



Marinfos Magazine

Le maritime vu autrement

N°40 - Septembre 2024

Numéro "Spécial Inde"



Le monde maritime

Comme au théâtre, on continue à jouer la pièce, mais au bout d'un certain temps, on change les acteurs

Sébastien d'Aurade

Le monde maritime a toujours changé, depuis des millénaires. Mais



pendant des siècles, ces changements étaient lents et ses acteurs avaient le temps de s'adapter aux évolutions mineures ou importantes. Elles étaient surtout techniques et restaient contrôlées par les mêmes pays, à de rares exceptions près. Certes de grandes puissances maritimes telles les Pays-Bas, l'Espagne et le Portugal avaient perdu beaucoup d'importance, contrées par la toute-puissance britannique qui tolérait mal qu'on lui fasse concurrence dans son domaine de prédilection. Mais l'Europe restait néanmoins en tête dans pratiquement tous les domaines : forces navales, marines de commerce, arsenaux et chantiers n'ont dû céder progressivement leur domination qu'aux États-Unis qui ont affirmé leur puissance dès le milieu du XIX^e siècle.



Mais la roue tourne et la Marine de guerre des américains n'est même plus en tête, maintenant dépassée par la Chine et la Russie (la Corée du Nord possède plus de bâtiments, mais les spécialistes mettent en doute sa réelle efficacité).

En Extrême-Orient, le Japon, puis la Corée du Sud et Taïwan se sont invités et le vingtième siècle a également vu arriver sur la scène



ce qu'on appelait naguère "Le tiers-monde", au début aidé par des fonds et une technologie fournis principalement par l'Europe.

Et puis la Chine a fait son apparition, formidable, avec ses immenses capacités de production et ses prix défiant toute concurrence, mettant ainsi en danger les survivants des différentes filières maritimes. Nous connaissons la suite.

Mais, avant même que nous ayons pu absorber le choc chinois, un nouveau danger pointe à l'horizon : l'Inde, pays maintenant le plus peuplé du monde, et pour l'instant encore sous-équipé par rapport à la Chine, mais pour combien de temps ?

Dans son excellent ouvrage "Quand la Chine s'éveillera", Alain Peyrefitte avait prédit ces changements bouleversants qui allaient affecter (doit-on écrire "frapper" ?) le monde industriel d'alors, lequel n'a pas eu la capacité de vraiment faire face à ce nouvel arrivant.



Le développement général du commerce mondial permettra sans doute aux acteurs en place de continuer à travailler, mais dans quelles conditions, et à quel prix ? Et comment réagira la Chine ?

En attendant, faisons un bref résumé de la situation dans un article qui sera probablement bientôt d'actualité : "Quand l'Inde s'éveillera".



Avec la puissance maritime chinoise, je m'étais mise aux baguettes.

À tout hasard, je vais essayer le curry...



Sommaire

- ✓ Le monde maritime, Sébastien d'Aurade.
- ✓ Histoire maritime de l'Inde, Antoine Meming.
- ✓ Quand l'Inde s'éveillera, Philippe Lehardy.
- ✓ Humour.

Histoire maritime de l'Inde

Antoine Meming

Avant d'examiner la situation actuelle, faisons d'abord un petit survol historique :

L'Inde a un long passé maritime : il y a 3 500 ans, le port de Lothal, dans la vallée de l'Indus, était déjà connu pour commercer avec l'Égypte, la Mésopotamie, et le golfe Persique. On a même découvert récemment les traces d'un chantier naval.

