

Fiche

Le port de Shanghai est le premier port du monde, consacrant le triomphe des interfaces portuaires asiatiques. Quelles sont les évolutions spatiales du port de Shanghai et comment peut-on expliquer son succès ?

I. Le premier port mondial

- Le port de Shanghai est aujourd'hui le **premier port du monde**. Il a dépassé Rotterdam en 2003, Hong Kong en 2004, Singapour en 2005.

Sur le plan du trafic conteneurs, la progression est tout aussi fulgurante : Shanghai est le premier port à conteneurs mondial depuis 2010.

- Sa progression se poursuit, au rythme de 30 % par an.

II. Des évolutions spatiales gigantesques

- Pour répondre aux énormes besoins du trafic maritime, le port historique de Shanghai, coincé en plein centre-ville et incapable de recevoir les navires les plus modernes et les plus lourds, s'est **dédoublé vers l'aval**, suivant en cela une évolution classique. Ouverte en 1990, la **zone franche de Waigaoqiao** — la plus ancienne et la plus grande de Chine — a permis le développement d'installations portuaires **près de la tête de l'estuaire du Yangzi**, afin d'accueillir les navires les plus modernes de l'époque (profondeur d'eau de 10 à 13 mètres). Le **port de Waigaoqiao** s'étend désormais tout au long de l'estuaire, y compris sur une île centrale du Yangzi.

- À partir de 2005, l'évolution du trafic est telle que la construction d'un **nouveau port en eau profonde** est envisagée. Les îles Yangshan, au sud de l'estuaire, sont alors dépeuplées et transformées pour aménager un port à fort tirant d'eau, capable d'accueillir les tankers ou les porte-conteneurs les plus lourds (type « post-panamax » ou « capesize »). Le **port de Yangshan**, situé au large de Shanghai, a terminé ses principales phases de construction en 2017, devenant **le plus grand terminal à conteneurs automatisé au monde**. En 2023, il a traité plus de 25 millions d'EVP, soit plus de la moitié du trafic du port de Shanghai. Le site continue d'évoluer avec de nouveaux terminaux, des innovations technologiques et des initiatives durables.

III. Un arrière-pays et un avant-pays

- Les ports de Shanghai (Waigaoqiao, Luchaogang et Yangshan) mettent la métropole chinoise en relation avec le monde entier (avant-pays). Mais ces ports ne fonctionnent pas seuls : ils font partie de ce qui est devenu **la première façade maritime mondiale**, celle de l'Asie orientale, qui comprend les autres ports chinois, mais aussi les ports japonais, sud-coréens, taiwanais, ainsi que ceux d'Asie du Sud-Est. Au sein de cet espace, le long de cette grande route maritime, se déploie **le réseau le plus actif du monde dans la division internationale du travail**. Les produits manufacturés, qui constituent le cœur de l'activité économique asiatique, s'échangent *via* les ports à conteneurs, passant parfois plusieurs fois dans les mêmes usines, pour être finalement assemblés, conditionnés et exportés par les ports chinois, au premier rang desquels se trouve Shanghai.

- Le trafic conteneur des ports de Shanghai n'est que **peu orienté vers les grandes routes maritimes internationales** (17 %). Les échanges avec les autres ports de la côte chinoise représentent 25 %. Mais surtout **58 % du trafic de conteneurs s'échange avec le delta et la vallée du Yangzi**, le fleuve géant qui structure la Chine centrale.