitiques

Au moment de l'indépendance l'Inde est un pays pauvre, menacé à l'extérieur par de graves différends frontaliers, qui se traduiront par trois guerres indo-pakistanaïses, la partition du Cachemire sous l'égide de l'ONU en 1949, et une défaite face à la Chine en 1962. A l'intérieur elle est minée par de graves difficultés sociales et économiques. Elle va fonder sa politique extérieure sur la défense des frontières, sur le non-alignement – marqué par un rapprochement avec l'URSS – sur une politique à la fois globalement pacifiste, mais aussi marquée par la volonté de préserver sa sécurité, son indépendance, et d'acquérir une position de grande puissance (statut de puissance nucléaire). Elle a conduit le développement progressif de son économie de manière centralisée, largement dirigé par l'Etat, avec pour buts premiers le développement industriel et l'autosuffisance alimentaire.

2.1.1 Ouverture politique et libéralisation économique

Après une longue période d'étroite coopération avec l'URSS et de politique de non-alignement, la fin de la guerre froide va marquer un tournant pour l'Inde. Au plan politique tout d'abord. L'affaïssement de la Russie a naturellement provoqué un effritement relatif des liens entre les deux pays. Tout en conservant des intérêts stratégiques communs dans le jeu des grandes puissances, face aux Etats-Unis, à la Chine, et au Pakistan, et des liens économiques et militaires toujours importants, l'Inde a été encline à rééquilibrer ses relations en se tournant aussi vers les autres grandes puissances présentes dans la région. En témoigne le rapprochement très net avec un certain nombre

¹² Rajiv Gandhi, discours prononcé le 4 février 1989 lors de l'anniversaire de l'indépendance.

de pays occidentaux, à commencer par les Etats-Unis. Ce rapprochement entamé lors de la visite du président Clinton en 2000, s'est concrétisé de manière spectaculaire lors de la venue du président Bush en mars 2006 par la signature d'un accord de partenariat dans les domaines de l'énergie, du nucléaire, du spatial et des hautes-technologies. Ce partenariat – sorte de « pari américain pour l'Inde »¹³, qualifié d' « historique » par le Premier Ministre indien Singh, donne à l'Inde la possibilité d'accéder plus facilement à de nouvelles technologies et constitue également une forme de reconnaissance de son statut de grande puissance. Dans le domaine militaire, et en particulier naval, cette ouverture indienne s'est déjà traduite concrètement par la diversification de ses achats de matériels et par l'organisation régulière de manœuvres multilatérales avec des pays occidentaux ou des pays d'Asie y compris la Chine (exercices Malabar avec les Etats-Unis, Varuna avec la France, exercice de lutte contre la piraterie avec la Chine en 2003, patrouilles communes avec les marines américaines et indonésiennes dans le détroit de Malacca...cf liste fig. 22).

Cette ouverture se vérifie également au plan économique à partir de 1991 sous l'impulsion du gouvernement Rao. Elle se traduit par l'ouverture du secteur public, notamment des télécommunications et des constructions navales, aux investisseurs privés puis progressivement aux capitaux étrangers, ainsi que par des réformes fiscales ayant pour effet de dynamiser l'industrie. La Roupie devient convertible et les droits de douanes sont allégés. Cette libéralisation économique s'est poursuivie jusqu'à aujourd'hui, par exemple par l'ouverture de plusieurs grands ports aux investissements privés. L'ambition du gouvernement actuel est d'attirer 10 milliards de dollars d'investissements étrangers chaque année au lieu de 4 milliards actuels. En fin de compte ce tournant libéral a profondément modifié l'économie indienne. Il lui procure une croissance d'environ 7% depuis plusieurs années, plaçant désormais l'Inde au 11ème rang mondial. Il a permis de mettre l'Inde au premier plan mondial dans plusieurs domaines, notamment en matière de services ou encore de capacité d'ingénierie comme en témoigne les millions d'ingénieurs formés chaque année et leur présence en nombre au sein même de la Silicon Valley américaine (20% !). Ceci se traduit par la naissance de quelques géants indiens, dont l'emblématique Mittal Steel qui a récemment racheté le groupe français Arcelor. Cette croissance change radicalement la donne géopolitique indienne en lui donnant un poids désormais équivalents aux grands pays européens. La croissance lui donne surtout les

¹³ Claude Jaffrelot, *Pari américain pour l'Inde* ; Le Monde diplomatique, septembre 2006.

moyens de développer les secteurs qui l'handicapent et qui avaient pu être laissé de côté jusqu'ici : il s'agit principalement des infrastructures et de la marine. En témoignent l'augmentation régulière d'achats de matériels militaires de plus en plus sophistiqués et les nombreux projets maritimes sur lesquels nous reviendrons en détail ultérieurement. En matière d'infrastructures routières on peut noter le projet pharaonique « Golden Quadrilateral » : la construction de 15000 kilomètres d'autoroutes qui relieront Delhi, Bombay, Madras et Calcutta et permettront notamment de faciliter l'acheminement des marchandises depuis les principaux ports vers l'intérieur du pays.

2.1.2 Dépendance maritime

La croissance économique indienne s'inscrit dans le vaste phénomène de mondialisation et d'interdépendance. L'Inde y est désormais largement entrée comme le montrent les statistiques fournies par l'OMC et de la CNUCED. La part de son commerce extérieur dans son PIB est passée de 17% en 1990, à 29% en 2001 et 42% en 2005 :

Inde et Chine Comparaison des degrés d'ouverture économique, 1990 à 2001				
	Inde		Chine	
	1990	2001	1990	2001
Exportations de biens et services en % du PIB	7	14	18	26
Importations de biens et services en % du PIB	10	15	14	23
Stock d'IDE en % du PIB (investissements étrangers)	1	5	7	17

Sources : *Banque mondiale et Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED)*

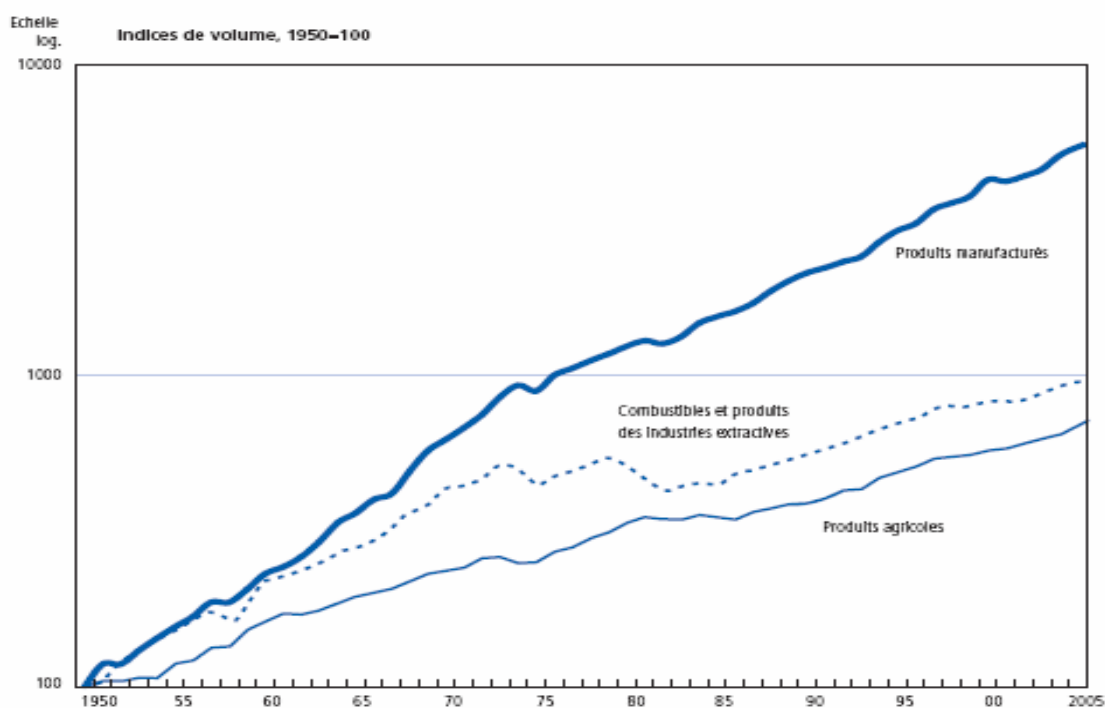
Certes, la part des services reste encore prépondérante en Inde (53% du PIB), des entreprises indiennes assurant par exemple beaucoup de sous-traitance au profit d'entreprises occidentales qui, elles, délocalisent des activités telles que l'assistance téléphonique au dépannage. Mais la part des biens manufacturés, des produits industriels et agroalimentaires augmente également dans de fortes proportions, à destination des Etats-Unis, du Japon, de la chine et bien sûr de l'Europe, particulièrement de la Grande-Bretagne et de l'Allemagne. Les exportations de

marchandises ont augmenté de 23% en 2005. Ces exportations concernent principalement les produits chimiques et pharmaceutiques, l'agroalimentaire (en particulier le poisson) et le textile.

En matière de ressources énergétiques, l'Inde dépend beaucoup des importations de pétrole et de gaz qui représentent 65% de sa consommation. Ces importations viennent principalement des pays du Golfe mais se diversifient, notamment en Afrique où plusieurs compagnies indiennes ont récemment noué des partenariats.

Or la majeure partie de tous ces échanges se font par voie maritime : 95% en volume et 80% en valeur selon le ministère indien du commerce maritime. L'économie indienne est donc désormais intimement liée à l'efficacité et à la sécurité de son transport maritime, qui s'effectue sur de vastes espaces car l'Inde commerce davantage avec les Etats-Unis, la Chine ou l'Europe (80%) qu'avec ses voisins immédiats. Cette dépendance maritime est d'ailleurs partagée par tous les grands pays industrialisés, comme le montre l'augmentation régulière des échanges maritimes mondiaux synthétisée par l'OMC dans son dernier rapport annuel ¹⁴:

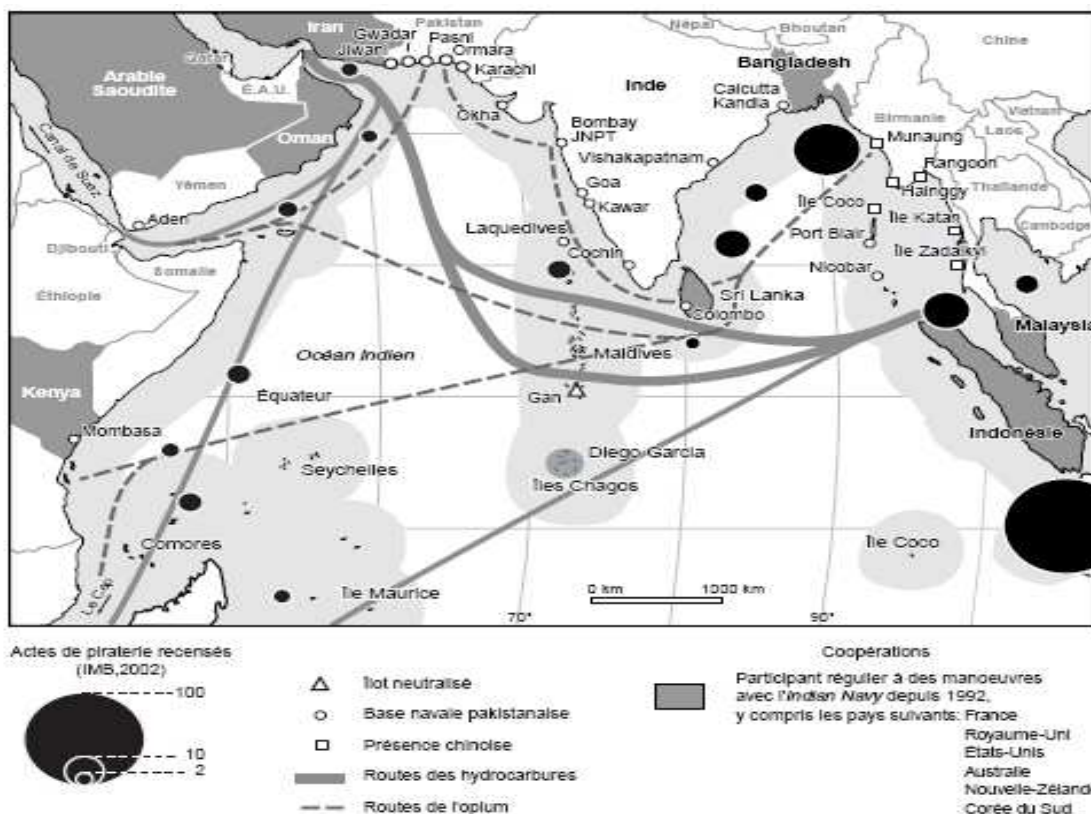
Commerce mondial des marchandises par grand groupe de produits, 1950-05



