

Séminaire EMAR-IFSTTAR-CEREMA, avec le soutien de la Fondation SEFACIL du 4.12.2015

## *"L'ouverture portuaire de l'Inde à la mondialisation au travers du prisme de la conteneurisation"*

Présentation assurée par Jacques Charlier, Professeur émérite à l'Université de Louvain-la-Neuve  
Débat animé par Patrick Niérat, Chercheur à l'Ifsttar

### **Résumé de la présentation**

La littérature maritime contemporaine est pratiquement muette à propos des ports indiens, alors qu'une « révolution portuaire » (qui suscite l'intérêt de ports comme Anvers ou Dunkerque) est en train de s'y dérouler, un peu à l'image de celle observée en Chine il y a une vingtaine d'années. Longtemps repliée sur elle-même, l'Inde est en train de s'ouvrir à la mondialisation, non sans de grosses difficultés au niveau de ses infrastructures, notamment portuaires et d'arrière-pays. L'exposé vise à donner une vue d'ensemble sur le système portuaire du pays et des spectaculaires évolutions qui y ont été observées lors du dernier quart de siècle, avec un trafic de conteneurs qui est passé de moins de moins d'un million d'EVP en 1990 à près de 12 millions en 2014. Globalement, la desserte de l'Inde était fortement feederisée jusqu'à présent (depuis le Moyen Orient, Colombo ou Singapour) et tous les investissements en cours visent principalement à permettre des dessertes directes, en lien avec des profondeurs supérieures et un marché national qui atteint une masse critique suffisante ; une inversion est même envisageable, une partie de l'Océan Indien pouvant à l'avenir être feederisée depuis certains ports indiens, enclenchant ainsi un cercle vertueux. Dans certains cas, une desserte triangulaire impliquant aussi l'Afrique de l'Est, voire l'Afrique du Sud, est envisageable pour donner un aliment suffisant aux petits overpanamax qui commenceraient à être engagés. Contrairement à la Chine, dont l'essor portuaire s'est accompagné d'un spectaculaire développement de la flotte conteneurisée nationale, l'Inde semble toutefois ne pas pouvoir investir, faute de moyens et d'acteurs dynamiques, dans une flotte qui serait à la mesure des besoins du pays.

### **Bio**

Jacques Charlier est professeur émérite de géographie à l'Université de Louvain-la-Neuve, où il a fait toute sa carrière et où il a obtenu en 1981 un doctorat de géographie avec une thèse relative à l'arrière-pays des ports français. Depuis lors, ses intérêts portuaires se sont élargis de l'Europe à l'Amérique du Nord, à l'Asie-Pacifique et à l'Afrique subsaharienne. Il enseigne toujours actuellement à l'Université de Bruxelles dans le cadre d'un cours international de la Commission Universitaire Belge pour le Développement et demeure actif à l'Académie Royale Belge des Sciences d'Outre-Mer, dont il fut le Président en 2000 et 2012. Il vient de publier très récemment un texte qui est le point de départ de son exposé : « L'essor tardif, mais spectaculaire des ports indiens », In L'Inde : une géographie, P. Cadène et B. Dumortier (éds.), Colin, Paris, chapitre 13, pp.271-288.