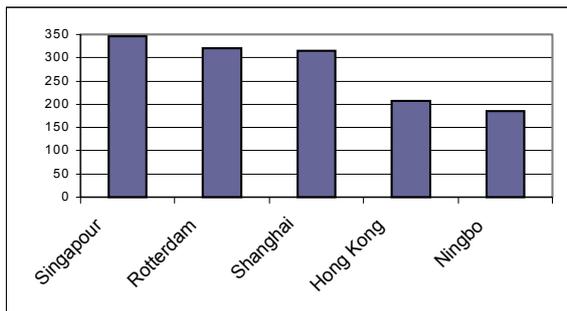


Symbole même des échanges intercontinentaux, les ports révèlent l'ordre économique et commercial mondial en cours dont maintenant chacun sait que qu'il est "perturbé" par le surdéveloppement chinois qui s'il tend les prix (matières premières, affrètement), dope les industries maritimes. Les classements portuaires restent un exercice délicat car il est difficile de comparer véritablement les ports entre eux notamment en matière de volumes globaux. C'est pourquoi nous préférons des comparaisons par secteur d'activité et dans des situations géographiques cohérentes.

L'Asie, zone de concentration des ports géants

Le palmarès des grands ports maritimes de commerce mondiaux fait apparaître la prééminence d'une vingtaine d'établissements portuaires qui totalisent chacun plus d'une centaine de millions de tonnes de marchandises manutentionnées au cours de l'année 2003. Le top cinq rassemble Singapour, Rotterdam, Shanghai, Hong Kong et Ningbo, soit désormais trois ports chinois dans les cinq premiers.

Trafic total en millions de t. des cinq plus grands ports mondiaux



En Europe, les grands ports s'échelonnent de 50 à plus de 300 Mt de trafics. On retrouve Rotterdam, (320 Mt), Anvers (143 Mt) et Hambourg (106 Mt), talonnés par Marseille (95 Mt). Ensuite on compte une petite dizaine de centres industriels et portuaires importants qui manutentionnent entre 50 et 100 Mt, dont Le Havre (71 Mt), Amsterdam (65 Mt), Algeciras (60 Mt), Gênes (52 Mt) et Londres (51 Mt).

En Amérique du Nord, seul Houston (118 Mt) fait figure de géant, suivi par la Nouvelle-Orléans (95 Mt). Mais deux autres ports sont incontournables dans l'organisation portuaire américaine : Los Angeles / Long Beach (85 Mt) et New York (77 Mt).

Toutefois, c'est véritablement en Asie que la croissance économique entraîne une multiplication des ports de taille mondiale qui traitent plus de 100 Mt : c'est notamment le cas de Singapour (347 Mt), Kaohsiung

(138 Mt) à Taiwan, Busan (161 Mt), Gwangyang (124 Mt) et Ulsan (117 Mt) en Corée du Sud ou Nagoya (168 Mt) et Yokohama (125 Mt) au Japon. Surtout, on dénombre neuf très grands établissements portuaires en Chine dont Shanghai (316 Mt) et Hong Kong (207 Mt). De plus, en 2003, ce que l'on appelle la « surcroissance » chinoise n'en est qu'à ses prémices et elle ne prend véritablement son ampleur qu'à partir du second trimestre 2004. Cela signifie que les ports chinois prennent encore plus d'importance dans le commerce mondial au cours de l'année 2004.

La croissance des trafics dans quelques grands ports chinois

milliers de tonnes	1990	1995	2000	2003	évolution 2000/2003
Shanghai	139 590	165 670	204 400	316 210	54,70%
Hong Kong	89 005	127 175	178 210	207 612	16,49%
Ningbo	25 540	68 530	115 470	185 430	60,58%
Guangzhou	41 630	72 990	111 280	171 870	54,40%
Tianjin	20 630	57 870	95 660	161 820	69,16%
Qingdao	30 340	51 030	86 360	140 900	63,15%
Dalian	49 520	64 170	90 840	126 020	38,70%
Qinhuangdao	69 450	83 820	97 430	125 620	28,90%