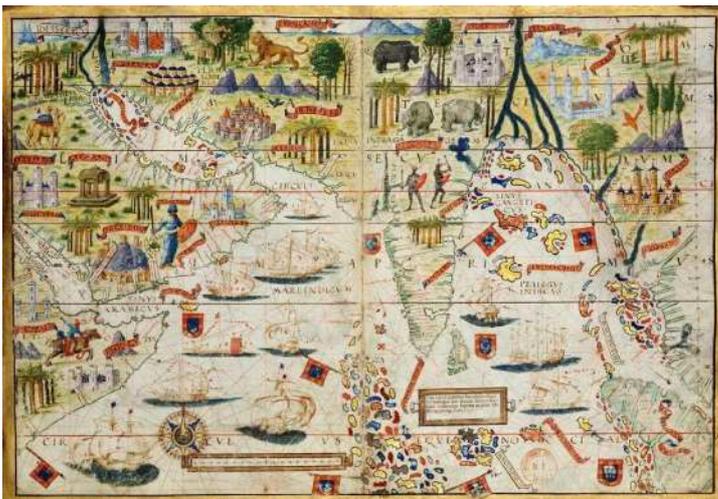
Aux premiers siècles de notre ère, un commerce maritime florissant débutait avec l'Asie et l'Europe, notamment avec des exportations de coton, de minéraux, d'épices et de soie, en échange principalement de métaux précieux.

Au Moyen Âge, on remarque des échanges avec l'Afrique de l'Est et l'océan Indien (Ceylan, Maldives...) et sous la dynastie Chola, il y avait même des expéditions de forces navales destinées à protéger ces routes commerciales.



La propagation de l'islam vit l'arrivée et la domination des commerçants arabes, qui utilisaient des navires armés par leurs coreligionnaires. Des ports comme Kalicut (maintenant Kozikode), Cochin et Surate devinrent des centres importants pour le commerce extérieur.

L'arrivée des portugais à la fin du XVe siècle favorisa l'essor d'autres ports, notamment Goa, toujours un centre important de nos jours.



Carte de l'Inde, de l'Arabie, de la Corne d'Afrique et de l'Océan indien par Pedro et Jorge Reinel datant de 1519.

À compter du XVIIe siècle, on note l'influence des nouveaux pouvoirs coloniaux, principalement intéressés par le commerce des épices.

L'Inde perd alors ce qui lui restait de pouvoir maritime au profit des nouveaux arrivants, qui contrôlaient également les quelques chantiers subsistants, mais surtout le transport maritime.

À partir de 1757, changement de décor : les britanniques contrôlent la quasi-totalité du pays, imposant leur domination sur le secteur, et surtout

créant une forte Marine de guerre, destinée à contrôler leurs intérêts et le lucratif commerce et transport du thé.

Ce n'est qu'après 1947, devenu indépendant, que le pays a pu progressivement récupérer ses capacités maritimes, comme nous allons le voir dans l'article qui suit.



Quand l'Inde s'éveillera

Philippe Lehardy

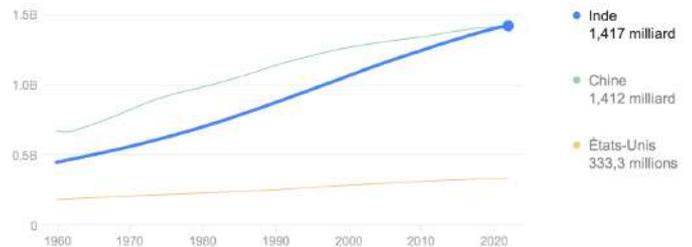
C'est maintenant la cinquième puissance économique du monde, mélange d'agriculture traditionnelle et intensive, artisanat et industrie lourde, technologies de pointe dans l'informatique et ressources minières, sans oublier le tourisme.

Les industries textiles et pharmaceutiques sont également en plein développement.

Même si une partie de la population -maintenant plus d'un milliard et demi de personnes- est encore au chômage, ou payée un salaire de misère, avec un taux de croissance annuel supérieur à 7 %, la situation ne peut que s'améliorer.

Cette progression constante s'accompagne évidemment d'une augmentation corrélative des autres secteurs, notamment bancaire, télécommunications et services. Elle est déjà au quatrième rang mondial pour le PNB.

