



Service économique régional de New Delhi

23-197

New Delhi, le 12 juillet 2023
Rédigé par Soana Grave, Marion Velut
Revue par B. Gauthier

L'économie bleue en Inde

Même si la notion est controversée sur la scène internationale, l'économie bleue fait partie intégrante de la stratégie de développement économique de l'Inde, qui souhaite utiliser sa présidence du G20 pour parvenir à une définition partagée. L'équilibre entre l'exploitation des ressources marines et la préservation des océans est cœur du concept. Mais les politiques publiques indiennes tendent prioritairement à soutenir le développement de l'exploitation économique des ressources marines au détriment de la biodiversité des océans.

I. Une notion très discutée sur la scène internationale sans définition universelle

L'économie bleue désigne les activités économiques liées aux océans, aux mers, aux côtes, et inclut une dimension d'utilisation durable des ressources. Les activités économiques sont très diverses et recouvrent le tourisme littoral et marin, les produits de la mer (pêche et aquaculture), le transport maritime, la construction navale, la production d'énergies marines, les services pétroliers et gaziers offshore, la gestion des câbles sous-marins, l'extraction de matériaux marins ou encore les assurances et services bancaires maritimes. L'économie bleue est perçue comme la nouvelle frontière du développement économique, dans un contexte de ralentissement de la croissance mondiale. Ainsi, l'économie bleue désigne à la fois les opportunités de développement économique lié à l'exploitation des ressources marines et la préservation de l'océan. Le volet environnemental de l'économie bleue constitue un objectif en soi mais il est aussi pensé comme le moyen de protéger l'économie océanique de la prédation de concurrents étrangers.

La notion d'économie bleue est omniprésente dans les instances internationales. Elle fait écho au traité **Marine Biodiversity Areas Beyond National Jurisdiction** (BBNJ), qui a pour objectif la protection des deux tiers de l'océan mondial et introduit un cadre juridique pour la préservation des ressources génétiques marines et le partage monétaire associé. Il institutionnalise les études d'impact et favorise le transfert de technologies marines, à destination des pays en développement et introduit des outils de gestion par zone.

La préservation de la biodiversité marine est intégrée au cadre global de biodiversité adopté par la COP 15 dans l'accord de Kunming-Montréal, qui introduit l'objectif de protection de 30% des mers et 30% des terres à l'horizon 2030 (« 30 x 30 »). Enfin, trois Etats ont lancé en juin 2022 une initiative de moratoire sur l'exploitation des fonds marins et ont été rejoints depuis par treize pays, dont la France en novembre 2022.

L'Inde définit l'économie bleue comme un sous-ensemble de l'économie nationale comprenant le système de ressources océaniques et d'infrastructures économiques, dans les zones marines, maritimes et côtières sous sa juridiction, ZEE comprise, permettant la

production de biens et services, en lien direct avec la croissance économique, la durabilité environnementale et la sécurité nationale.

Dans le cadre de sa présidence du G20, l'Inde a fait de l'économie bleue une des priorités du *Environment and Climate Working Group*, affichant une volonté de travailler à une définition commune de cette notion. Le groupe d'engagement SAI20, créé sous présidence indonésienne pour promouvoir la transparence et l'intégrité, s'est emparé de la notion et tente de définir le rôle que pourraient jouer les Institutions Supérieures de Contrôle dans la promotion de l'économie bleue, par le biais de l'atteinte de l'ODD 14. L'économie bleue est ainsi au cœur de l'affirmation d'une spécificité des pays du « *Sud global* », dont l'Inde revendique la représentation au sein du G20.

II. L'Inde développe les secteurs économiques en lien avec l'océan

L'économie marine et maritime est une opportunité majeure pour l'Inde, qui dispose de ressources importantes. L'Inde possède 7517km de côtes, 2,37 millions de km² de zone économique exclusive et 530 000 km² de plateau continental offrant un potentiel important pour les secteurs économiques de l'économie bleue.