Hong Kong trafic 2001 au lieu de 2000

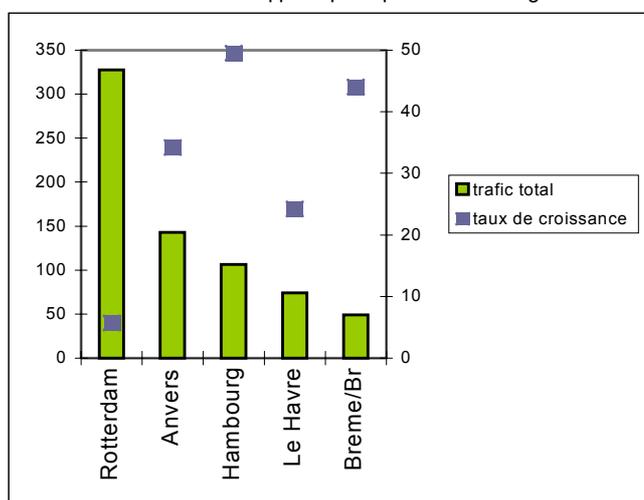
Les dynamiques régionales

Les ports chinois profitent tous plus ou moins de la croissance des exportations de leurs industries nationales et des besoins en matières premières du pays. Pour autant, une forte concurrence anime les différents ports au détriment de Hong Kong qui voit sa progression limitée par des ports comme Shanghai, Guangzhou ou Tianjin. Il en va de même pour l'autre grand port asiatique, Singapour, dont les trafics n'affichent pas les taux records de progression de Shanghai et de ses outsiders. Les taux de l'archipel de Singapour sont plutôt du même ordre que ceux de Hong Kong.

En Amérique du Nord, alors que la fin des années 1990 avait profité aux ports de la côte ouest des Etats-Unis, Los Angeles et Long Beach en tête, le port de New York retrouve depuis quelques années le chemin de la croissance. Il a ainsi progressé de 63.4 à 76.9 Mt entre 2000 et 2003, tandis que le port de Los Angeles reste stable à 40 Mt et que Long Beach augmente ses trafics de 40.5 à 44 Mt sur cette période. Pour leur part, les ports pétroliers et agricoles du golfe du Mexique (Houston, Nouvelle-Orleans, Corpus Christi, Ports of South Louisiana...) sont caractérisés par des trafics relativement stables ou en croissance.

En Europe du nord, on assiste à un tassement de l'attraction de Rotterdam au profit des ports de Anvers, Le Havre et surtout Hambourg.

Trafic total 2003 en millions de tonnes et taux de croissance entre 1997 et 2003 des cinq principaux ports de la Rangée Nord



Enfin, les ports français augmentent leurs trafics dans un contexte de bonne santé du commerce maritime en Europe.

Trafic total 2003 et croissance 2002/03 d'un panel de ports français et européens

	trafic total Mt	% croissance
Marseille	95.5	3.5
Le Havre	72	5.6
Dunkerque	50	6.5
Gênes	53	2.3
Barcelone	35.5	8.9
Southampton	35.7	4.7
Liverpool	31	4
Anvers	143	8.5

Les grands ports vraciers d'exportation dans le monde

Les grands ports qui manutentionnent des vrac secs sont assez bien identifiés. D'une année sur l'autre leurs trafics sont souvent stables car dépendants directement des capacités d'extraction des mines dont ils sont le débouché.

Ainsi on note toujours la présence des ports australiens, spécialisés sur les exportations de charbon sur la côte est (Newcastle, Hay Point, Port Kembla, Gladstone) et de minerai de fer sur la côte ouest (Dampier, Port Hedland,...).

Trafics vraciers 2003 d'un panel de ports miniers australiens avec trafic dominant en %

	Mt	Trafic dominant
Port Hedland	79.1	95% minerai
Newcastle	76.2	90% charbon
Dampier	74.2	85% minerai
Gladstone	55.4	75% charbon
Port Kembla	19.2	50% charbon

En Afrique du Sud, Saldanha Bay (29,6 Mt de minerais) et surtout Richards Bay (83 Mt, pour les 3/4 du charbon) assurent le transit portuaire des exportations nationales. En Amérique du Sud, on retrouve quelques grands ports charbonniers (Puerto Bolivar en Colombie) mais surtout des ports minéraliers (Tubarao, Sepetiba, Itaqui au Brésil par exemple), et aussi à dominante agricole (Santos, Paranagua).

