

Synthèse – Émergence et dynamiques portuaires en Inde

Problématique : Dans quelle mesure les dynamiques portuaires ont-elles un impact multiscalaire sur l'émergence indienne dans un contexte de mondialisation et d'économie globalisée ?

I – Des dynamiques portuaires qui participent à l'émergence indienne

Argument 1 : L'émergence, par définition, correspond à un processus d'intégration d'un État dans l'économie mondiale grâce à une croissance forte et durable (supérieure à 5 % sur dix ans). Or, les ports, interfaces entre avant-pays et arrière-pays (Antoine Frémont), jouent un rôle essentiel dans la projection et la réception des flux humains et économiques.

Exemple et illustration : le GNTP (près de Mundra), inauguré en 1989, traite 50 % du trafic conteneurisé indien avec 6,05 millions EVP. 95 % du commerce extérieur indien en volume passe par voie maritime (Ministry of Ports). Les exportations sont passées de 275 Md\$ en 2017-2018 à 451 Md\$ en 2022-2023.

Argument 2 : Par ailleurs, les dynamiques portuaires stimulent l'urbanisation, critère majeur de l'émergence. Les ports génèrent de l'emploi direct et indirect et structurent l'espace urbain : selon Jérôme Dunlop, « la ville est un objet géographique consacré à l'échange par la conjonction du carrefour et de la coprésence ».

Argument 3 : Enfin, les ports indiens fonctionnent comme des hubs dans les grandes routes maritimes mondiales selon le modèle hub-and-spoke.

Exemples et illustration : Mundra, premier port commercial du pays, a traité 155 Mt en 2022-2023 (Indian Ports Association). Il s'insère dans l'axe Asie-Europe, passant par Malacca et Suez, où transite 60 % du commerce maritime mondial (UNCTAD).

II – Mais des vulnérabilités économiques et géopolitiques.

Argument 1 : La forte concentration des flux dans les ports rend l'Inde vulnérable. 95 % de son commerce extérieur en volume et 70 % en valeur passent par la mer. Cette dépendance expose l'Inde aux crises mondiales : ainsi, la guerre commerciale sino-américaine en 2019 a ralenti les exportations à +0,9 %, contre 7-8 % habituellement.

Argument 2 : De plus, les infrastructures portuaires saturées limitent la compétitivité

Exemple et illustration : Une escale dure en moyenne 75 h en Inde contre 23h en Chine. Cela réduit la performance logistique et la croissance économique.

III – Des dynamiques porteuses d'inégalités et de risques environnementaux

Argument 1 : La course à l'émergence accentue les inégalités sociales.

Exemple et illustration : Le port de Mundra, via sa ZES, menace le mode de vie des pêcheurs locaux et l'exploitation traditionnelle des intertidales.

Argument 2 : Elle aggrave aussi les impacts environnementaux.

Exemple et illustration : Mundra a importé 65 Mt de charbon en 2023, couvrant 75 % de la production électrique indienne (Reuters). Le GNTP émet 70 Mt de CO₂/an (International Council on Clean Transportation). L'Inde est aujourd'hui le 3^e émetteur mondial de CO₂.

Argument 3 : Enfin, les ports sont pris dans des tensions géopolitiques. Ces rivalités régionales fragilisent la stabilité de l'émergence.

Exemple et illustration : L'Inde développe le port de Chabahar en Iran pour contourner le Pakistan et concurrencer Gwadar, soutenu par la Chine dans le cadre des Nouvelles Routes de la Soie (The Economic Times).

Conclusion : Les dynamiques portuaires contribuent indéniablement à l'émergence indienne par l'intégration aux flux mondiaux, l'urbanisation et la croissance. Mais elles révèlent aussi les vulnérabilités d'une émergence fragile, dépendante de l'économie mondiale, marquée par les inégalités sociales, les impacts environnementaux et les rivalités géopolitiques.

Repères notionnels:

Émergence: Processus par lequel un État s'intègre à l'économie globalisée grâce à une croissance économique d'au moins 5% pendant 10 ans.

Dynamique: (1) Changement, évolution, capacité à changer ; (2) Ce qui est en cours d'évolution

Port: (1) Lieu de contact entre un avant pays (foreland) et un arrière pays (hinterland), selon André Vigarié ; (2) Interface qui reçoit et projette des flux depuis chacun des deux espaces suivants : avant pays et arrière pays, selon Antoine Frémont ; (3) Lieu de transbordement de personnes ou de marchandises entre terre et eau

Hub: Noyau pivot d'un système de transport organisé selon le modèle hub and spoke

Ville: Objet géographique consacré à l'échange par la conjonction du carrefour et de la coprésence