1,417 milliard (2022)



Evolution de la population indienne en 60 ans

L'Inde a maintenant des ingénieurs de haut niveau, souvent formés dans des universités étrangères réputées, et le pays dispose dorénavant d'établissements qui pourront bientôt rivaliser avec l'enseignement supérieur dispensé par les entités anglo-saxonnes.

[Suite de l'article page 3.](#)

Suite de l'article "Quand l'Inde s'éveillera".

Longtemps cantonnée à certains grands groupes comme Tata et Mittal, depuis son arrivée au pouvoir en 2014, le premier ministre Narendra Modi -même s'il est très critiqué pour ses positions religieuses extrémistes en faveur de l'hindouisme- a considérablement libéré l'économie, naguère largement dominée par le secteur étatique. On retrouve ici les mêmes principes moteurs de son homologue turc.



Le Premier ministre Narendra Modi

Il faut donc s'attendre à un bond formidable, semblable à celui qu'a connu la Chine, après les mesures de libération prises par Deng Xiaoping en 1979. Et la filière maritime sera de la partie, car les échanges commerciaux ne pourront qu'augmenter.

Outre les infrastructures portuaires, l'Inde a aussi des armateurs, tant publics que privés et des chantiers navals, travaillant pour l'État et la Marine militaire, mais aussi pour le domaine civil.

Sans prétendre être exhaustifs, faisons un petit point de la situation :

Les infrastructures portuaires



Principaux ports indiens

Elles sont déjà fort nombreuses : ne l'oublions pas, avec 3 287 263 km², l'Inde est presque un continent ; six fois et demie la France. Douze ports importants et 217 ports secondaires. Le groupe Adani, outre ses activités dans l'énergie, l'agro-alimentaire et la logistique est un acteur international majeur dans le secteur portuaire, avec des participations dans des installations du monde entier, y compris maintenant dans l'éolien en mer. Des projets importants sont déjà dans les cartons, et ils aboutiront certainement, avec quelques retards sans doute, mais dans quelques années ils seront opérationnels.

Il y a plus d'une centaine de voies d'eau, nombre d'entre elles ayant plus de mille kilomètres, et plus d'une centaine, font actuellement l'objet de projets d'agrandissement et de rénovation.

MSC, le plus grand armateur du monde (lignes régulières) vient de choisir le port de Vizhinjam comme plate-forme de réexpédition pour l'ensemble de la région, certainement avec ses raisons.

Les chantiers navals

Ils sont déjà nombreux, publics ou privés. Six d'entre eux sont capables de construire des navires de gros tonnage. Le chantier de Cochin a une cale sèche de 310 m.



L'Inde construit déjà une partie de ses bâtiments militaires et des navires de commerce de taille moyenne. Pour l'instant, leur capacité se limite aux besoins locaux, mais il faudra s'attendre à ce qu'ils fassent leur apparition sur le marché international, peut-être plus rapidement qu'on ne le pense. Tout ceci se fera au détriment des autres grands chantiers étrangers.

Un deuxième SNLA sera bientôt mis en service, construit par le chantier Vizag, avec de moins en moins d'assistance étrangère.

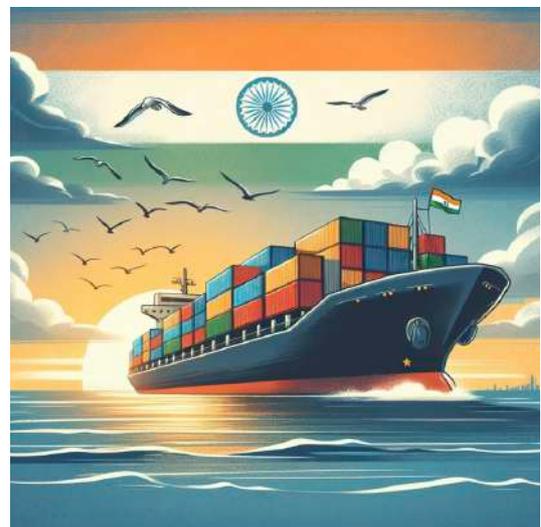
Le plus grand chantier du pays, Pipavav, qui avait fait faillite, sera bientôt réactivé.

