

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

Synthèse du séminaire par Patrick Niérat

Quelques éléments introductifs situent l'activité de l'Inde et notamment le retard de sa croissance par rapport à la Chine, entre 15 et 20 ans. Désormais la croissance est au rendez-vous avec une multiplication par cinq du tonnage traité par les ports depuis 1990, toutes marchandises confondues (de 0,22 à 1,05 milliard de tonnes entre 1994-95 et 2014-15).

Cette croissance ne s'est pas faite de façon homogène entre les ports ni entre les régions. On peut retenir plusieurs faits marquants.

1. En Inde, on distingue les ports majeurs des ports mineurs. Les premiers correspondent à nos Grands Ports Maritimes français, soutenus par l'État, les seconds aux autres ports. Il apparaît que la croissance a été portée par les ports mineurs qui totalisent aujourd'hui 45 % du tonnage contre 10 % il y a vingt ans. Cet essor est surtout le fait d'investisseurs privés, nationaux et internationaux, en particulier le groupe Adani, principal développeur et opérateur portuaire indien.

2. Il existe une dissymétrie entre la mer d'Oman (façade Ouest de l'Inde) et le golfe du Bengale (façade Est). L'activité est plus soutenue en mer d'Oman et la croissance y est plus forte, tout comme le développement des ports mineurs.

3. Le Gujarat (au nord de la mer d'Oman) accueille aujourd'hui le plus grand port indien : Mundra, un port mineur développé par Adani en lien avec une puissante ZES. Cet État a été le premier à se doter d'un conseil maritime pour superviser et promouvoir les ports mineurs. Le bipôle fonctionnel formé par les deux ports majeurs de Mumbai et Nhava Sheva, au Maharashtra vient cependant encore au premier rang national.

4. En mer d'Oman, l'activité portuaire des États décroît du nord vers le sud. Les deux États du nord (Gujarat et Maharashtra) dominant très largement cette façade et au plan national.

5. La connaissance statistique est difficile pour les ports mineurs, qui ne sont pas recensés dans les documents gouvernementaux et dont les résultats doivent être trouvés auprès de divers groupes privés.

En matière de conteneurs, la croissance est encore plus spectaculaire et ne concerne qu'un nombre limité de ports. Le trafic a été multiplié par dix depuis 1990 (de 1,26 à 11,61 millions de TEU entre 1994-95 et 2014-15) ; un port sur deux n'est pas équipé. On retiendra :

1. Une dissymétrie encore plus prononcée entre la mer d'Oman et le Golfe du Bengale, à l'avantage de la mer d'Oman.
2. Les ports principaux sont au nord de la mer d'Oman, avec Nhava Sheva (4,47 M TEU) au Maharashtra devant Mundra au Gujarat (2,72 M TEU).
3. Dans le Golfe du Bengale, le sud domine avec Chennai (1,55 M TEU).
4. Mais le port de Colombo au Sri Lanka occupe une place privilégiée de par sa localisation sur la route entre l'Europe et l'Asie qui en fait un hub puissant (4,95 M TEU) pour les transbordements régionaux, en particulier vers le Golfe du Bengale. Il peut nuire aux projets du sud de l'Inde qui souhaiteraient capter une part de ces transbordements.
5. On retrouve derrière de nombreux ports le groupe Adani ainsi que des GTO (Global Terminal Operators) comme le manutentionnaire singapourien PSA, DPW ou APMT (Maersk).
6. L'Inde s'est dotée d'un grand nombre de ports secs, en principe connectés avec les ports. Ces installations permettent de massifier le trafic de conteneurs à l'intérieur des terres. Elles offrent également des services de dédouanement.
7. Les grands armements maritimes desservent l'Inde. Par exemple, la CMA-CGM offre plusieurs services hebdomadaires directs avec l'Europe ou l'Asie Pacifique.
8. Le cabotage n'est pas encore libéralisé et paraît encore peu développé, notamment dans le sud de l'Inde.
9. De gros investissements sont en cours pour augmenter la capacité de certains ports. A Nhava Sheva, les GTO investissent pour porter la capacité à 10 M TEU, à côté de Chennai, le groupe Adani investit sur le port d'Ennore pour disposer de 1,2 M TEU.