La pêche correspond à environ 1% du PIB indien, et constitue le moyen d'existence pour plus de 28 millions de personnes. L'Inde est le troisième producteur mondial de poissons. Elle exporte une partie de sa production, mais une demande locale importante permet de garantir la compétitivité du marché domestique. Le secteur est en plein essor, avec une croissance de plus de 10% en moyenne annuelle depuis 2014. Mais l'industrie de la pêche indienne est majoritairement composée de petits pêcheurs dont les volumes unitaires sont faibles. Cette fragmentation entraîne des phénomènes de surpêche, néfastes à long terme pour le secteur et les ressources halieutiques. L'Inde souhaite augmenter sa production de 11 Mt par an aujourd'hui à 17 Mt en 2030, ce qui devrait exercer une pression croissante sur la ressource alors que la production semble avoir atteint un plateau. Le pays compte en partie sur l'extension de la pêche aux zones plus profondes (potentiel estimé à 3,3 Mt entre 200 et 2000m de profondeur), sur la mariculture et sur les interventions génétiques et biotechnologiques. La surveillance de ses zones de pêche est également un enjeu majeur, alors que les pêcheurs étrangers sont régulièrement repérés dans les eaux indiennes en mer d'Arabie.

Le secteur portuaire indien représente 95% en volume et 70% en valeur des échanges commerciaux du pays. Il possède un important potentiel de croissance notamment du fait de la croissance économique du pays qui tire les échanges avec le reste du monde. Il se structure autour d'un réseau de 200 ports, mais la majorité des activités se concentre dans treize ports, dont douze sont détenus par l'Etat. Le secteur portuaire et du transport maritime indien souffre d'un manque de compétitivité par rapport aux pays voisins, lié à des difficultés de gouvernance, de faibles performances logistiques et une connectivité des ports insuffisante. L'ouverture à la privatisation, couplée à plusieurs obstacles qui compliquent les investissements (accès limité aux financements, difficultés administratives et infrastructures défaillantes), a entravé le positionnement des acteurs indiens, moins compétitifs, sur ce marché. Aujourd'hui, l'industrie portuaire et du transport maritime est dominée par les grands acteurs internationaux.

Les autorités indiennes identifient un **potentiel de génération d'énergie** de 12 455 MW d'énergie marémotrice et de 40 000 MW d'énergie houlomotrice dans la zone économique exclusive indienne. Les zones offshores de l'Inde contiennent des réserves de pétrole et de gaz naturel importantes : respectivement 45% et 64% des réserves économiquement viables, selon une estimation du *Ministry of Mines* de 2020. L'extraction de ces ressources n'apparaît pas dans le *Draft Policy Framework on India's Blue Economy* comme secteur en lien avec l'économie bleue mais les hydrocarbures font partie des ressources maritimes mentionnées.

La zone économique exclusive indienne est riche en nodules polymétalliques, qui contiennent des minéraux comme le manganèse, le cobalt, le cuivre et le nickel, pouvant être utilisés dans la construction de batteries, appareils électroniques et panneaux solaires. Selon l'Autorité Internationale des Fonds Marins, l'exploitation des nodules polymétalliques pourrait permettre de rendre l'Inde autonome en nickel et en cobalt. Ces deux minéraux sont nécessaires pour pouvoir produire des batteries, essentielles à la transition énergétique de l'Inde.

Le tourisme représente 6% du PIB indien et supporte plus de 30 millions d'emplois en 2021. Parmi les destinations phares en Inde, certains Etats du Sud de l'Inde comme Goa, le Kerala ou le Tamil Nadu, sont visités en partie pour leurs plages. Les mangroves et écosystèmes côtiers font aussi partie de l'attrait de certaines régions de l'Inde, comme pour les Sundarbans dans le Bengale Occidental. Les effets du tourisme sur l'environnement peuvent être désastreux, et parfois décourager les touristes : multiplication des déchets, dégradation des lieux emblématiques qui font l'objet des visites, érosion, etc.

