Shanghai, un grand port d'Asie

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**. L'évolution de son trafic a été particulièrement rapide : 100 Mt en 1984, 186 Mt en 1999, 443 Mt en 2005, 591 Mt en 2009 et 650 Mt en 2010 ! 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 a dépassé Singapour en 2010 avec 29,05 M d'EVP (conteneur équivalent vingt pieds) contre 28,4 M pour Singapour. Shanghai est donc devenu le premier port mondial dans ce secteur d'activité particulièrement représentatif de la mondialisation.

• Sa progression se poursuit, au rythme de 30 % par an — à l'exception d'une baisse du trafic en 2009 — année de contraction du commercial international.

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** est relié au continent par le **pont du Donghai**, long de 32,5 km. Sa première « dalle » peut gérer 10 M de conteneurs par an, chargés et déchargés par des portiques post-panamax, presque entièrement automatisés et gérés par ordinateur. Yangshan est ainsi **le port plus moderne du monde** — donc le plus rapide et le plus rentable. Une deuxième dalle — encore en construction — permettra de gérer un total de 25 M de conteneurs par an, uniquement à Yangshan. Ce port ultramoderne, une fois terminé, aura coûté 12 milliards de dollars.

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, taïwanais, 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. C'est la **« Golden Waterway »**, dont les 65 000 km de tracé — navigables jusqu'au barrage des Trois Gorges — représentent la moitié du réseau navigable chinois. Le seul **delta du Yangzi** draine 20 % du PIB chinois, 30 % de son commerce extérieur et accueille 50 % des investissements étrangers. Les ports de Shanghai assurent 34 % du trafic de conteneurs du pays, et 48 % du trafic pétrolier.
Le Yangzi est une artère majeure, qui donne accès aux provinces de l'arrière-pays : Jiangsu, Zhejiang, Anhui, jusqu'au bassin du Sichuan. Les ports de Shanghai sont les synapses de ce vaste arrière-pays productif, première région économique chinoise.

© 2000-2024, rue des écoles