La présence de l'Amérique du Nord sur plusieurs grands marchés mondiaux se vérifie au travers des ports de Vancouver (Canada - Côte ouest, 44 Mt dont des céréales et du charbon), de Hampton Roads / Norfolk (Etats-Unis - Côte Est, 11.2 Mt, pour l'essentiel du charbon) et surtout de l'ensemble des ports du Delta du Mississippi, notamment La Nouvelle Orléans, (Etats-Unis - Golfe du Mexique, 52 Mt essentiellement des céréales et produits agricoles).

Les grands ports pétroliers en Europe

On remarque trois ports majeurs sur les trafics pétroliers en Europe. C'est tout d'abord Rotterdam, 127.3 Mt de trafic pétroliers en 2003, qui abrite des raffineries, mais qui alimente aussi par pipe line celles de raffineries, mais qui alimente aussi par pipe line celles de raffineries, mais qui alimente aussi par pipe line celles de raffineries, mais qui alimente aussi par pipe line celles de raffineries. En seconde position par le volume de trafic on trouve l'ensemble portuaire de Bergen en Norvège, qui rassemble les terminaux de Bergen, Mongstad et Sture. Ce sont 71.4 Mt de produits pétroliers qui ont transité par ces installations en 2003. Mongstad héberge certes la plus importante raffinerie du pays, (10 Mt de capacité, soit une taille moyenne en Europe), mais le site doit toute son importance à son rôle de plaque tournante des flux pour Statoil, la compagnie pétrolière norvégienne. En troisième position, Marseille demeure la troisième place pétrolière de l'Europe avec 57.7 Mt en 2003.

Les ports à conteneurs dominants

Les grands ports conteneurs cumulent souvent plusieurs caractéristiques. La première d'entre elle est d'être le port d'un vaste hinterland, producteur et / ou consommateur de biens manufacturés. Dans beaucoup de pays, il s'agit d'un grand port national, même si pour des raisons de couverture complémentaire du territoire, d'autres ports peuvent être actifs (Le Havre et Marseille pour la France).

Un certain nombre de ces "*main ports*" en Europe possèdent une dimension transnationale avec des hinterlands pénétrant au cœur du continent. C'est le cas notamment des ports de la Mer du Nord qui rayonnent jusqu'en Europe centrale. A une couverture nationale et transnationale des marchés s'ajoute depuis les années quatre-vingt-dix la nouvelle donne géographique des "*hubs*". Un certain nombre de ports ont émergé comme place de transbordement pour rationaliser et optimiser les services océaniques par une mise en corrélation des grands services Est – Ouest, des lignes Nord – Sud et des feeders régionaux.

Donc en envisageant les ports du point de vue du nombre d'evp manutentionné, on constate que les plus grands sont ceux cumulant les fonctions de hubs et de main port à l'échelle continentale. Il faut bien rappeler que le statut de *hub* permet mathématiquement un double comptage de tous les conteneurs en transbordement. Ainsi il faut distinguer quatre catégories de ports : les ports globaux (PG), les *hubs* (H), les ports nationaux (PN) et les ports régionaux (PR). Néanmoins, ce découpage est essentiellement valable dans les zones où la situation géographique est la plus complexe : forme du continent, nombreux Etats, zones de production et de consommation, etc.

Les ports européens

Rotterdam reste le plus grand port nord européen malgré la croissance soutenue de Anvers et de Hambourg, cependant la croissance du port néerlandais est moins forte (8,3%) par rapport à ces concurrents belge, allemand et français (environ 12%). Ces trois ports profitant de leur statut de ports continentaux et de *hubs*. En fait, il existe un certain découpage logique du continent entre les ports : Belgique et le Nord de la France pour Anvers, Pays Bas et Rhénanie pour Rotterdam, Nord de l'Allemagne pour Brême, Europe de l'Est et la Scandinavie en plus pour Hambourg. Pour la première fois Le Havre approche les 2 M d'evp une performance permise par le marché français et le transbordement vers les îles britanniques.

