

1. A l'échelle de l'Inde, un réseau portuaire aux dynamiques qui diffèrent selon les Etats

Le réseau portuaire indien, depuis la domination Moghole est structuré inégalement par les comptoirs européens qui s'y sont implantés au XVII^e siècle et au XVIII^e siècle (par les britanniques mais aussi par les français), pour nourrir le commerce d'importation d'épices, de coton ou de tissus. Le port précède la ville et l'urbanisation se fait à partir du port -c'est le cas dans le port de Calcutta initié par Job Charnock et de son fort William construit à partir de la fondation de la ville en 1690-. Le Raj Britannique quant à lui accentue l'urbanisation du réseau portuaire et est à l'origine de la plupart des ports majeurs indiens -c'est à dire des ports appartenant au gouvernement central à la différence des ports dits "mineurs" qui reposent sur l'Etat fédéral mais qui sont parfois privatisés, c'est-à-dire possédés par une entreprise- dont Calcutta cité plus haut mais aussi Mumbai -Maharashtra-, Kochi -Kerala-. Le Raj étant contemporain du développement des steamers, cela a eu pour effet de multiplier le nombre de jetées et de lieux de commerce. Par conséquent les développements modernes de certains de ses ports étaient déjà entamés ce qui explique à la fois leur essor aux débuts du XX^e siècle et leur déclin dans la mondialisation.

Depuis l'ouverture de l'Inde à la mondialisation à partir de 1991, des ports mineurs voient leur importance économique surpasser celle des ports majeurs, ce qui est une conséquence de l'établissement de routes commerciales mondiales qui dépendent en grande partie du Canal de Suez et du détroit de Malacca. S'opère également une plus forte spécialisation des importations dans les secteurs fossiles -charbon et hydrocarbures-: le port de Sikka au Gujarat est spécialisé dans les hydrocarbures tandis que le port maharashtrien de Nhava Sheva -ou J.Nehru- est plus important port à conteneurs de l'Inde. Ces spécialisations sont le résultat d'un monopole commercial exercé sur un espace stratégique c'est-à-dire relié à un hinterland important -Mumbai pour Nhava Sheva par exemple et Delhi pour les marchandises gujarati-.

2. Une émergence portuaire adaptée aux dynamiques mondiales

Différents acteurs contribuent à l'émergence: Au Gujarat ce sont principalement les entreprises familiales locales et les FTN qui se font concurrence -exception faite du port de Kandla encore centralisé- Cette émergence se manifeste par l'extension des ports au delà de leur espace d'origine autrement dit la construction de terminaux satellitaires. Parmi les grands acteurs, l'entreprise portuaire locale Adani possède la plupart des terminaux du second port -en tonnage annuel- du Golfe de Kutch c'est-à-dire Mundra et d'autres ports mineurs du Golfe de Cambay partagés avec l'autorité fédérale -Gujarat Maritime Board- comme Dahej ou Hazira. Toutefois, si localement la privatisation de façade maritime gujarati dans le Golfe de Kutch semble se stabiliser, le Golfe de Cambay en est lui encore le lieu: à ce titre la privatisation par l'entreprise internationale Maersk d'un terminal au port de Pipavav ou encore l'implantation DP World -Dubai- au Gujarat et même dans le Golfe du Bengale à l'est est significative. Certains ports sont également des zones économiques spéciales -ou SEZ- ce qui accentue la concurrence, donc stimule le développement portuaire tout en le fragmentant. Les ports majeurs quant à eux se corporatisent c'est-à-dire passent du secteur public à une gestion unilatérale du gouvernement par une entreprise affiliée. Il s'agit donc d'œuvrer à une division du secteur public afin de le faire agir comme une entreprise privée et permettre "plus d'autonomie".

3. Des ports intégrés au réseau urbain à l'aire d'influence assurée par les axes: le cas de Mundra

Le port de Mundra, détenu principalement par Adani mais aux terminaux partagés avec CMA CGM -entreprise française de trafic de conteneurs-, DP World, P et O ports, ou encore avec des entreprises gouvernementales liés aux terminaux gaziers, de sous-traitance logistique ou de transport s'érige comme un pôle portuaire international centré autour du trafic conteneurisé -6.6 millions d'EVP prévus -ou conteneurs standardisés- qui permettent l'exportation de nombreux produits, allant du textile aux produits pharmaceutiques- mais aussi d'hydrocarbures, ou de gaz.

Mundra se développe spatialement en deux temps: le port s'étend avec des espaces de stockage situés plus loin dans les terres mais aussi par le développement d'activités liées aux travailleurs-consommateurs tels que des restaurants ou des centres commerciaux -malls-. Le port est donc vecteur de l'urbanisation, ce que l'on observe également à l'échelle de l'Inde dans le cas des ports mineurs qui n'étaient pas associés aux activités urbaines auparavant. Le port de Calcutta quant à lui peut se développer grâce à son vaste hinterland: celui-ci est bien couvert par les lignes de fret, prolongement de celles héritées du Raj. Contrairement à Mundra il n'est pas fragmenté ce qui facilite la logistique et évite les pertes économiques liées à la concurrence. Cependant ces réseaux ferroviaires indiens sont souvent saturés.