¹⁴ OMC, *Statistiques du commerce mondial 2006*, disponible sur le site Internet www.wto.org

2.1.3 Le terrorisme islamique et les menaces maritimes non-étatiques

Après les bouleversements des années 1990, provoqués au plan politique par la fin de la guerre froide et l'atténuation de la doctrine du non-alignement, au plan économique par la croissance, l'explosion des échanges maritimes et l'interdépendance, au plan énergétique par le caractère vital qu'ont prises les importations de produits pétroliers, l'Inde a également été touchée par le séisme du terrorisme islamique. Ce terrorisme peut à terme faire peser une menace sur son unité (attentats islamiques dans le Nord) et sur son trafic maritime. La lutte contre « Al-Qaïda » a également entraîné depuis 2001 la présence de nombreuses flottes de pays occidentaux et de pays de la zone Pacifique (Japon, Australie) non loin des côtes indiennes. Ces flottes mènent de vastes opérations de coercition et de contrôle dans tout l'Océan Indien (« Enduring Freedom » en Afghanistan depuis la mer d'Arabie, Mer d'Oman, détroit de Bab-El-manded, Somalie, Ormuz...). Ces opérations se sont en outre appuyées sur le rival pakistanais, dont l'espace aérien a été ouvert aux avions opérant en Afghanistan et dont des bâtiments ont même été associés aux opérations (et même au commandement de la Task Force 150). Le Pakistan fait ainsi figure de principal allié militaire des pays occidentaux dans la région. Ces opérations ont pour effet de mettre en exergue l'importance de la puissance maritime au plan militaire et au plan diplomatique, et la relative faiblesse des capacités indiennes en la matière. L'importance prise par le commerce maritime met également en valeur la nécessité de le protéger contre les menaces de plus en plus réelles, et médiatisées, que font peser sur sa sécurité les conflits potentiels, le terrorisme maritime, les trafics illicites et la piraterie, en particulier dans les détroits d'Ormuz et de Malacca, principaux points de passage du commerce mondial.



Source : Emmanuel GONON, *De Palk à Malacca*, Observatoire européen de géopolitique

2.2 Nouveaux défis et nouvelles ambitions

Nous venons de mettre en exergue combien le fait maritime est devenu vital pour l'économie indienne. Nous allons maintenant voir que dans le jeu des grandes puissances, au sein duquel l'Inde entend tenir son rang, la puissance maritime n'est pas seulement un besoin mais également une nécessité pour ses ambitions.

2.2.1 Inde – Chine – Etats-Unis : un jeu à trois, déséquilibré au plan maritime

Le rapprochement et le partenariat récemment signé entre les Etats-Unis et l'Inde sont sous-tendus par des logiques différentes. Tout d'abord une réelle convergence d'intérêts existe sur un certain nombre de sujets : la lutte contre le terrorisme, l'opposition à une possible expansion chinoise dans l'Océan indien, et l'existence d'intérêts commerciaux partagés. Mais cette nouvelle alliance n'est pas exclusive, l'Inde maintient en effet par ailleurs des liens privilégiés avec la Russie, allié de longue date, et renforce aussi sa coopération avec des pays adversaires des Etats-Unis (l'Iran) ou avec des concurrents (les pays européens, voire la Chine elle-même dans certains domaines). Il n'est donc pas avéré, au regard des autres alliances bilatérales qu'elle développe, que l'Inde soit

réellement partie prenante dans la stratégie d'encerclement de la Chine que mène les Etats-Unis. Elle trouve néanmoins des avantages immédiats à ce partenariat, notamment en matière économique et surtout dans le domaine technologique. Les relations avec la Chine se sont quant à elles largement apaisées depuis la guerre de 1962. La compétition pour les ressources énergétiques et le développement économique sont actuellement au cœur de ce jeu à trois. Or cette compétition se joue sur une large échelle, de l'Afrique à l'Asie, en passant par le Moyen-Orient : elle a une dimension océanique. Et sur le terrain des espaces maritimes, l'Inde est très nettement en retard par rapport à ses concurrents. Elle est en retard sur la puissance navale américaine bien évidemment, mais aussi sur la puissance maritime chinoise, dont le développement portuaire, les constructions navales et les efforts de construction d'une flotte de combat moderne sont très largement supérieurs aux capacités indiennes. Quelques chiffres permettent d'en juger : selon les estimations 30% du budget de la défense chinois serait consacré à la marine, elle possède 5 des 10 plus grands ports mondiaux et a construit, selon BRS, 30 millions de tonnes de navires en 2005 (au 3ème rang mondial, le triple de l'année 2002 et 30 fois plus que l'Inde !). L'expansion chinoise dans l'Océan Indien est un autre facteur de la maritimisation de cette compétition. Cette expansion, certes encore symbolique à l'heure actuelle, est susceptible d'inquiéter ou de contrarier l'Inde au moment où elle cherche à affirmer sa puissance dans l'Océan Indien. Cette stratégie chinoise, dite du « collier de perle », se traduit en effet par une présence accrue dans l'Océan Indien depuis quelques années, au moyen de ses alliances avec la Birmanie et le Pakistan, notamment aux îles Coco (surveillance radar, station d'écoute et possibilité de recevoir des sous-marins), et dans les ports de Sittwe, Mergui (facilités logistiques) ou encore l'île des perles (aérodrome construit par l'armée chinoise).

Ainsi la compétition entre ces trois grands pays impose à l'Inde de renforcer sa posture et sa présence sur l'un des terrains choisis par ses concurrents : le domaine maritime et en particulier l'Océan Indien.

2.2.2 La course aux armements navals des autres pays d'Asie

L'environnement naval de l'Inde ne se limite pas à la présence des marines occidentales et à la montée en puissance de la Chine. La plupart des pays de la zone Océan Indien-Pacifique font actuellement un effort d'équipement naval de haute-technologie.

C'est le cas de la marine japonaise, désormais au 5^{ème} rang mondial avec 360 000 tonnes et des projets importants (2 destroyers porte-hélicoptères de 14 000 tonnes).

C'est aussi par exemple le cas :

- à l'Ouest du Pakistan (sous-marins AIP) et des pays du Golfe,
- à l'Est de Taïwan, de l'Indonésie, de la Malaisie (acquisition de corvettes Meko et constitution d'une flotte sous-marine), de Singapour, de la Corée du Sud (acquisition d'un 9^{ème} sous-marin U209 allemand, de frégates équipées du système AEGIS et de missiles HARPOON, commande de 2 porte-hélicoptères d'assaut de 19000 tonnes et d'une série de 40 patrouilleurs) et même, de manière anecdotique mais significative, du Sultanat de Brunei (achat de corvettes F2000 britanniques).

Cet effort asiatique est particulièrement marqué dans le domaine des sous-marins. Sur les 29 pays ayant actuellement des projets de constructions ou d'acquisition de sous-marins, 15 sont riverains de l'Océan Indien ou du Pacifique (ceci représente environ 70 des 120 nouveaux sous-marin planifiés dans le monde). Ces pays possèdent déjà 218 des 495 sous-marins recensés dans le monde. Au-delà du simple mimétisme, qui peut d'ailleurs suffire à lui seul à expliquer ou justifier parfois bien des choses, l'Inde se trouve donc dans un environnement qui pousse à la course aux équipements navals de haute-technologie.

2.2.3 La puissance passe par la présence sur les mers

L'Inde a donné son nom à l'Océan qui l'entoure : pour de nombreux responsables politiques, écrivains ou historiens indiens, s'impose l'idée que l'Océan Indien constitue un espace où rien ne saurait lui être totalement étranger. C'est le fruit de l'histoire - l'influence passée est par exemple illustrée par le fait que la Roupie indienne fût la monnaie des Emirats du Golfe avant d'être détrônée par le dollar - de l'héritage de la vision britannique du « British Lake » dont elle se sent bien sûr l'héritière toute désignée et qu'elle trouverait naturel de transformer en « Indian Lake », et peut-être aussi l'héritage du schéma géopolitique anglo-saxon de Mackinder : l'encerclement et la domination inéluctable des pays continentaux du « Heartland » par les pays périphériques qui auront su dominer les mers. Cette vision trouve aussi sa justification dans l'importance qu'occupe l'Océan Indien dans la géopolitique mondiale : il représente 20% de la surface des mers par lesquels passent plus du tiers des échanges mondiaux, en particulier le pétrole, et sur lesquels se manifeste une présence accrue des autres grandes puissances. Elle trouve aussi sa justification dans les réalités présentes : au plan géographique et

démographique l'Inde fait incontestablement figure de géant régional - bénéficiant comme la Chine d'une diaspora importante essaimée dans le monde entier et en particulier sur tout le pourtour de l'Océan Indien. Cette diaspora pourrait à terme lui conférer un « soft power » sans égal, à condition peut-être de pouvoir la relier au plan maritime. Idéalement située au cœur de cet ensemble, l'Inde réalise ainsi que la maîtrise des voies de communication maritime devient pour elle un enjeu au plan économique et au plan diplomatique.

Les signaux d'une lente montée en puissance maritime indienne sont nombreux, nous l'avons constaté en étudiant le fait maritime indien :

- ils se sont traduits par une lente progression de la flotte, en dépit de budgets relativement modestes, par une progression des capacités portuaires et des constructions navales, par des capacités de premier plan en matière de recherche scientifique et de pêche ;
- ils sont également perceptibles dans la volonté indienne de coopérer avec d'autres marines occidentales et régionales, au large de l'Inde bien sûr mais aussi plus loin comme en témoignent les récentes rencontres avec le Mozambique et le soutien aux garde-côtes mauriciens dont une partie des cadres semble en réalité constituée de marins indiens.

Mais au regard des défis et des rivalités présentes, de la taille de l'Inde et des capacités comparées des autres puissances maritimes, les capacités indiennes la limitent encore à un rôle de second plan, peu conforme avec ses ambitions.

C'est pourquoi l'Inde a lancé une impressionnante série de grands projets maritimes que nous allons maintenant étudier. Elle a commencé par une chose qui lui faisait étrangement défaut jusqu'ici, mais qui est pourtant très nécessaire avant d'entreprendre la constitution d'une flotte sur le long terme: un effort de réflexion théorique sur la puissance maritime. Cette réflexion a abouti en 2004 à la production d'une véritable doctrine navale indienne, affermissant les bases d'une marine pour 2020.

2.3 Doctrine navale et politique maritime

2.3.1 Naissance d'une doctrine navale

La pensée navale¹⁵ indienne peut se synthétiser en 4 courants, liés à la formation mais aussi au lieu d'affectation des officiers : école soviétique et ambition locale (défense

¹⁵ E. GONON, *De Palk à Malacca*, Cahiers de géographie du Québec, Volume 148, n° 135, décembre 2004.

contre la marine pakistanaise), école soviétique et ambition globale (défense contre toute marine, notamment chinoise), école britannique et sécurisation des axes maritimes (gendarme de l'Océan Indien), école britannique et ambition globale (capacité de coalition). En 2004, l'Inde s'est ainsi pour la première fois dotée d'une véritable doctrine navale qui semble plutôt s'inspirer de l'école britannique. Elle trouve son origine dans toutes les évolutions géopolitiques que nous venons de voir et qui ont été résumées, au plan stratégique, en novembre 2003 au cours d'une conférence devant les grands commandants par le premier ministre indien Atal Bihari Vajpayee : « Les frontières stratégiques de l'Inde d'aujourd'hui, élevée à une stature internationale, se sont étendues bien au-delà des confins de l'Asie du Sud... Notre périmètre de sécurité s'étend du Golfe Persique au détroit de Malacca à travers tout l'Océan Indien, incluant l'Asie centrale et l'Afghanistan, la Chine... et l'Asie du Sud-est. Notre pensée stratégique doit elle-aussi se tourner vers ces horizons ». L'Inde a donc une double vision de prédominance régionale et de maîtrise de sa sécurité et de préservation de la paix et de la stabilité internationale d'Ormuz à Malacca, voire au-delà...

