



Les ports, des hubs en devenir ?

César Ducruet

► **To cite this version:**

César Ducruet. Les ports, des hubs en devenir?. Sébastien Colin. La Chine, puissance maritime, Ateliers Henry Dougier, 2016, 979-10-312-0084-2. halshs-01338115

HAL Id: halshs-01338115

<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01338115>

Submitted on 22 Dec 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les ports, des *hubs* en devenir ?

In : Colin S. (Ed.) (2016), *La Chine, puissance maritime*, Collection MAPPE, Ateliers Henry Dougier.

César Ducruet, CNRS

L'importance de la mer et des ports pour la Chine est un fait ancien. Dans ce pays qui vit le premier canal jamais construit dans le monde, vers 256 avant Jésus-Christ et la suprématie de la construction navale dès la dynastie Han (256-220 av. J.-C.), la Route maritime de la Soie s'est développée sous les Tang et Song (618-1279), suivie de la construction du Grand canal le plus long au monde sous les Yuan (1279-1368) et des explorations de l'amiral Zheng He (1371-1433) entre 1405 et 1431 durant l'ère des Ming (1368-1644). Mais la Chine et la mer forment un couple aux relations tumultueuses quand on constate le nombre important – presque une trentaine – de fermetures au commerce maritime entre 1292 et 1757 qui se sont succédé pour se protéger de la piraterie, concentrer ses efforts à l'intérieur des terres au nord et à l'ouest, et éviter une trop grande hégémonie de la classe marchande.

L'importance grandissante des ports

La croissance du tonnage portuaire chinois de 1868 à nos jours reflète les événements marquants de l'histoire récente : le choc brutal de l'avènement de la République populaire en 1949, la reprise rapide dès les années 1960, puis l'envolée du trafic suite aux réformes de 1978, la politique de la « porte ouverte » initiée par Deng Xiaoping (1978-1989). Au niveau régional, le bassin du Yang Tsé reste dominant sur toute la période, grâce à des ports comme Shanghai ou Ningbo. Le nord de la Chine, au poids mineur en début de période, connaît un élan certain pendant la première guerre sino-japonaise (1894-1895), puis l'occupation russe de Dalian (1900-1905) et allemande de Qingdao (1898-1914). L'occupation de la Mandchourie par le Japon de 1931 à 1945 peut expliquer la moindre perte de trafic en 1949, le Nord passant du troisième au second rang pour le reste de la période. Le Sud chinois, principalement constitué des provinces du Guangdong et de Fujian, fut plus durement touché par les luttes intestines des années 1910-1940, et connut une chute de trafic plus sévère et durable qu'ailleurs.

Ces évolutions ne doivent pas masquer la stabilité du système portuaire chinois sur le long terme, les trois régions étant centrées sur des ports au passé ancien comme Shanghai, Canton ou Tianjin. De plus, l'ouverture de 1978 a placé les ports au centre d'une économie auparavant tournée vers la terre, au point d'aboutir de nos jours à un déséquilibre criant entre l'intérieur et le littoral, qui concentre aujourd'hui l'essentiel de la production, des richesses, et de la population du pays. L'industrie exportatrice des zones économiques spéciales (ZES) n'aurait pu se passer des ports. Mais en 1978, seul Hong Kong pouvait prétendre à manutentionner des flux croissants nécessitant des technologies modernes, telle la conteneurisation, alors présentes au Japon, en Corée du Sud et à Taiwan. Et ce port servit de *gateway* pour les exportations chinoises vers le reste du monde. C'est en 1998 que des lignes régulières conteneurisées commencèrent à accoster en Chine continentale, contournant pour la première fois le *hub* hongkongais, grâce à la modernisation des infrastructures portuaires et la diffusion depuis et par Hong Kong de la conteneurisation et de ses acteurs logistiques.

Les ports chinois au tonnage croissant, à l'image de l'économie, deviennent-ils les nouveaux *hubs* de l'Asie ? Force est de constater que non. Ducruet et al. (2010) ont montré que malgré la croissance du tonnage conteneurisé, les ports chinois restent dans l'ombre des *hubs* voisins de Busan (Corée du Sud) et Hong Kong, principales destinations des grands

armateurs mondiaux qui relient l'Asie aux autres grands marchés d'Europe et des Amériques. C'est l'activité de transbordement des conteneurs d'un navire-mère, plus gros, à un navire-feeder, plus petit qui permet de centraliser et de massifier les flux en des points d'éclatement jugés optimaux pour diversifier les origines et destinations desservies via ce nœud. Or elle se concentre toujours au sein des Dragons (Corée, Taïwan, Hong Kong, Singapour). Car au-delà de la capacité, se pose la question du contrôle de l'information liée à ces flux et de la sécurisation des routes maritimes commerciales. L'absence de véritable *hub* régional en Chine vient aussi du fait que le trafic chinois est avant tout destiné au marché intérieur, via le nouveau port en eau profonde de Yangshan, au large de Shanghai.

