***Synthèse : Émergence et dynamiques portuaires en Inde***

Les ports, interfaces entre terre et mer, occupent une place stratégique dans la mondialisation, notamment grâce à la révolution du transport maritime. L’Inde, avec ses 7 500 km de littoral et 1,4 milliard d’habitants, a longtemps accusé un retard face à l’industrie portuaire mondiale et particulièrement face à la Chine, mais elle investit massivement depuis les années 1990 pour rattraper ce décalage et s’affirmer comme puissance maritime.

**Un espace stratégique : l’océan Indien**

L’océan Indien concentre une part majeure du commerce mondial (2/3 du trafic pétrolier, 1/2 du trafic conteneurisé). Face à l’hégémonie chinoise, l’Inde cherche à s’y implanter durablement. Si son tonnage reste quatre fois inférieur à celui de la Chine, elle a engagé des réformes ambitieuses (*Blue Revolution, Sagarmala*).

**L’essor contrasté du système portuaire indien :**

**Ports majeurs** (13) : hérités de la période coloniale, contrôlés par l’État central (Mumbai, Chennai, Kolkata…). Modernisés, mais encore contraints par leur statut public et une gouvernance lourde.

**Ports mineurs** (principalement gérés par les États) : plus dynamiques grâce aux investissements privés, comme au Gujarat avec le groupe *Adani* (*Mundra*, aujourd’hui parmi les plus grands ports mondiaux).

→ Cette dichotomie illustre un modèle hybride public-privé où les grands opérateurs internationaux et nationaux (PSA, Adani Ports) participent à la gestion des terminaux. L’Inde a, en effet tendance à favoriser ses opérateurs. Mais le dualisme a tendance à se brouiller puisque l’on voit apparaître des infrastructures mi-public/mi-privé.

**Les projets stratégiques :**

Le programme **Sagarmala** (839 projets, dont 272 déjà réalisés) vise la modernisation des infrastructures, une meilleure connexion aux hinterlands et la création de zones économiques côtières. Le port de **Vizhinjam** (Kérala), inauguré en 2025, marque une avancée majeure avec sa localisation stratégique sur la route Asie–Suez.

 **Limites et défis**

**Infrastructures** : congestion, coûts logistiques élevés, retards dans les liaisons routes/rails.

**Inégalités régionales** : modernisation surtout à l’Ouest et au Sud, marginalisation de l’Est, qui est loin des axes maritimes stratégiques.

**Concurrence** : ports étrangers plus performants (Colombo, Singapour).

**Environnement et société** : destruction de mangroves, précarisation des dockers, conflits avec pêcheurs locaux.