Le document de 135 pages définissant la doctrine indienne n'a pas été diffusé à l'étranger, mais il a été largement commenté en Inde ce qui permet de connaître les grandes missions de la future marine indienne: la défense des intérêts vitaux de l'Inde (avec tous les niveaux de conflits possibles, de la guerre à la résolution de crises susceptibles de déstabiliser la région), la sécurité de voies de communications (très étendues puisque seulement 20% du commerce indien se fait avec ses voisins) et la diplomatie navale. Une quatrième fonction est également envisagée : la participation de la marine à la dissuasion au moyen de sous-marins équipés de missiles nucléaires. Cette doctrine navale rompt avec la vision exclusivement défensive et fondée sur la menace pakistanaise qui avait prévalu jusqu'ici. Elle contient également un chapitre sur les principes de la guerre, un chapitre sur les impératifs géostratégiques et géoéconomiques de l'Inde (pétrole à l'Ouest, Chine et pays dynamiques à l'Est, crises limitées au Sud, menace Pakistanaise au Nord) ainsi que des chapitres sur le concept de puissance maritime (contrôle des détroits, guerre de course, convois, contrôle de la navigation commerciale, visite de bâtiments civils...), sur les missions de la marine, les tâches opérationnelles, la planification opérationnelle, les menaces potentielles étatiques (le Pakistan, la Chine pour laquelle l'accent est mis sur sa politique navale plus ambitieuse – 24% du budget de défense - que l'Inde pour une ZEE de taille équivalente...). En marge des grandes missions, un accent particulier est également mis sur la protection de la ZEE, sur la nécessité de coopération navale avec

d'autres pays (des exercices, mais aussi des patrouilles communes avec l'Indonésie et peut-être bientôt la Malaisie ou la Birmanie dans le détroit de Malacca) et sur la présence dans l'Antarctique.

En pratique la marine indienne, dont nous avons étudié l'ordre de bataille dans la première partie, ambitionne à présent de dépasser le stade d'une simple marine de défense (« Sea denial »), et possède déjà une partie des capacités d'une marine océanique apte à la maîtrise des voies de communication (« Sea control ») et aux missions décrites par sa nouvelle doctrine. Cette doctrine va servir de base à la construction d'une marine pour les années 2015 – 2020. Nous reviendrons sur le programme naval indien au paragraphe 2.4.

2.3.2 Un programme national pour le développement maritime (NMDP)

Il existe en Inde une véritable politique de développement du secteur maritime marchand, dirigée par un ministère particulier : le « Ministry of Shipping » créé en 2000 à partir du ministère des transports. Sa politique de développement est accessible sur son site Internet¹⁶ et se présente sous la forme d'un plan paru en décembre 2005 (le « National Maritime Development Program », NMDP). Ce plan détaille un grand nombre de projets dans le domaine portuaire, dans celui des infrastructures, dans ceux de la sécurité maritime, des voies navigables... Le principal objectif est de pouvoir absorber l'augmentation du trafic maritime (estimée à 10% par an pour les ports indiens, 17% pour le secteur des conteneurs) qui devrait faire passer le tonnage total annuel de 510 millions de tonnes en 2005 à 705 millions en 2014. Le NMDP ambitionne d'élever la capacité portuaire indienne à 920 millions de tonnes en 2013 – 2014, chacun des 12 grands ports faisant l'objet d'un plan particulier. Les grands traits de cette politique se traduisent par une modernisation des ports traditionnels, l'accent mis sur les terminaux de conteneurs, la libéralisation administrative et commerciale afin d'attirer les investisseurs privés et étrangers (seulement 4 milliards par an contre 60 milliards pour la Chine), le développement des infrastructures, l'amélioration de l'attractivité du métier de marin afin d'éviter la fuite d'une grande partie des 26 000 marins vers les armateurs étrangers, l'adoption d'un principe de concession pour les terminaux de conteneurs afin d'attirer les investissements des grands opérateurs (politique identique à celle suivie en Europe, par exemple pour Port 2000 au Havre), la modification du régime fiscal (régime de taxe au tonnage afin de développer la flotte), la libéralisation et l'amélioration des transports

¹⁶ Site Internet du ministère indien du transport maritime : www.shipping.nic.in

routiers, ferrés et fluviaux afin de supprimer les goulots d'étranglement (programme national autoroutier prévoyant la construction de 15 000 kilomètres de voies rapides). L'Inde a donc mis en place un véritable plan de développement maritime, prenant en compte tous les aspects du commerce maritime et s'appuyant à la fois sur une forte volonté politique, sur des moyens étatiques mais également, ce qui est nouveau en Inde, sur l'appel aux investisseurs privés nationaux et étrangers.

2.4 Programmes en cours

2.4.1 Vers une flotte de projection

La part des moyens budgétaires accordés à la marine de guerre indienne sont en progrès constants : ils s'élèvent à 18% du budget de la défense en 2005 au lieu de 5% dans les années 1970. Ceci permet désormais une politique d'acquisition et de construction de nombreux bâtiments.

Il apparaît d'abord une ambition aéronavale, avec la mise en chantier du futur porte-avions Vikrant sur les cales de Cochin. Ce navire de combat, le plus grand jamais réalisé en Inde, sera le premier porte-avions de fabrication nationale, d'un déplacement standard de 37.500 tonnes. Avec la refonte de l'ex-Gorshkov russe, qui deviendra le Vikramaditya, et un groupe aéronaval composé de Mig-29 et d'hélicoptères d'alerte aérienne (AEW) KA-31, l'Inde devrait disposer d'une force aéronavale performante.

En matière de sous-marins, l'Inde a récemment acheté 6 Scorpène à la France et ambitionne également de se doter d'un sous-marin nucléaire d'attaque de conception nationale, l'AVT (Advanced Technology Vessel). Cette capacité provoquera un changement de dimension opérationnelle en permettant à l'Inde de déployer des sous-marins loin de ses côtes, et de jouer un rôle crucial dans des opérations de surveillance et de dissuasion sur l'ensemble de l'Océan Indien : jusqu'à Malacca et éventuellement face à la Chine. Cette nouvelle capacité pourrait également être acquise par l'achat de 2 SSN Akula russes.

En matière de bâtiments de surface la marine indienne va construire trois frégates Talwar supplémentaires, dérivées du type Krivak III russe et fabriquées localement par les chantiers de Mazagon Docks (Mumbai). Trois unités ont déjà été livrées, entre 2003 et 2004, par les chantiers Baltyskiy Zavod de Saint-Pétersbourg. D'un déplacement de 3850 tonnes en charge, ces bâtiments embarquent notamment 8 missiles antinavires Club N, 24 missiles antiaériens SA-N-7 et une tourelle de 100 mm. En outre, 2 bâtiments de

débarquement de chars LST Magar (5000 tonnes) et 2 corvettes lance-missiles Veer sont en construction aux chantiers de Goa, et la première des 12 corvettes Projet-28 (2500 tonnes) aux chantiers Garden Reach de Kolkata. Il faut enfin noter que l'Inde, si elle continue à acquérir des matériels et des bâtiments à l'étranger (russes mais aussi occidentaux, par exemple un bâtiment de type Austin cédé par l'US Navy en janvier 2007, des équipements électroniques modernes en Europe et en Israël...), développe surtout ses propres capacités de construction navale en recherchant des transferts de technologie dans le naval mais aussi dans tous les domaines périphériques : drones, systèmes de communications sécurisés (l'Inde a mis en orbite son premier satellite de communication militaires), navigation par satellite, missiles de croisières...L'Inde progresse ainsi dans l'ensemble des secteurs qui font actuellement la différence entre une marine de second rang et une marine capable de maîtriser son environnement et son information.

Avec la constitution d'une véritable composante aéronavale, d'une force de surface d'une quarantaine de grands bâtiments modernes et surtout d'une force sous-marine importante, qui pourrait changer la donne en devenant nucléaire, l'Inde devrait devenir une véritable puissance navale océanique à l'horizon 2010 – 2015.

2.4.2 Amélioration du transport maritime et des infrastructures

Le NMDP contient de trop nombreux projets pour les détailler ici. Deux projets sont néanmoins emblématiques de la volonté et des moyens que l'Inde consacre au domaine du transport maritime. Le projet « Sagarmala », visant à développer les capacités portuaires et les infrastructures environnantes, prévoit 22 milliards de dollars d'investissements. Le projet SSCP (« Sethasamudran Ship Cana Project ») prévoit un investissement de 430 millions d'euros pour draguer dans l'Océan un chenal de 152 kilomètres de long, 300 mètres de large et 12 mètres de profondeur afin d'éviter à un grand nombre de navires de devoir contourner le Sri-Lanka pour atteindre les ports indiens. Ce chenal, qui éviterait un détour de 400 nautiques, faciliterait ainsi le trafic côtier national et renforcerait surtout l'attractivité des ports indiens aux yeux des compagnies maritimes. L'Etat, auquel s'opposent des organisations écologistes, espère ainsi développer de manière importante l'économie de la région, le trafic des ports de Tuticorin, d'Ennore et de Chennai et les chantiers de réparation navale en essayant d'y faire venir les navires internationaux.

En conclusion, l'Inde mène une politique maritime ambitieuse au service de ses intérêts nationaux et de sa souveraineté. Dans le domaine maritime, comme dans celui des

infrastructures terrestres, l'Inde a ainsi choisit de rééquilibrer sa politique afin de sortir d'une économie très dirigée. Elle y instille avec succès la dose de libéralisation nécessaire pour faire revenir la croissance. Parallèlement à cette politique de libéralisation, le pouvoir indien soutient toujours très fortement ses industriels et mène une politique de développement maritime très ambitieuse par rapport à celle que nous pouvons connaître dans d'autres grands pays. Il apparaît que le domaine maritime bénéficie désormais d'une réelle priorité, avec à la fois une forte implication de l'Etat, au service d'une vision à long terme, et aussi un apport important d'investissements privés. Bien loin de basculer totalement dans le libéralisme, la politique maritime indienne semble en fin de compte soucieuse de constituer un ensemble au service de la puissance et de la souveraineté indienne.

Conclusion

L'Inde est encore aujourd'hui une puissance maritime régionale. Mais nous avons vu qu'elle a réalisé des progrès impressionnants au cours de ces dernières années, et surtout qu'elle est en train de développer des politiques très ambitieuses dans tous les domaines maritimes : flotte de guerre, marine marchande, constructions navales, ports, exploitation des ressources, recherche, exploration... Ces politiques combinent une volonté politique forte et coordonnatrice avec des investissements publics et privés.

Cet exemple de développement permet de mettre en lumière un certain nombre de critères constitutifs de la puissance maritime. D'abord il vérifie les critères établis par Mahan : importance de la situation géographique, diversité et richesse des zones côtières, étendue de la zone maritime, nombre et qualité des ressources humaines disponibles, goût pour le commerce et présence d'une importante diaspora sur le pourtour de l'Océan Indien, et enfin stabilité des institutions depuis l'indépendance. Cette stabilité est indispensable pour poursuivre des politiques à long terme, essentielles en matière maritime. On peut y ajouter un certain nombre d'autres facteurs perceptibles dans le cas de l'Inde : le développement économique et la croissance, la stabilité des frontières terrestres, l'importance prise par le commerce maritime (à tel point que l'on peut parler de véritable dépendance maritime), les ambitions stratégiques, la volonté d'intervenir soit dans les luttes entre les Etats continentaux, soit dans les crises, ou de pouvoir faire face aux pressions, le désir d'autonomie, les menaces non étatiques, le mimétisme vis-à-vis des autres pays (en particulier rivaux), la forte activité de flottes étrangères à proximité, les bouleversements géostratégiques (fin de la guerre froide), la culture (héritage britannique, vision de la ceinture intermédiaire), les progrès techniques, les capacités de recherche et d'ingénierie, le développement des autres infrastructures...L'Inde a désormais les moyens et la volonté politique de devenir une puissance océanique. Il reste à maintenir cet effort, et à acquérir un peu plus d'indépendance technologique. Nous avons vu que la puissance maritime est même devenue une nécessité, sans laquelle sa croissance pourrait être ralentie en cas de saturation des capacités portuaires. Sans être placée dans la même position que la France, longtemps en concurrence avec la puissance insulaire britannique et par ailleurs encore dotée de nombreuses zones maritimes dans le monde, l'Inde cherche pourtant à développer une marine qui n'est pas sans rappeler le format et les composantes françaises. Sa situation d'Etat à la fois semi-continentale et semi-maritime est en revanche assez similaire. L'exemple indien montre toute l'importance de la notion de puissance

maritime ; il n'est pas impossible dans un avenir proche que la lutte entre les puissances se déplace encore davantage vers les mers, où les ressources sont immenses et où les affrontements sont finalement moins visibles et moins meurtriers que sur terre.