Le déploiement des réseaux maritimes chinois

Un rapport récent du Korea Maritime Institute (2015) de Séoul montre que la mainmise de la Chine sur la Corée du Nord est non seulement terrestre mais aussi maritime. D'autres travaux confirment la croissance des flux Sud-Sud contournant le canal de Suez pour connecter directement, *via* des navires à forte capacité, la Chine et le Brésil. L'Afrique quant à elle est devenue dans les années récentes une périphérie de l'Asie, en particulier de la Chine, dont le réseau mondialisé de manutention porté par des grands groupes comme COSCO, classé cinquième en 2012, n'a rien à envier à ceux de PSA (Singapour), Hutchinson (Hong Kong) ou DPW (Dubai). Ajoutons enfin des enjeux de développement intérieur : le ravitaillement des centrales thermiques du Sud de la Chine en charbon du Nord par la mer renforce l'autonomie de l'économie du pays, de plus en plus consommatrice de ressources extérieures.

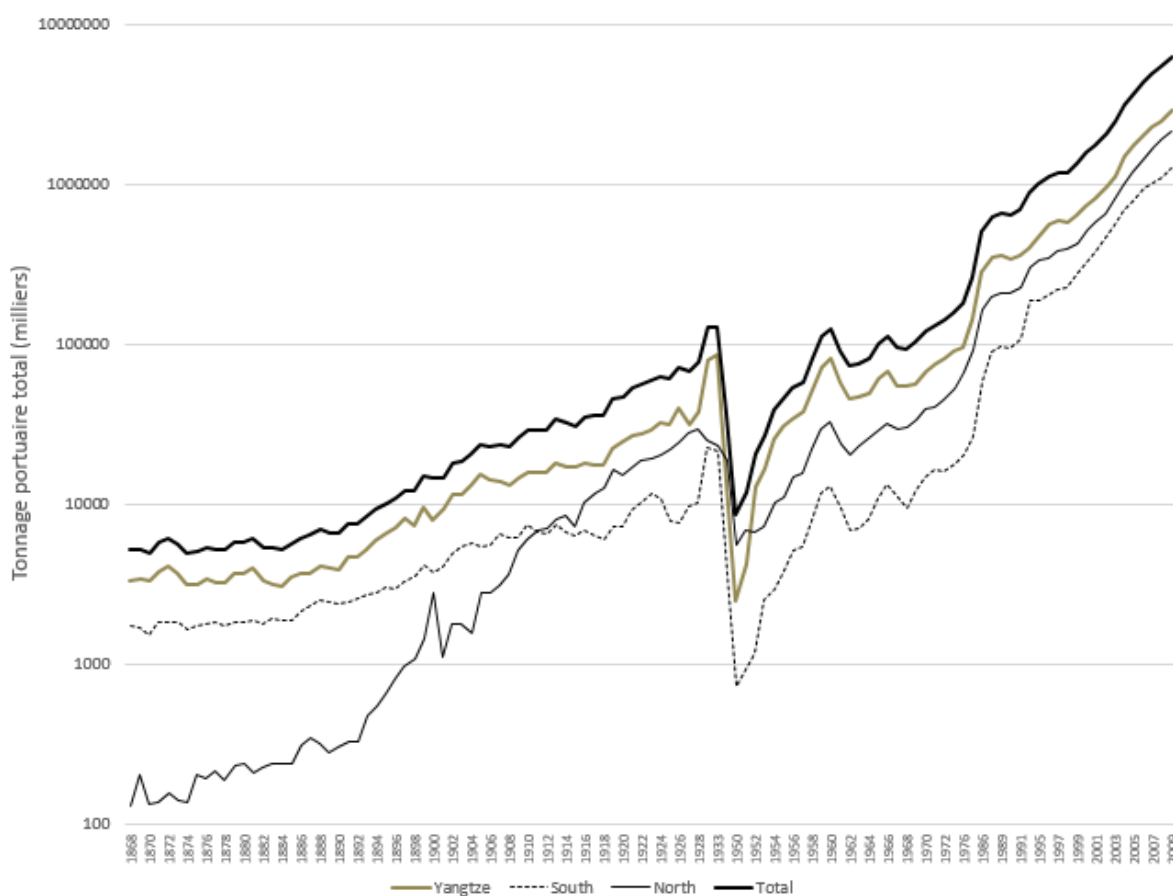


Figure 1 : Evolution du tonnage portuaire chinois total et par région de 1868 à 2009
 Source : adapté d'après Wang et Ducruet (2013)

Bibliographie

Ducruet C., Lee S.W., Ng A.K.Y. (2010) Centrality and vulnerability in liner shipping networks: revisiting the Northeast Asian port hierarchy. *Maritime Policy and Management*, 37(1): 17-36.

Korea Maritime Institute (2015) *The prospect and the progress of international economic dependence of North Korea by analysing North Korea's maritime logistics (shipping network)*. Research Report, Seoul, Republic of Korea.

Wang C., Ducruet C. (2013) Regional resilience and spatial cycles: Long-term evolution of the Chinese port system (221BC-2010AD). *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 104(5): 521-538.