Enfin, pour l'Inde, et pour les pays du « Sud global », les **services écosystémiques** rendus par l'océan revêtent une importance majeure. Les services écosystémiques en général sont parfois appelés « PIB des pauvres », en cela qu'ils fournissent les revenus de la plupart des populations défavorisées vivant à proximité des côtes.¹ La préservation des océans est donc un véritable enjeu de développement économique et de lutte contre la pauvreté pour les pays en développement.

Plusieurs mesures de soutien aux activités économiques de l'économie bleue ont été déployées par les autorités indiennes.

Cet intérêt du gouvernement indien pour l'océan date historiquement de la création d'un Département du Développement de l'Océan, en 1981, devenu aujourd'hui le Ministère des Sciences de la Terre (*Ministry of Earth Science, MoES*).

Le gouvernement indien a lancé plusieurs initiatives de soutien aux secteurs de la pêche et de l'aquaculture. Le projet *Pradhan Mantri Matsya Sampada Yojana* vise à révolutionner ces secteurs, en initiant une Révolution bleue. Ce vocable fait écho à la Révolution verte, politique de transformation des agricultures des pays en développement, parmi lesquels l'Inde, qui a permis un bond technologique et un accroissement de la productivité agricole - mais aussi un appauvrissement et une eutrophisation des sols, la perte massive de nappes phréatiques, et un exode rural massif entraînant l'apparition de gigantesques bidonvilles. Le programme, mis en œuvre sur cinq ans à partir de 2020, représente un investissement de 15 MEUR, et vise à augmenter la productivité, à améliorer les infrastructures, la gestion des ressources après récolte et la gestion des lieux de pêches.² De façon générale, la « Révolution bleue » vise à faire

¹ [Blue Economy under Indian G20 Presidency: Not an altruistic intent, but a development imperative | ORF \(orfonline.org\)](#)

² [PMMSY BookEnglish.pdf \(pib.gov.in\)](#)

passer la croissance annuelle du secteur de 6% à 8%. Elle comprend plusieurs autres initiatives, comme la création d'un ministère dédié (*Ministry of Fisheries, Animal Husbandry & Dairying*) et d'un département de la pêche avec une structure administrative indépendante (*Department of Fisheries*), ou le lancement du *Fisheries and Aquaculture Development Fund*. Le budget 2023 - 2024 dédie 600 MEUR supplémentaires au secteur de la pêche³.

Concernant le secteur des ports et celui du transport maritime, le gouvernement indien a lancé en 2015 **le projet Sagarmala**, pour développer le potentiel du pays en termes de logistique, en particulier pour le secteur maritime. Ce projet représente un investissement d'environ 120 Mds EUR, pour créer des « méga ports », moderniser les ports existants, développer les zones économiques côtières, augmenter la connectivité des ports par les routes et voies ferrées, et promouvoir le développement des communautés côtières. Il s'inscrit dans le cadre de la feuille de route *India Maritime Vision 2030* qui énonce les orientations de la politique indienne en matière de développement portuaire et de transport maritime : modernisation des infrastructures portuaires existantes, amélioration de la connectivité des ports, développement du transport par voies navigables et industrialisation des zones portuaires.

L'Inde a commencé à explorer l'océan en 1981, avec le lancement d'un programme de recherche sur les nodules polymétalliques. La *Deep Ocean Mission*, lancée en 2018, dispose d'un budget de 910 MEUR pour promouvoir l'exploration des fonds marins, dans sa zone économique exclusive et son plateau continental. L'Inde dispose aussi d'une zone de 75 000 km² dans l'Océan Indien, attribuée par l'Autorité internationale des fonds marins. L'objectif de cette mission est d'explorer les fonds marins avec des submersibles, pour localiser et extraire des nodules polymétalliques et d'autres ressources des fonds marins, de façon durable. Il s'agit aussi de permettre une meilleure connaissance des océans et de développer les technologies permettant l'exploration sous-marine, dans l'optique de devenir un pays pionnier sur ces technologies.⁴ L'Inde s'intéresse aussi aux hydrocarbures : en juin 2023, l'Inde a levé les interdictions d'exploration pour certaines zones à proximité des îles Andaman, ouvrant la voie à l'exploration et l'exploitation éventuelle des ressources de pétrole et de gaz naturel⁵. La *Oil and Natural Gas Corporation* a également découvert deux gisements de pétrole et de gaz naturel dans la mer d'Arabie, au large de la côte de Mumbai.⁶ L'Inde a lancé plusieurs initiatives d'évaluation du potentiel que pourrait représenter l'énergie éolienne offshore, et a lancé le premier appel d'offre dans le Tamil Nadu, pour une production totale de 1 GW d'énergie.⁷