ANNEXE

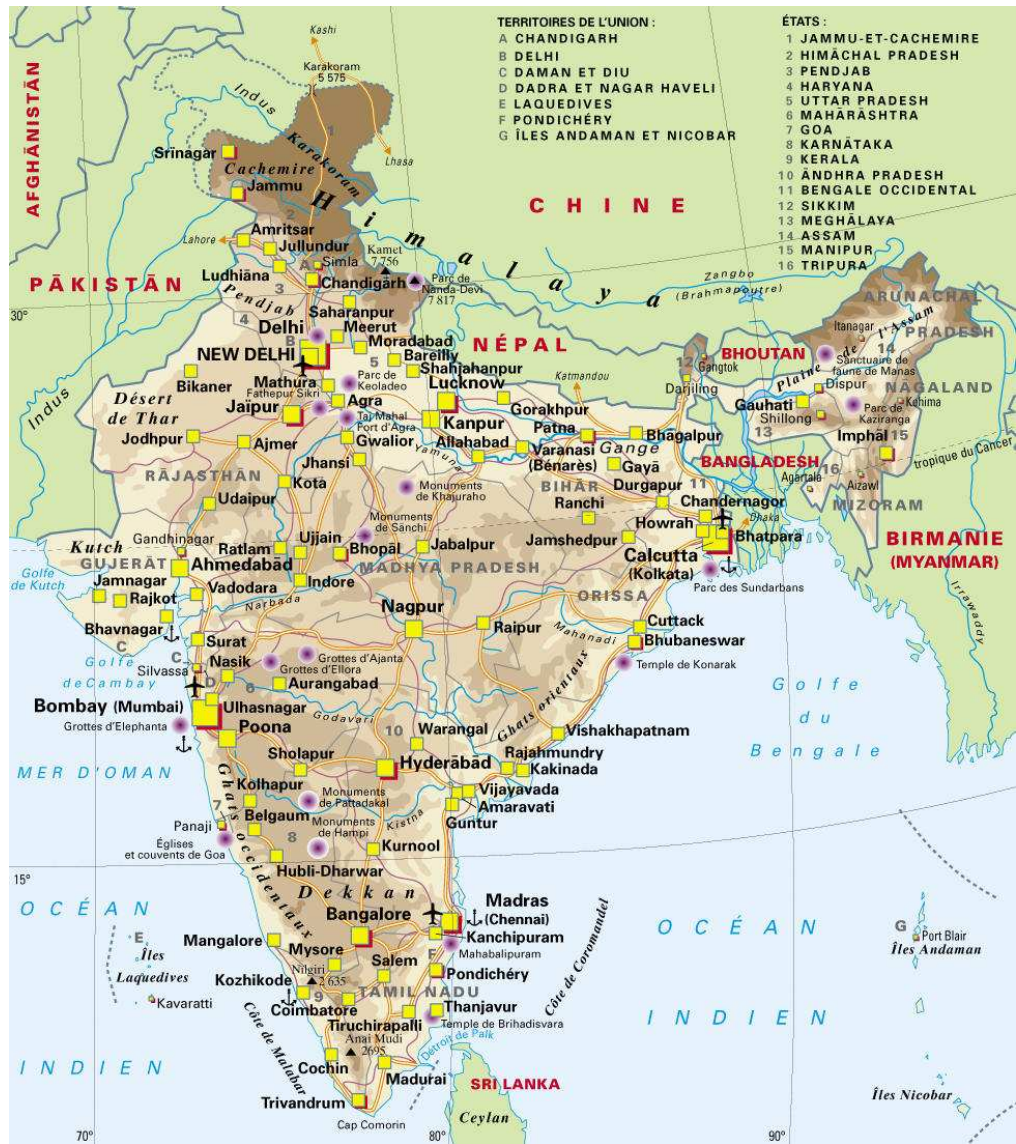


Figure 1 : carte de l'Inde



Figure 2 : Océan Indien

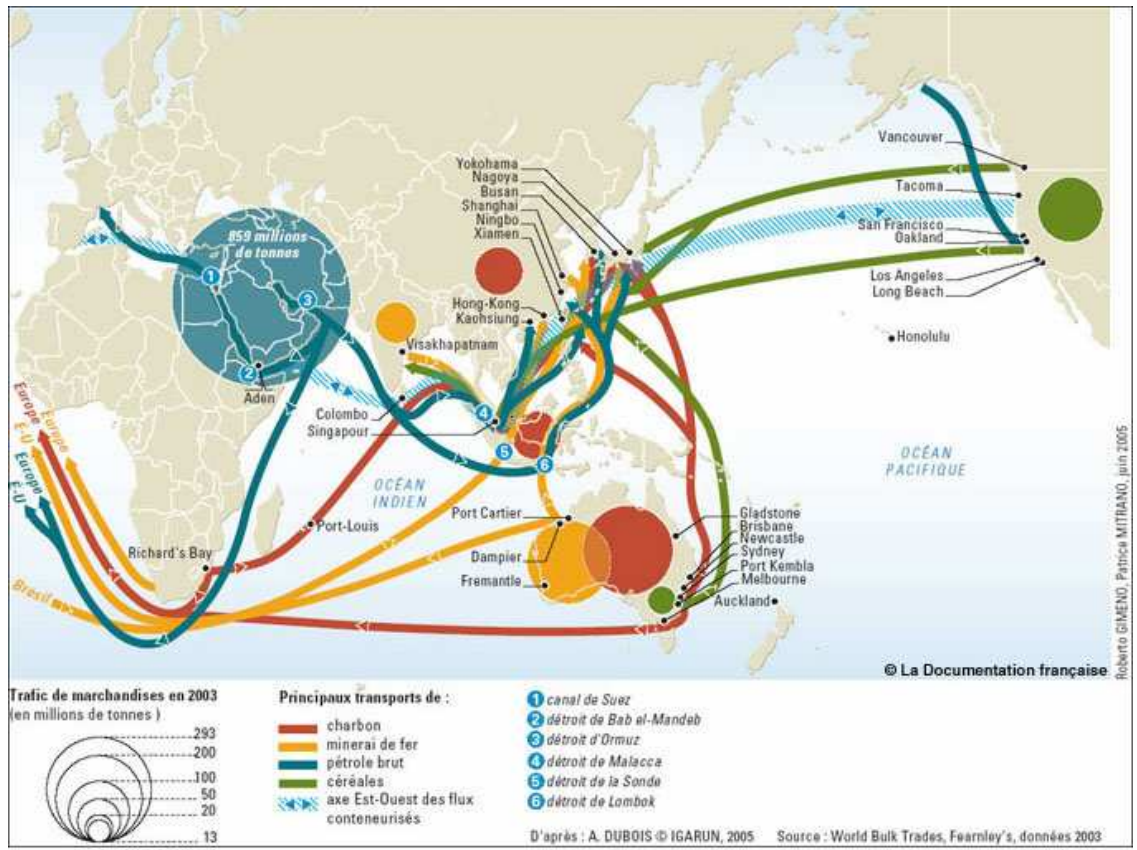


Figure 3 : Trafic mondial de marchandises

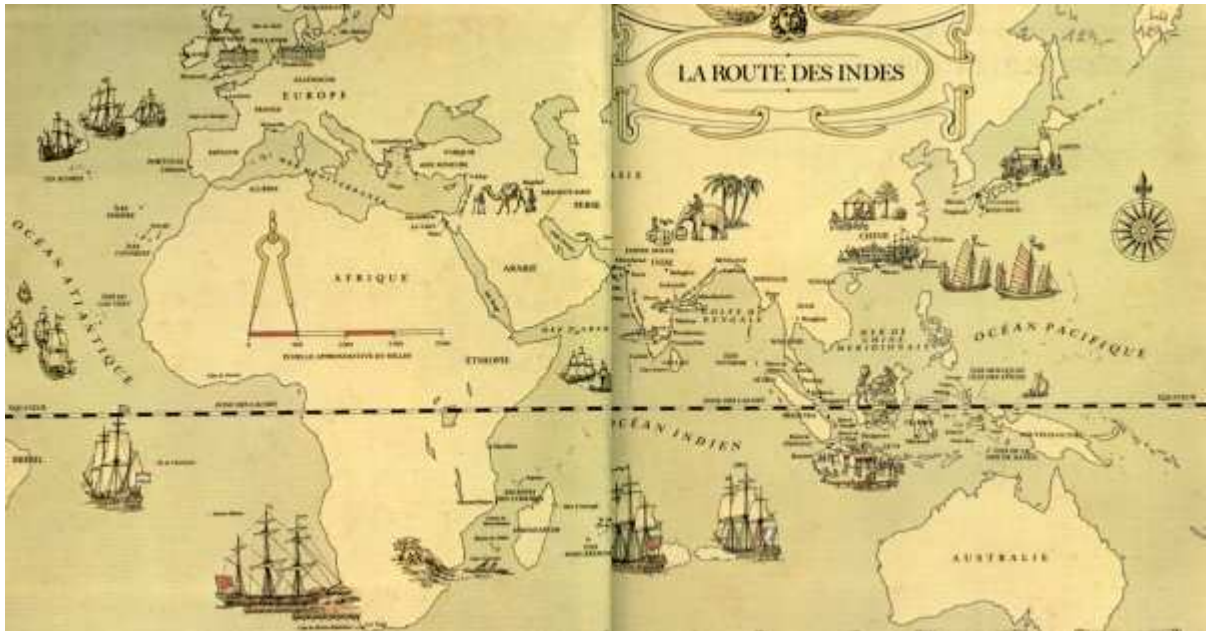


Figure 4 : La route des Indes

Situation du détroit de Malacca dans le système de transport mondial

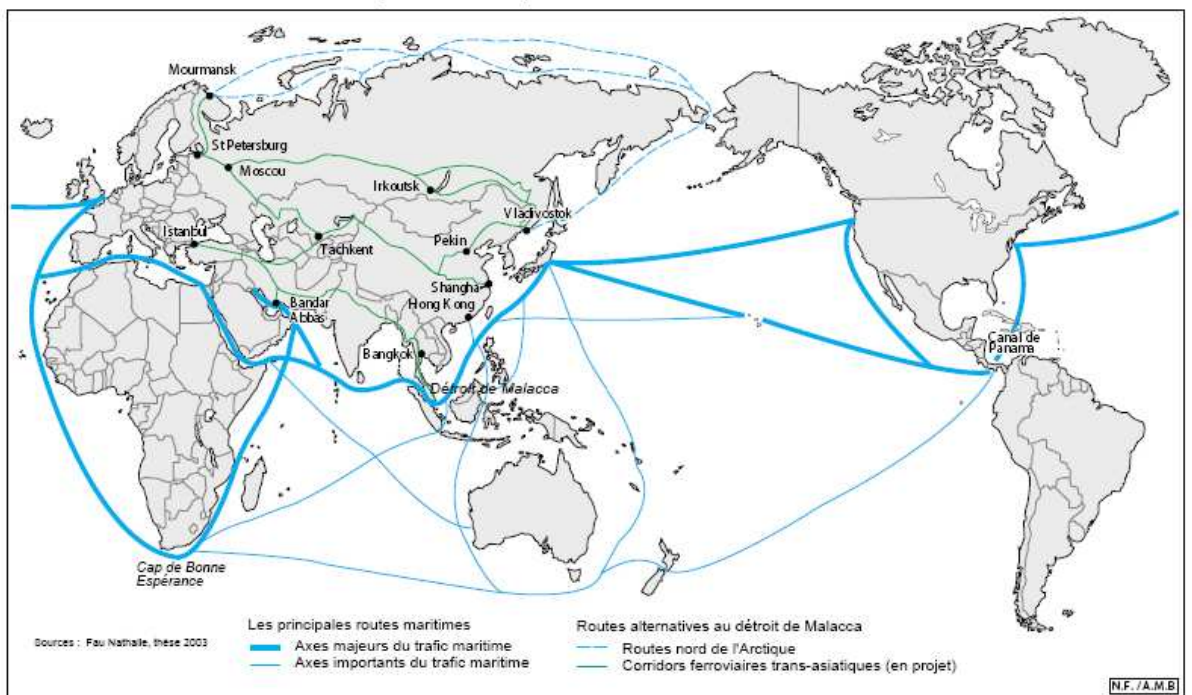


Figure 5 : Routes maritimes

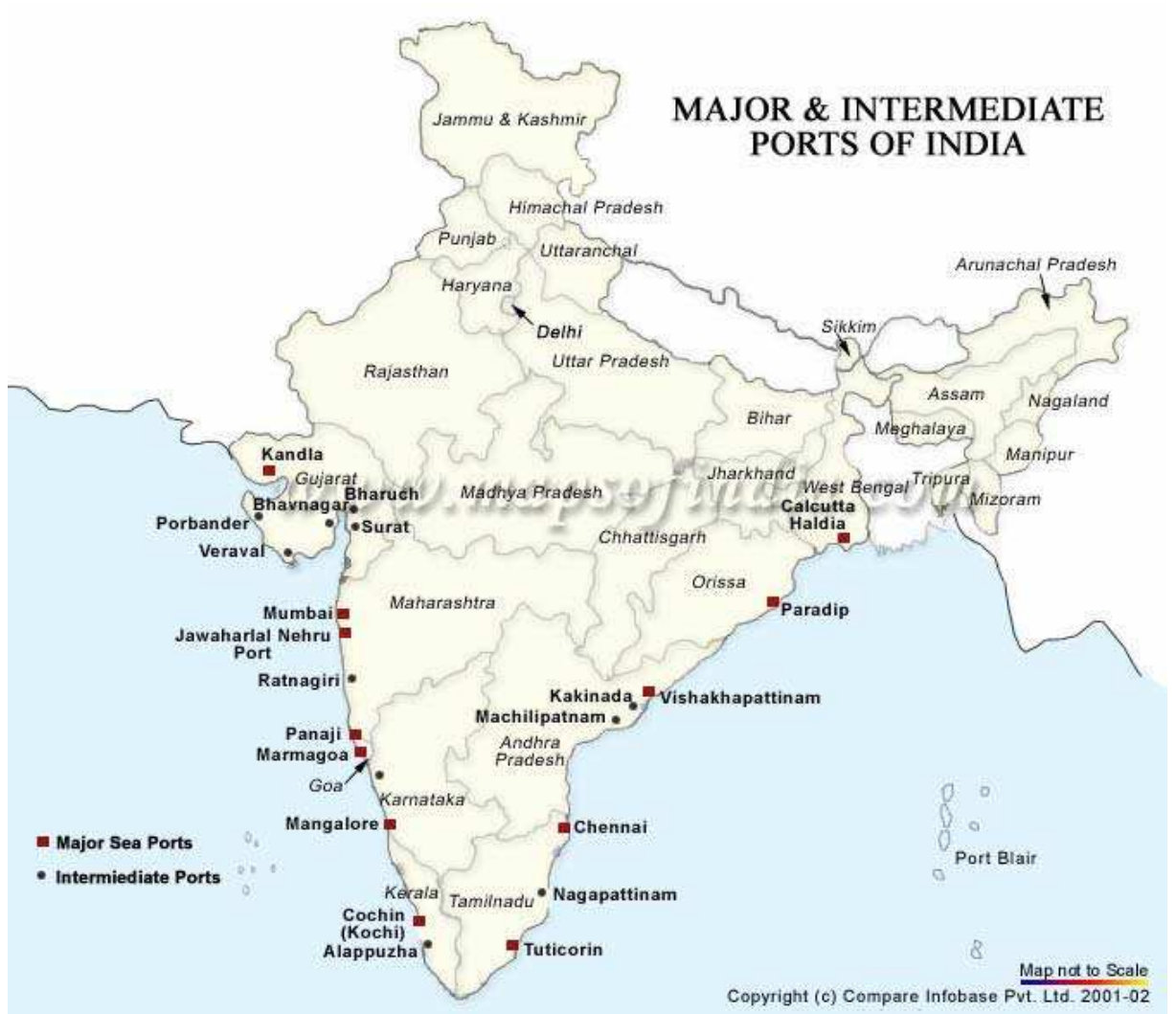


Figure 6 : Principaux ports indiens

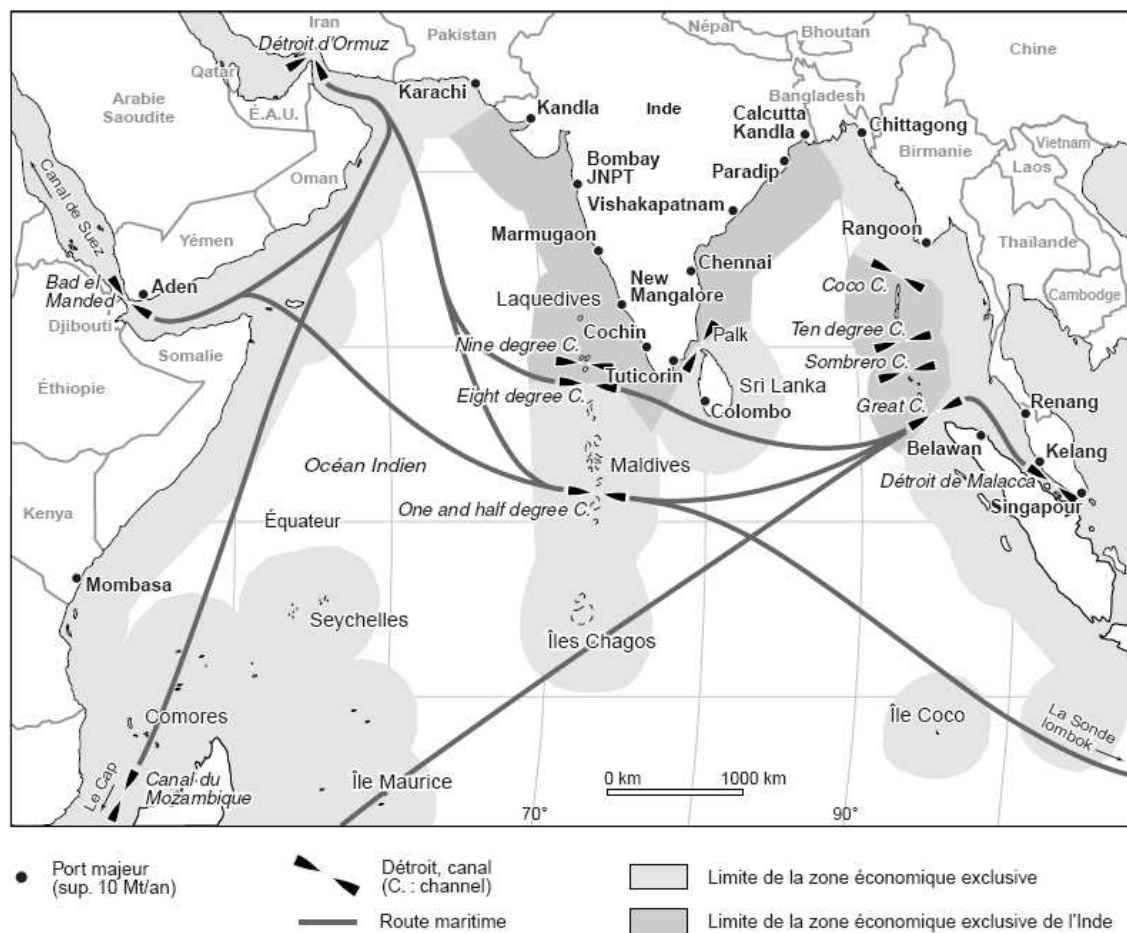


Figure 7

Source : Emmanuel GONON, *De Palk à Malacca*, Observatoire européen de géopolitique

Evolution de la part du budget de la marine indienne dans le budget de la Défense

Source Jane's Intelligence Review février 2001

Ces chiffres peuvent être complétés pour les périodes 2003/ 04 et 2004/05 par ceux donnés par l'organisme américain « globalsecurity », respectivement 18,4% et 17,4 % (cf fig.20)

1963-66	66-69	69-72	72-75	75-78	78-81	81-84	84-87	87-90	90-93	93-96	96-99	1999-2000	2000-01
3,8%	4%	6%	7,8%	8,1%	10%	8,1%	12%	13%	13%	11,5%	14%	15%	14%

Figure 8 : Evolution de la part de la marine dans le budget de la défense indien

NAVY									
SYSTEM		Inventory							
Class	Source	1990	1995	2000	2002	2005	2010	2015	2020
SUBMARINES									
<u>Adv Tech Vessel</u>									
SSN	<u>Sov Akula-II</u>								
SSGN Chakra	<u>Sov Charlie-I</u>								
Project 76	<u>Ru Amur</u>								
Project 75	<u>Fr Scorpene</u>								
S 55 Sindhu Ghosh	<u>Sov Kilo</u>								
S 44 Shishumar	Ge T-209/1500								
S 20 Kursura	<u>Sov Foxtrot</u>								
CARRIERS									
<u>R Air Defense Ship</u>									
R Vikramaditya	<u>Rus Gorshkov</u>								
R Viraat F/O	<u>UK Invincible</u>								
R 22 Viraat	UK Hermes CVV								
R 11 Vikrant	UK Glory CVV								
CRUISERS									
C Mysore	UK Fiji								
C Delhi	UK Leander								
DESTROYERS									
D Talwar	<u>Sov Krivak III DDG</u>								
D Delhi	Project 15								
D 51 Rajput	<u>Sov Kashin DDG</u>								
D Rana	UK R-class								
FRIGATES									
F Shivalik	Project 17	-	-	-	-	1	3	6	8

<u>LST(L) Shardul</u>									
<u>L 20 Magar</u>									
LSM NEWCON									
<u>L 22 Kumbhir</u>	<u>Sov Polnocny-C</u>								
LCU NEWCON									
<u>LCU Mk.3 Vasco da Gar</u>									
SUPPORT + MISC									
<u>AO Jyoti</u>									
<u>AO Aditya (mod Deepak</u>									
<u>AO Deepak</u>									
<u>AGHS Sandhayak</u>									
<u>AGHS Makar</u>									
<u>AGS Ugra</u>	Sov Ugra								
<u>AGOR Sagardhwani</u>									
Nireekshak [Diving Spt]									
Nicobar [Transport]									
<u>Matanga [tug]</u>									
<u>Tarangini [training]</u>									
<u>Tir [training]</u>									

Figure 9 : Evolution de l'ordre de bataille de la flotte indienne

(Source www.globalsecurity.org)

The 35 most important maritime countries and territories as of 1 January 2006^a

Country of domicile ^b	Number of vessels			Deadweight tonnage				
	National flag ^c	Foreign flag	Total	National flag	Foreign flag	Total	Foreign flag as a percentage of total	Total as a percentage of world total