La conférence a suscité un grand nombre de questions.

Par rapport au développement des ports à conteneurs, Patrick Niérat s'interroge sur la géographie économique de l'Inde et la manière dont les ports sont reliés à l'hinterland, notamment par chemin de fer. Jacques Charlier précise que l'Inde dispose d'un grand nombre de ports secs et développe des corridors de développement. Le port de Mundra finance une voie ferroviaire privée de 117 km pour se connecter au réseau national. Des trains double-stack circulent sur certains axes. En même temps, le réseau est aussi congestionné par le trafic voyageurs et la route effectue une part élevée du trafic, les routes sont congestionnées elles-aussi. Et les statistiques manquent pour étayer le propos.

Emeric Lendjel aimerait comprendre le modèle économique des boutres dont l'exposé a signalé l'importance. Sans disposer d'éléments chiffrés, Jacques Charlier précise qu'il s'agit d'une activité des ports mineurs, plutôt dans le domaine du cabotage (Pakistan, Iran) et des échanges avec les îles indiennes. C'est aussi une activité clandestine...

Antoine Beyer revient sur la multiplicité des acteurs. Jacques Charlier répète que de plus en plus de responsabilités sont confiées et prises par le secteur privé. Il n'est pas sûr que ce soit le fruit d'une politique de l'État fédéral. Les États sont en concurrence entre eux, forment des alliances avec des

groupes étrangers. Le Gujarat montre le chemin en la matière avec une politique portuaire, l'aménagement de Zones Économiques Spéciales (ZES), la construction navale...

Philippe Cadène se demande si l'Inde ne devrait pas acheter ou construire des bateaux pour soutenir le développement de la conteneurisation. Jacques Charlier rappelle que la réglementation interdit le cabotage en Inde aux étrangers. Toutefois, le trafic import/export n'est pas réglementé et les compagnies maritimes peuvent redéployer leurs flottes pour mieux servir l'Inde. Enfin, l'ouverture des investissements à des opérateurs indiens ou extérieurs devrait changer la donne.

Brigitte Dumortier revient sur les aspects sociaux. Le fait que les ports ne soient pas liés à l'État ne permet-il pas de contourner la législation sociale ? La vérité est pire encore, et le phénomène est accentué par la tarification unique appliquée jusqu'ici par les ports majeurs (mais qui va être abandonnée en lien avec une « corporatisation » généralisée des ports majeurs visant à leur conférer plus d'autonomie).

David Guerrero voudrait savoir si la faiblesse de l'offre conteneurisée ne constitue pas un frein au développement local ? Jacques Charlier ne le pense pas car les Indiens n'ont pas désinvesti le reste du "cargo". Il existe des lignes conventionnelles affrêtées au voyage simple, un exemple est donné pour la liaison avec GB. À nouveau Emeric Lendjel s'étonne qu'on ne puisse calculer la différence de coûts par rapport à la ligne conteneurisée.

Antoine Beyer revient sur le parallèle entre Anvers et Mumbai fait par Jacques Charlier. Ce dernier évoque l'importance des investissements en cours dans les ZES, notamment autour de Nhava Sheva.

David Guerrero voudrait savoir si la force de Colombo repose sur des savoir-faire locaux. Pour Jacques Charlier, la position de Colombo le place très bien dans le feeder international, le fait que les Chinois y aient investi implante les méthodes opérationnelles chinoises (moins de pauses thé, travailler plus pour moins cher...).

Marie Douet s'interroge sur la place actuelle de l'ex-URSS qui lui est confirmée.

Peut-on s'attendre à ce que l'essor de l'Inde modifie les grandes routes maritimes ? Jacques Charlier répond à Patrick Niérat qu'en effet tout dépendra du poids combiné de l'Inde (Mundai/Nhava Sheva) et de Dubaï.

Enfin, le Général Alain Lamballe rappelle qu'en Inde les ports sont souvent des installations civiles et militaires. Le militaire ne gêne-t-il pas le civil ?