III. Aux dépens de la nécessaire protection de l'océan

L'océan rend des services écosystémiques majeurs : il séquestre un tiers du carbone stocké par les milieux naturels chaque année, maintient les cycles de vie de la biodiversité marine (enjeu de sécurité alimentaire et d'atténuation du changement climatique), prévient l'érosion des écosystèmes côtiers, et modère les phénomènes météorologiques extrêmes. L'humanité ne connaît pas encore à ce jour l'étendue des services écosystémiques liés au maintien des équilibres des fonds marins, dont la biodiversité a été encore peu étudiée.

³ [Indian blue economy is thriving but country needs to be careful about marine litter \(downtoearth.org.in\)](https://downtoearth.org.in)

⁴ Rapport FICCI Teriin

⁵ [India set to complete EEZ survey in Andamans, extended continental shelf next step - The Economic Times \(indiatimes.com\)](https://www.economictimes.com)

⁶ [India's ONGC makes two oil and gas discoveries in Arabian Sea \(offshore-technology.com\)](https://www.offshore-technology.com)

⁷ [India's first tender for offshore wind projects by month end - The Hindu BusinessLine](https://www.thehindubusinessline.com)

Dolphin Protection Act de 2021. Les autorités indiennes montent également des projets de préservation des écosystèmes côtiers, comme **l'initiative MISHTI pour planter 540km² de mangroves**¹⁷, et ont élaboré un cadre réglementaire et une feuille de route sur le développement de ports verts et le transport maritime durable¹⁸.

Un des piliers de l'économie bleue telle que présentée dans la *National Draft Policy* est la **planification de l'espace maritime**, qui repose sur des outils de gestion durable des ressources – comme l'identification des zones de biodiversité importantes. La planification de l'espace maritime est une opportunité majeure de préservation des ressources liées à l'océan, car elle fait la synthèse de tous les intérêts économiques et environnementaux en lien avec le secteur. Ce faisant, elle cherche à s'extraire de l'approche en silo traditionnellement adoptée dans le secteur et qui constitue un frein à l'instauration de politiques intégrées et durables.

IV. La France souhaite accroître la coopération avec l'Inde dans ce secteur

La Feuille de route franco-indienne sur l'économie bleue et la gouvernance des océans, adoptée en février 2022, s'articule autour de quatre piliers : la gouvernance des océans, la croissance durable, la résilience des infrastructures et la connaissance des milieux. Cette feuille de route, par le biais des consultations bilatérales régulières qu'elle prévoit, constitue un outil important dans la relation bilatérale franco-indienne pour parvenir à une compréhension commune du sujet et des limites environnementales à respecter.

De façon concrète, la France intervient en Inde à travers les projets de l'AFD et du Trésor, qui se mobilisent notamment sur la gestion durable des ressources halieutiques auprès de *Fishery Survey of India*, et étudient des projets de préservation des mangroves et écosystèmes côtiers. L'entreprise Stabiplate – Espace Pur bénéficie également d'un financement du Trésor pour déployer une solution innovante de rechargement des plages du Kerala par l'utilisation de géotextiles, permettant l'amélioration de la résilience côtière.

Le fonds français Livelihoods Funds, financé par plusieurs grands groupes français a porté avec le FFEM un projet de restauration de plus de 5 000 ha de la mangrove des Sundarbans entre 2011 et 2021.

¹⁷ <https://pib.gov.in/PressReleaselframePage.aspx?PRID=1914421>

¹⁸ <https://www.livemint.com/industry/infrastructure/india-aims-to-become-global-hub-for-green-shipbuilding-by-2030-sonowal-11679488734992.html>