Greece	709	2 318	3 027	47 466	115 928	163 394	70.95	18.02
Japan	707	2 384	3 091	11 763	119 940	131 703	91.07	14.52
Germany	420	2 366	2 786	13 120	58 397	71 516	81.66	7.89
China	1 763	1 130	2 893	29 832	35 656	65 488	54.45	7.22
United States	625	1 054	1 679	10 172	36 755	46 927	78.32	5.18
Norway	732	933	1 665	13 658	31 738	45 397	69.91	5.01
Hong Kong, China	292	371	663	17 973	25 870	43 843	59.01	4.84
Republic of Korea	638	355	993	12 696	16 977	29 672	57.21	3.27
Taiwan Province of China	109	444	553	4 772	19 618	24 389	80.44	2.69
Singapore	467	287	754	14 695	8 285	22 980	36.05	2.53
United Kingdom	370	409	779	8 961	12 334	21 295	57.92	2.35
Denmark	316	428	744	9 228	10 328	19 556	52.81	2.16
Russian Federation	1 670	487	2 157	6 803	9 889	16 692	59.25	1.84
Italy	543	159	702	10 192	4 297	14 490	29.66	1.60
India	366	40	406	12 511	1 264	13 774	9.17	1.52
Switzerland	26	346	372	791	10 968	11 759	93.28	1.30
Belgium	69	134	203	5 902	5 657	11 559	48.94	1.27
Saudi Arabia	60	74	134	977	10 387	11 364	91.40	1.25
Turkey	436	365	801	6 793	3 497	10 290	33.98	1.13
Iran (Islamic Republic of)	156	23	179	8 894	936	9 830	9.52	1.08
Malaysia	249	76	325	5 454	4 179	9 633	43.38	1.06
Netherlands	515	207	722	4 520	4 288	8 808	48.69	0.97
Canada	216	140	356	2 540	4 007	6 548	61.20	0.72
Sweden	159	183	342	1 692	4 684	6 375	73.47	0.70
Indonesia	591	120	711	3 822	2 408	6 231	38.65	0.69
Kuwait	40	29	69	3 682	1 361	5 043	26.99	0.56
Philippines	275	37	312	4 052	971	5 023	19.33	0.55
France	164	126	290	2 208	2 655	4 863	54.60	0.54
Brazil	135	12	147	2 590	2 164	4 755	45.52	0.52
United Arab Emirates	46	140	186	557	3 942	4 499	87.62	0.50
Spain	75	235	310	871	3 225	4 096	78.73	0.45
Thailand	278	40	318	2 741	457	3 198	14.30	0.35
Israel	20	52	72	868	1 828	2 697	67.80	0.30
Croatia	73	37	110	1 684	979	2 663	36.77	0.29
Australia	45	35	80	1 375	1 253	2 628	47.68	0.29
Total (35 countries)	13 355	15 576	28 931	285 855	577 123	862 978	66.88	95.17
World total	15 576	17 238	32 814	303 768	602 985	906 753	66.50	100.00

Source: Compiled by the UNCTAD secretariat on the basis of data supplied by Lloyd's Register – Fairplay.

- ^a Vessels of 1,000 grt and above, excluding the US Reserve Fleet and the US and Canadian Great Lakes fleets.
- ^b The country of domicile indicates where the controlling interest (i.e. parent company) of the fleet is located. In several cases, determining this has required making certain judgements. Thus, for instance, Greece is shown as the country of domicile for vessels owned by a Greek owner with representative offices in New York, London and Piraeus, although the owner may be domiciled in the United States.
- ^c Includes vessels flying the national flag but registered in territorial dependencies or associated self-governing territories. For the United Kingdom, British flag vessels are included under the national flag, except for Bermuda (listed in table 17 as an open-registry territory).

