

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.