L'Inde est aussi championne du recyclage, ses nombreuses plages se prêtant particulièrement bien à cette activité.

L'armement

Le principal armateur, la Shipping Corporation of India est contrôlée par l'État. Longtemps déficitaire, elle commence maintenant à émerger. Elle est active dans tous les secteurs du transport maritime et de l'éolien en mer, y compris dans la réparation navale. Forte de 1 400 employés et propriétaire de quelque 80 navires, pour 6 millions de tjb.

Le secteur privé compte près de 50 compagnies, dont Chowgule, qui possède également ses propres chantiers navals. On estime la capacité de leurs navires à environ 15 millions de tjb, dont une bonne partie, il est vrai, est possédée par de petits armateurs spécialisés dans le cabotage. Mais la situation change rapidement, d'autant plus que certaines sociétés possèdent des navires battant pavillon étranger.



Suite et fin de l'article "Quand l'Inde s'éveillera" page4.

Suite et fin de l'article "Quand l'Inde s'éveillera".

La Marine militaire

68 000 personnels 150 bâtiments et 300 avions, 8e place mondiale. Et sa flotte est en constante augmentation.



Uniformes de la Navy indienne

Les marins

L'Inde forme ses propres navigants, mais ses armateurs n'en n'employant que quelques milliers, le gros des 250 000 marins navigue sous tiers pavillon. Ils parlent tous l'anglais, la langue des affaires depuis l'époque du Raj !



Conclusion

Qui aurait pensé, il y a quelques lustres, que la Chine allait bouleverser l'économie mondiale au point qu'on ne peut plus se passer de certaines de ses productions ?



C'est maintenant le tour de l'Inde : plus d'un milliard et demi de consommateurs potentiels permettront des économies d'échelle importantes, et la création de géants dans bien des secteurs, y compris le maritime.

Après avoir contribué à une amélioration de son marché intérieur, l'Inde -à son tour- se lancera dans l'international, avec toujours des salaires et charges sociales bien inférieurs à ceux pratiqués dans beaucoup de pays ayant plus ou moins résisté à l'invasion chinoise, ce qui fera encore baisser les prix, et, partant, - le peu de compétitivité qu'il leur reste. Apple vient d'annoncer le transfert d'une partie de la production de ses téléphones, au détriment de la Chine ; et ce n'est qu'un début.



Bien sûr, il est possible de s'associer avec une société indienne pour essayer d'avoir une part du futur gâteau. Mais attention : dans certains pays, ces alliances marchent quand tout va bien, mais on peut vous prier de quitter les lieux si le temps se gâte. Quelle sera la politique de l'Inde en pareil cas ?

Tout va maintenant dépendre du temps qu'il faudra, car l'Administration est encore chaotique et pesante, et les réformes mettent beaucoup de temps à se mettre en place, alors qu'en Chine, le gouvernement décide, et tout le monde a intérêt à exécuter rapidement les ordres, sous peine de sanctions parfois très lourdes.

Les paris sont donc ouverts.

La "Maritime India Vision-2030"

Le plan décennal visant à réformer le secteur maritime indien :

<https://tinyurl.com/Inde2030>

Humour



Marin marseillais en vacances en Bretagne



Pour s'abonner
au bulletin quotidien de Marinfos

gentyco1@gmail.com

Marinfos Magazine est strictement privé, envoyé à un nombre limité de destinataires et ne saurait en aucun cas être assimilé à une quelconque entreprise de presse.

Les envois et dossiers de **Marinfos** : <http://marinfos.e-monsite.com>