Figure 10 : Flottes marchandes mondiales

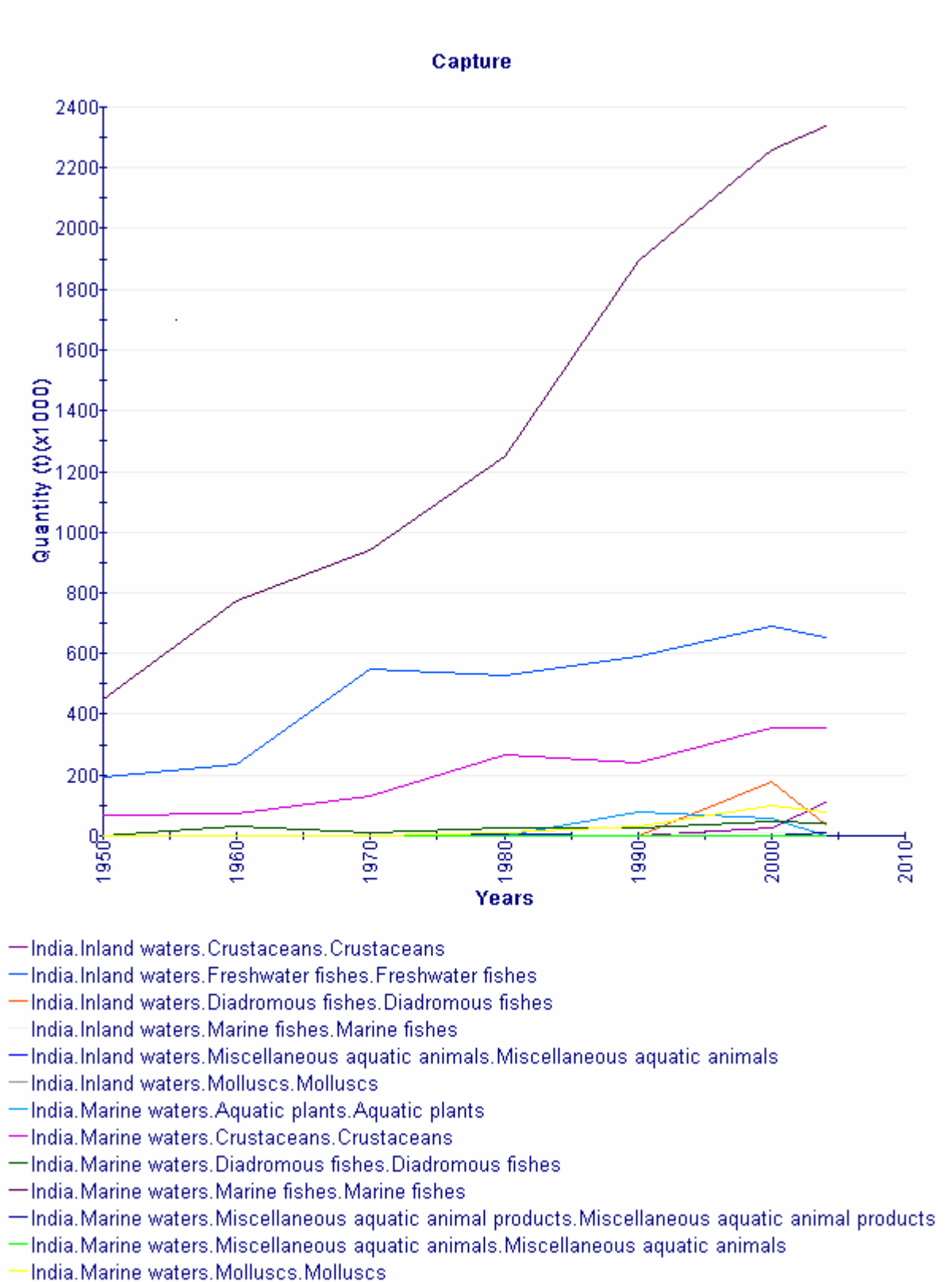


Figure 11 : Pêche indienne (source FAO 2006)

**Fish Production
(Lakh tonne)**

Year	Marine	Inland	Total
1991-92	24.47	17.10	41.57
1992-93	25.76	17.89	43.65
1993-94	26.49	19.95	46.44
1994-95	26.92	20.97	47.89
1995-96	27.07	22.42	49.49
1996-97	29.67	23.81	53.48
1997-98	29.50	24.38	53.88
1998-99	26.96	26.02	52.98
1999-00	28.52	28.23	56.75
2000-01	28.11	28.45	56.56
2001-02	28.30	31.26	59.56
2002-03	29.90	32.10	62.00
2003-04	29.41	34.58	63.99
2004-05	27.78	35.26	63.04

Figure 12 : Production de Poisson indienne (Source Indian Ministry of Fishing, site Internet)

	Total fleet	Oil tankers	Bulk carriers	General cargo ^c	Container ships	Other types
Jamaica	139	2	99	34	0	3
Mexico	1 096	629	19	67	0	381
Nicaragua	6	1	0	0	0	4
Paraguay	44	3	0	37	1	4
Peru	227	15	0	25	0	187
Saint Kitts and Nevis	187	68	12	98	0	9
Saint Vincent and the Grenadines	5 892	314	2 444	2 526	110	497
Suriname	5	2	0	3	0	1
Trinidad and Tobago	39	4	0	3	0	32
Turks and Caicos Islands	1	0	0	0	0	1
Uruguay	90	8	0	7	0	76
Venezuela	1 060	557	154	37	3	309
Subtotal	26 875	5 379	5 689	7 865	4 370	3 571
Developing countries/territories of Asia						
Bahrain	312	81	58	3	96	74
Bangladesh	475	67	52	278	45	33
Brunei Darussalam	479	1	0	2	0	476
Hong Kong (China)	29 851	6 302	17 502	1 904	3 766	377
India	8 079	4 652	2 271	255	106	794
Indonesia	4 305	997	458	1 717	240	894
Iran (Islamic Republic of)	5 270	3 306	953	531	311	170
Iraq	142	30	0	40	0	71
Jordan	223	4	32	114	13	59
Kuwait	2 317	1 685	54	98	214	266
Lebanon	178	1	50	124	0	3
Malaysia	5 758	2 329	419	537	600	1 873
Maldives	87	8	0	70	0	9
Myanmar	436	3	246	157	0	29
Oman	19	0	0	2	0	17
Pakistan	398	215	36	130	0	17
Philippines	5 268	444	2 647	1 328	181	667
Qatar	570	275	0	39	178	78
Republic of Korea	9 250	955	5 090	1 057	1 179	968
Saudi Arabia	1 028	458	0	280	149	141
Singapore	30 823	15 633	6 220	2 838	4 321	1 810
Sri Lanka	178	9	0	106	43	21
Syrian Arab Republic	407	1	39	356	8	3
Thailand	3 026	360	1 009	1 250	220	187
United Arab Emirates	839	263	87	94	214	182
Subtotal	109 716	38 081	37 224	13 309	11 884	9 217

Figure 13 : Composition de la flotte de commerce indienne (source UNCTAD, Review of maritime transport 2006)

Major Port	Trade (04-05, MMT)	Container Traffic (04-05)(million TEU*)
Chennai Port	44	0.62
Cochin Port	14	0.19
Ennore	9.5	—
Haldia	36	0.13
JNPT	33	2.37

Kandla Port	42	0.18
Kolkata Port	10	0.16
Mormagao	31	0.01
Mumbai Port	35	0.22
New Mangalore Port	34	—
Paradip Port	30	—
Tuticorin Port	16	0.30
Vizag Port	50	0.05

Figure 14: Trafic des ports indiens (source Major ports association)

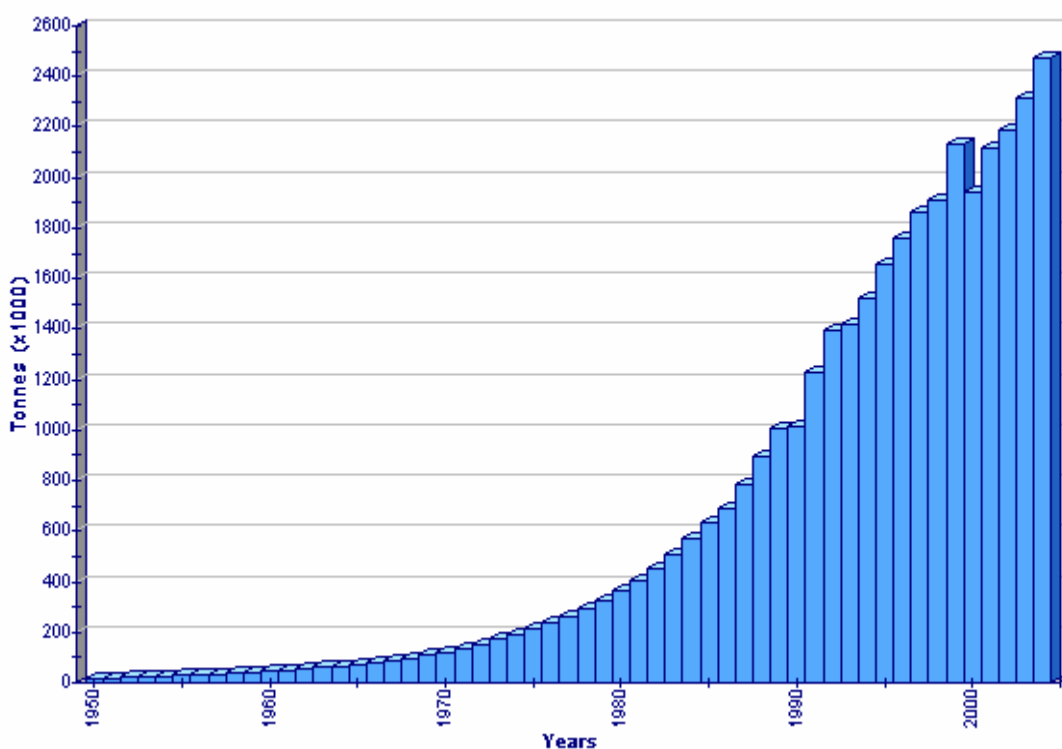


Figure 15 : Evolution de la pêche indienne (source FAO)

TOTAL CARGO VOLUME, METRIC TONS (000s)					CONTAINER TRAFFIC (TEUs, 000s)			
RANK	PORT	COUNTRY	MEASURE	TONS	RANK	PORT	COUNTRY	TEUs
1	Singapore	Singapore	FT	393 418	1	Hong Kong	China	21 984
2	Shanghai	China	MT	378 962	2	Singapore	Singapore	21 329
3	Rotterdam	Netherlands	MT	352 563	3	Shanghai	China	14 557
4	Ningbo	China	MT	225 850	4	Shenzhen	China	13 615
5	Hong Kong	China	MT	220 879	5	Busan	South Korea	11 430
6	Busan	South Korea	RT	219 760	6	Kaohsiung	Taiwan	9 714

7	Guangzhou	China	MT	215 190	7	Rotterdam	Netherlands	8 281
8	Tianjin	China	MT	206 161	8	Los Angeles	United States	7 321
9	South Louisiana LA	United States	MT	203 517	9	Hamburg	Germany	7 003
10	Houston,	United States	MT	183 419	10	Dubai	United Arab Emirates	6 429
11	Nagoya	Japan	FT	182 289	11	Antwerp	Belgium	6 064
12	Chiba	Japan	FT	169 254	12	Long Beach	United States	5 780
13	Kwangyang	South Korea	RT	165 875	13	Port Klang	Malaysia	5 244
14	Qingdao	China	MT	161 650	14	Qingdao	China	5 140
15	Ulsan	South Korea	RT	156 517	15	New York/New Jersey	United States	4 478
16	Kaohsiung	Taiwan	MT	152 468	16	Tanjung Pelepas	Malaysia	4 020
17	Antwerp	Belgium	MT	152 327	17	Ningbo	China	4 006
18	Qinhuangdao	China	MT	150 320	18	Tianjin	China	3 814
19	Dalian	China	MT	145 162	19	Tanjung Priok	Indonesia	3 597
20	New York/New Jersey	United States	MT	138 328	20	Laem Chabang	Thailand	3 529
21	Shenzhen	China	MT	135 246	21	Bremen/Bremmen	Germany	3 469
22	Yokohama	Japan	FT	126 960	22	Tokyo	Japan	3 358
23	Hamburg	Germany	MT	114 484	23	Guangzhou	China	3 308
24	Incheon	South Korea	RT	113 073	24	Gioia Tauro	Italy	3 261
25	Port Hedland	Australia	MT	108 500	25	Algeciras	Spain	2 937
26	Kitakyushu	Japan	FT	103 245	26	Yantian	China	2 872
27	Port Kelang	Malaysia	FT	99 911	27	Yokohama	Japan	2 718
28	Marseille	France	MT	94 093	28	Manila	Philippines	2 698
29	Osaka	Japan	FT	93 147	29	Felixstowe	United Kingdom	2 675
30	Tokyo	Japan	FT	91 427	30	Jeddah	Saudi Arabia	2 426
31	Dampier	Australia	MT	87 928	31	Jwarharjal New	India	2 361
32	Kobe	Japan	FT	85 661	32	Salalah	Oman	2 229
33	Hay Point	Australia	MT	85 559	33	Colombo	Sri Lanka	2 221
34	Richard Bay	South Africa	HT	84 954	34	Dalian	China	2 211
35	Tubarao	Brazil	MT	84 433	35	Kobe	Japan	2 177
36	Newcastle	Australia	MT	83 560	36	Nagoya	Japan	2 155
37	Beaumont TX	United States	MT	83 243	37	Valencia	Spain	2 145
38	Dubai	United Arab Emirates	MT	77 380	38	LeHavre	France	2 132
39	Itaqui	Brazil	MT	76 958	39	Keelung	Taiwan	2 070
40	LeHavre	France	MT	76 175	40	Oakland	United States	2 043
41	Vancouver	Canada	MT	73 574	41	Osaka	Japan	2 009
42	Amsterdam	Netherlands	MT	73 176	42	Hampton Roads	United States	1 982
43	Long Beach CA	United States	MT	72 684	43	Melbourne	Australia	1 910
44	Corpus Christi, TX	United States	MT	71 648	44	Barcelona	Spain	1 883
45	New Orleans,	United States	MT	70 886	45	Santos	Brazil	1 883
46	Huntington Tristate	United States	MT	70 180	46	Charleston	United States	1 864
47	Santos	Brazil	MT	67 609	47	Khor Fakkan	United Arab Emirates	1 819
48	Gladstone	Australia	MT	63 148	48	Tacoma	United States	1 798
49	Texas City	United States	MT	61 987	49	Seattle	United States	1 776

	TX	State						
50	Algecira	Spain	MT	61 294	50	Durban	South Africa	1 717
Abbreviations: MT=Metric Ton HT= Harl Ton. FT=Freight Ton. RT = Revenue Ton. NOTE: <i>The cargo rankings based on tonnage should be interpreted with caution since these measures are directly comparable and cannot be converted to a single, standardized unit.</i> Sources: <i>Shipping Statistics Yearbook 2005</i> ; <i>Containerisation International Yearbook 2006</i> ; U.S. Army Co of Engineers, <i>Waterborne Commerce of the United States CY 2004</i> ; <i>AAPA Advisory</i> , May 8, 2006; various authority internet sites.								

Figure 16 : Classement des grands ports mondiaux (source UNCTAD)

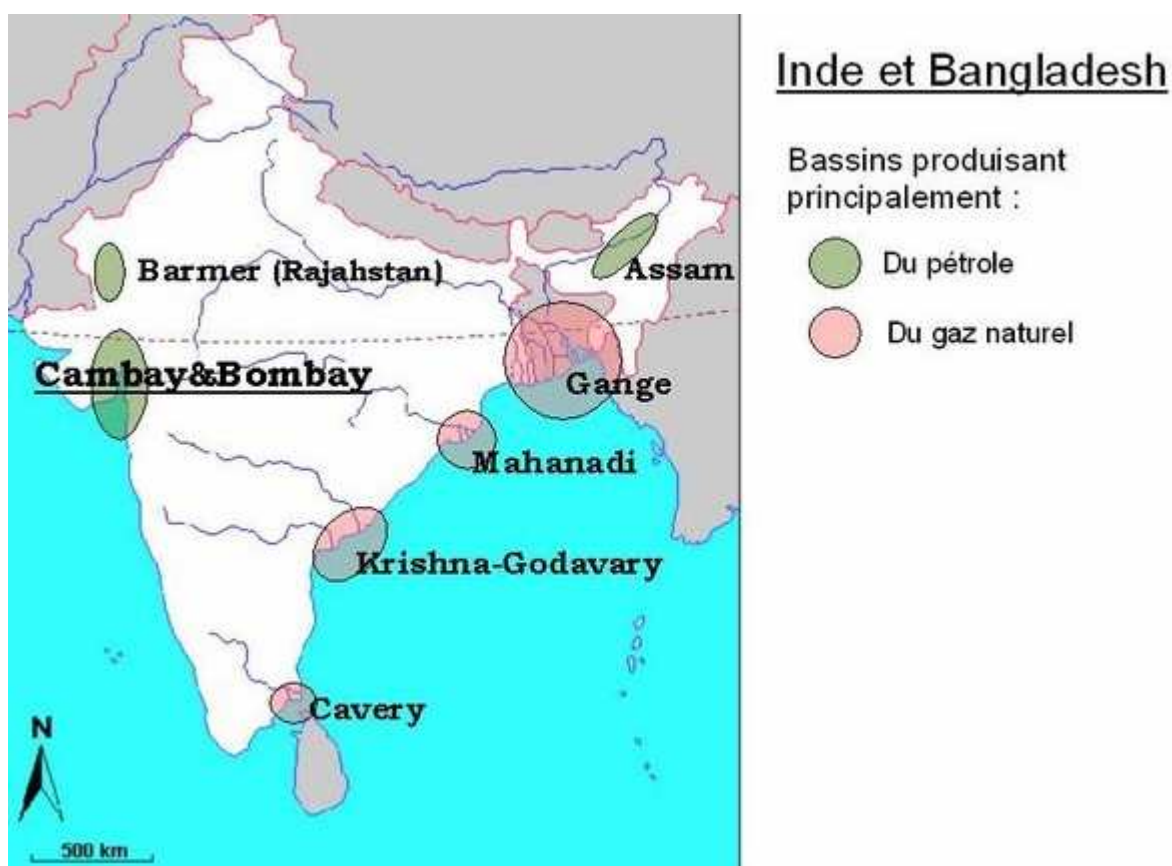


Figure 17 : Situation des gisements de pétrole et de gaz indiens

PRINCIPALES MARINES (AU 1-1-2004)

Bâtiments de comba	USA	Russi	G.-B	Franc	Japo	Inde	Italie	All.
SNLE	18	15	4	4	—	—	—	—
Porte-avions et porte-aéronefs	12	1	3	1	—	1	1	—

Autres navires de surface (plus de 2000 t)	(106) 14	(43) 31	(31) 58	(24) 77	(52) 93	(21) 79	(19) 52	(13) 57
SNA	53	32	11	6	—	—	—	—
Sous-marins classiques	—	15	—	—	18	16	6	12
<i>Nombre total</i>	229	661	76	88	111	96	59	69
<i>Tonnage total</i>	2 121 398	740 287 152	213 275	620 170 850	105 063	66 880		
Amphibies : <i>nombre total</i>	(38)	(27) 52	(7)	(5) 10	(3) 8	(2) 15	(3)	—
Tonnage	608 220	104 940	53 080	35 910	30 040	15 300	18 000	—
Soutien logistique : <i>nombre total</i>	12	39	15	7	4	4	3	14
Tonnage	132 470	195 350	149 230	42 495	29 900	25 415	14 380	56 060
<i>Total général : navires</i>	279	752	98	105	123	115	65	83
Tonnage	2 862 011	288 048	946 291	680 335	960 211	565 137	441 122	940
Aéronefs embarquables	852	30	66	40	—	21	16	

Figure 19 (source Quid 2004)

	2003-04 Budget	2004-05 Budget
Army	34202.53	36277.50
Navy	11980.66 (18,4 %)	13149.97 (17,4%)
Air Force	15419.32	23270.53
DGOF	(-)366.41	(-)139.58
R&D	3647.60	4000.94
DGQA	416.30	440.64
Total	65,300.00	77,000.00
Total \$US	\$14.74 billion	\$17.38 billion

Figure 20: budget de défense indien
(Source www.globalsecurity.org)

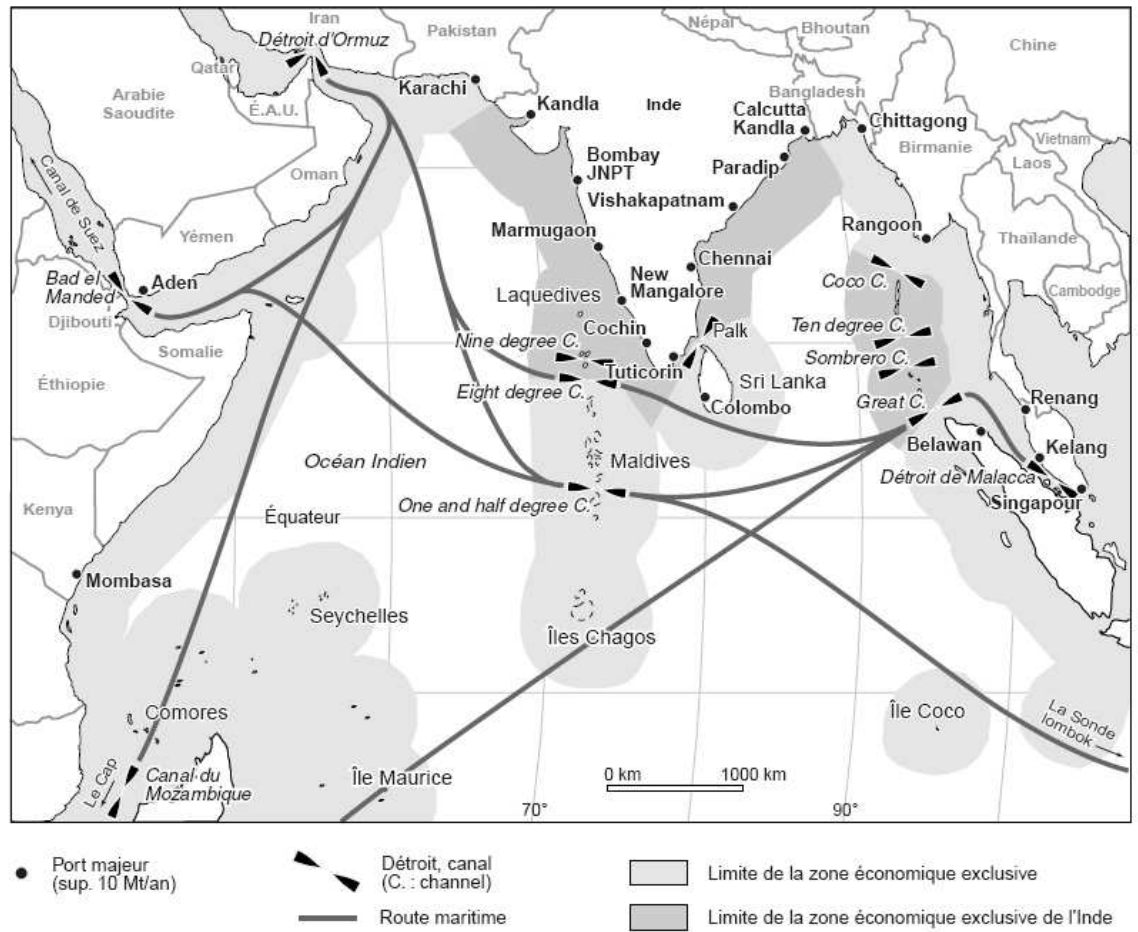


Figure 20 : ZEE de l'Océan Indien (Emmanuel GONON, *De Palk à Malacca*, Observatoire européen de géopolitique)

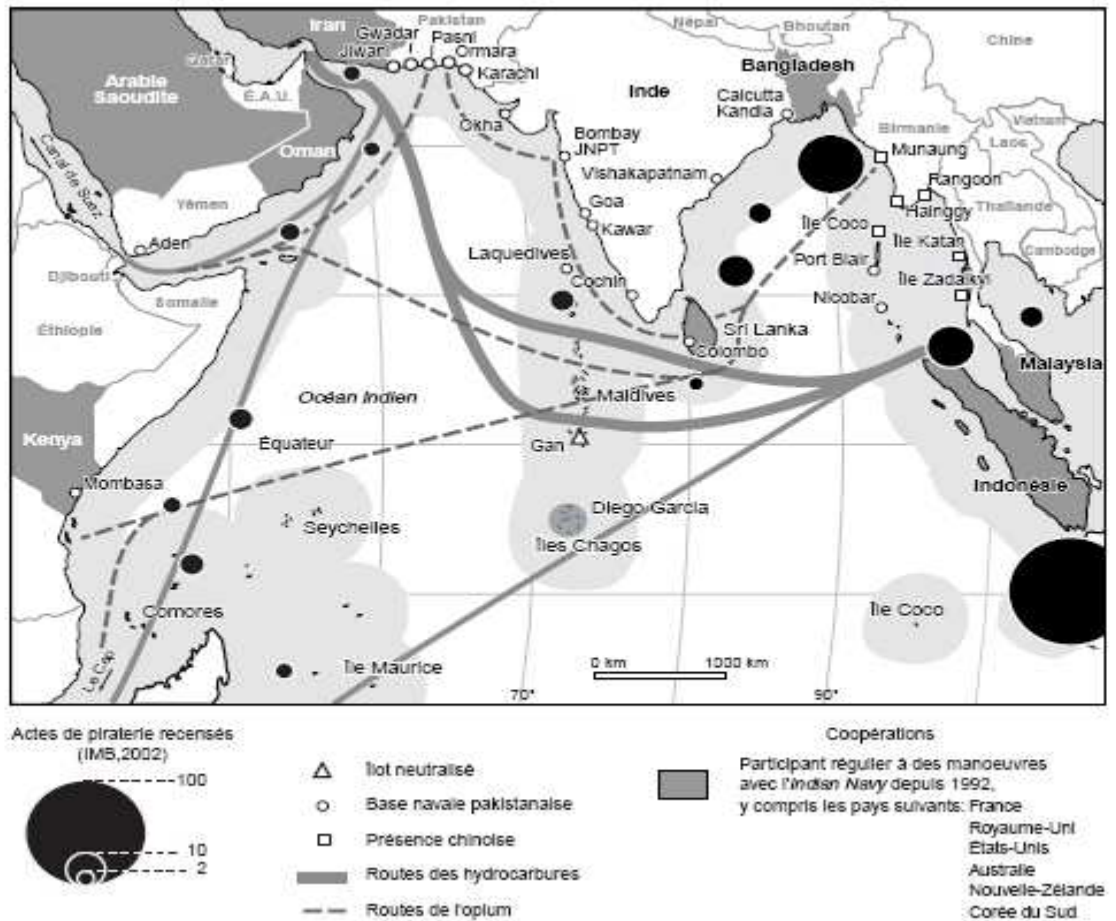
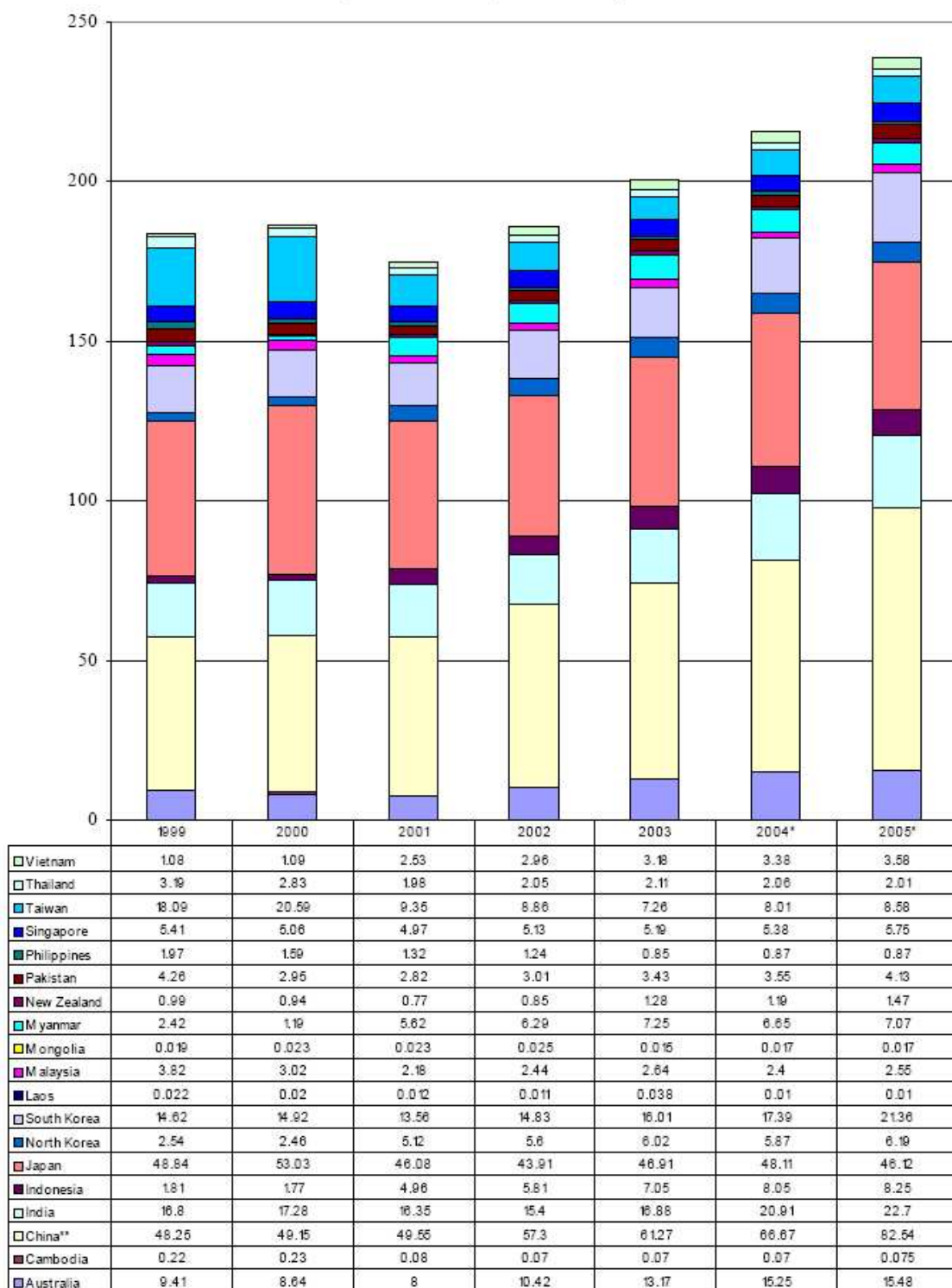


Figure 21 : carte des conflits dans l'Océan Indien (Source : Emmanuel GONON, *De Palk à Malacca*, Observatoire européen de géopolitique)

TYPE D'ACTIVITES	Puissance concernée	Pays impliqué(s)	Nom de l'exercice	Année	Nature de l'activité
MANOEUVRE ANNUELLE REGULIERE	CHINE	NEANT			
	INDE	FRANCE	VARUNA	Tous les ans	Exercice de guerre des mines en mer d'Oman (2005)
		ETATS-UNIS	MALABAR	Tous les ans	Exercice commun avec le Sri Lanka, les Maldives et Maurice (2003)
		ASEAN	MILAN	Régulièrement	Exercice au large de Nicobar en 2003 impliquant : Inde, Myanmar, Vietnam, Malaisie, Australie (lutte contre le terrorisme, sauvetage en mer, guerre des mines)
		JAPON		Régulièrement	Coopération étroite et régulière entre services de garde-côtes
		MAURICE		Régulièrement	Coopération en matière de lutte contre les trafics, surveillance de ZEE, formation de personnels
MANOEUVRE BILATERALE SIGNIFICATIVE	CHINE	RUSSIE		2005	Exercice interarmées prévu vers la Mandchourie
		AUSTRALIE		2005 ?	Exercice prévu
		INDE		2003	1 ^{er} exercice bilatéral d'une journée au large de Shanghai
		PAKISTAN		2003	1 ^{er} exercice bilatéral, en mer d'Oman
	INDE	MALAISIE-SINGAPOUR-INDONESIE-USA			Patrouilles communes bilatérales, voire trilatérales aux abords du détroit de Malacca ou dans l'océan Indien
		RUSSIE		2003	Exercice bilatéral
		JAPON		2004	Exercice anti-piraterie en mer d'Oman
		IRAN		2003	Exercice en mer d'Oman (impliquant également Oman dans une moindre mesure)
DIPLOMATIE DU PAVILLON	CHINE	USA		2003	Visite de Guam (1 ^{er} expérience ; en retour, des bâtiments américains ont visité la base de Zhanjiang)
(uniquement missions récentes et importantes)	INDE	Japon, Indonésie, Corée du sud, Philippines, Vietnam		Oct/nov. 2004	Grande tournée se concentrant en mer de Chine méridionale et impliquant 5 bâtiments de la marine indienne
INITIATIVES CHINE-INDE	CHINE-INDE			2003	1 ^{er} exercice bilatéral (lutte contre la piraterie) au large de Shanghai

Figure 22 : Exercices multinationaux auxquels a participé la marine indienne (Source Center for Strategic and International Studies, cité par Emmanuel Garnier, *Les enjeux de la compétition maritime entre l'Inde et la Chine*, mémoire de l'Institut français de géopolitique, Paris VIII, 2004 – 2005)



Source: Based primarily on material in the *IJSS Military Balance 1998-1999 to 2005-2006*. London, Routledge, 2005 plus data drawn from USPACOM sources and US experts. Some data estimated or corrected by the authors. *2004 and 2005 data estimates are partly based on appropriated defense budgets for these years; **Estimates by US experts. Inflation rates based on data from the U.S. Department of Labor, Bureau of Labor Statistics.

Figure 23 (Dépense militaires en dollars des pays asiatiques, source Center for Strategic and International Studies)

BIBLIOGRAPHIE

- Annual report, Ministry of shipping, New Delhi (www.shipping.nic.in)
- Indian port association, major port, site Internet de l'association regroupant les 12 grands ports (Major ports)
- Food and Agriculture Organization (www.FAO.org)
- Institute for Defense Studies and Analyses (www.idsa.in)
- Site Internet www.globalsecurity.org
- Center for Strategic and International Studies (www.csis.org), The asian conventional military balance in 2006
- Conférence des Nations-Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED) (www.UNCTAD.org)
- Ouvrage collectif, *Les Français, la Terre et la Mer* ; Fayard, 2005
- Ministry of Petroleum and natural Gas (www.petroleum.nic.in)
- Petroleum and natural Gas Institute, formé en 1986 par le gouvernement indien
- Réseau des industriels indiens du « off-shore » (www.offshore-technology.com)
- Agence Internationale pour l'Energie (www.iea.org)
- National Institute of Oceanography, Chennai / Madras (www.nio.org)
- National Institute of Ocean Technology, Goa (www.niot.org)
- National Center for Antarctic, Goa (www.ncaor.nic.in)
- Site Internet Mer et Marine (www.meretmarine.org)
- Institut de Stratégie Comparée, ISC (www.stratisc.org)
- Emmanuel GONON, *De Palk à Malacca*, Cahiers de géographie du Québec, Volume 148, n° 135, décembre 2004
- Hervé Couteau-Bégarie, *La lutte pour l'empire de la mer* ; Economica, 1995
- Hervé Couteau-Bégarie, *Herbert Rosinski, commentaire de Mahan*, Economica coll. Bibliothèque stratégique, 1999
- Philippe Masson, *La puissance maritime et navale au XXème siècle* ; Perrin, 2002
- Emmanuel Garnier, *Les enjeux de la compétition maritime entre l'Inde et la Chine*, mémoire de l'Institut français de géopolitique, Paris VIII, 2004 – 2005
- Aymeric Chauprade, *Les Etats-Unis, La Chine et l'Inde* ; texte établi lors de la conférence prononcée par le directeur de la Revue Française de Géopolitique le 24 mars 2005 à l'Hôtel des Invalides.

TABLE DES MATIERES

Introduction	4
1. L'Inde puissance maritime inaboutie	6
1.1. Géopolitique maritime	6
1.1.1. L'Inde est un géant continental	6
1.1.2. Mais aussi un promontoire sur l'Océan Indien	6
1.1.3. Ambition régionale mais priorité au pré carré (1947 – 1971)	8
1.2. Le fait maritime indien	9
1.2.1. Lente mais régulière montée en puissance de la flotte (1971 – 2004)	9
1.2.2. Marine marchande, capacités portuaires et industrie navale	10
1.2.3. Ressources maritimes et recherches	13
1.3. Atouts et faiblesses du monde maritime indien	15
1.3.1. Une flotte trop défensive	16
1.3.2. Des capacités de construction navale insuffisantes	17
1.3.3. Exploitation des ressources et recherche scientifique	17
1.3.4. Faiblesse des infrastructures et bureaucratie	17
2. Vers la puissance maritime océanique	18
2.1. Tournants géopolitiques	19
2.1.1. Ouverture politique et libéralisation économique	19
2.1.2. Dépendance maritime	21
2.1.3. Le terrorisme islamique et les menaces maritimes non-étatiques	23
2.2. Nouveaux défis et nouvelles ambitions	24
2.2.1. Inde – Chine – Etats-Unis : un jeu à trois, déséquilibré au plan maritime	24
2.2.2. La course aux armements navals des autres pays d'Asie	26
2.2.3. La puissance passe par la présence sur les mers	26
2.3. Doctrine navale et politique maritime	28
2.3.1. Naissance d'une doctrine navale	28
2.3.2. Un programme national pour le développement maritime (NMDP)	29
2.4. Programmes en cours	30
2.4.1. Vers une flotte de projection	30
2.4.2. Amélioration du transport maritime et des infrastructures	31
Conclusion	33
Annexe : cartes et tableaux	35