Manche – Mer du Nord

	type	M evp
Rotterdam	PG	7,106
Hambourg	PG	6,138
Anvers	PG	5,445
Brême	PN	3,190
Felixstowe	PG	2,482
Le Havre	PN	1,984
Southampton	PN	1,374
Zeebrugge	PN	1,012
Londres	PN	0,911
Medway	PN	0,518
Hull	PN	0,267
Dunkerque	PR	0,161
Teesport	PN	0,125
Rouen	PR	0,124

En Méditerranée, il faut distinguer, les ports situés sur les rivages nord dont les trafics sont liés à l'économie nationale, des *hubs* du sud qui n'ont qu'une fonction de transbordement à la croisée des routes maritimes. Valence bénéficie d'une quasi double nature ce qui explique sa bonne croissance (8,5%) comme à Barcelone (11,5%).

La Méditerranée

	type	M evp
Gioia Tauro	H	3,080
Algeciras	H	2,515
Valence	PN	1,991
Barcelone	PN	1,652
Le Pirée	PN	1,605
Gênes	PN	1,605
Marsaxlokk	H	1,305
La Spezia	PN	1,006
Marseille	PN	0,830
Tarente	H	0,658
Livourne	PR	0,592
Naples	PR	0,433
Salerne	PR	0,342
Venise	PR	0,283
Cagliari	H	0,282

L'Europe atlantique reste à la marge de la forte croissance de la conteneurisation. Les ports n'ont qu'une dimension nationale à l'échelle de petits Etats (Irlande, Portugal) ou d'ensemble régional. En outre, aucun port n'a de fonction de transbordement.

L'Atlantique

	type	M evp
Liverpool	PR	0,566
Lisbonne	PN	0,554
Dublin	PN	0,495
Bilbao	PR	0,453
Lisbonne	PN	0,320
Belfast	PR	0,210
Waterford	PR	0,175
Vigo	PR	0,161
Cork	PR	0,137
Nantes St N	PR	0,119

Les ports en Amérique du Nord

Les USA et le Canada forment un vaste continent finalement d'une grande simplicité géographique. Le positionnement des ports dépend de leur place sur les routes maritimes et de la capacité de leur hinterland

proche mais aussi de la pénétration vers l'intérieur via les grands opérateurs ferroviaires.

New York est le plus grand port de la Côte Est. Cependant, cette façade ne possède pas de *hubs* car les lignes, en général, font des services le long de côtes de New York à Houston. A l'exception de Savannah (+25%), la croissance est limitée pour ces ports tournés vers l'Europe et la Méditerranée. La Côte Ouest concentre l'essentiel de ses trafics transpacifiques sur le doublon californien Los Angeles Long Beach avec là encore des taux de transbordement très faibles.

Côte Est – Golfe du Mexique – Côte Ouest

	M evp		M evp
NYNJ	4,067	Port Everg.	0,569
Charleston	1,690	Halifax	0,541
Hampton R.	1,646	Los Angeles	7,148
Savannah	1,251	Long Beach	4,658
Houston	1,243	Oakland	1,923
Montréal	1,108	Tacoma	1,738
Miami	1,028	Vancouver	1,539
Jacksonville	0,692	Seattle	1,486

Les ports asiatiques

La croissance chinoise a modifié en quelques années l'ordre portuaire en Extrême-Orient. Pour l'ensemble de l'Asie pacifique il faut distinguer trois situations. En premier lieu, la Chine, dont les ports depuis 2002 sont entrés dans une phase d'hyper (19 à 32% en 2003) en exportant les biens manufacturés vers l'ensemble de la planète. En comparaison les ports nationaux de Corée du Sud, de Taiwan et du Japon ont des croissances beaucoup plus limitées (8,8% à Pusan, 3,9% à Kaohsiung, 9,4% à Tokyo) à l'image de l'évolution plus "normale" de leur économie. Les ports des pays d'Asie du Sud-Est bénéficient de deux phénomènes, d'une part la performance des nouveaux pays industrialisés et d'autre part ce développement de quelques *hubs* en concurrence directe avec Singapour qui n'affiche que 8% de croissance en 2003.

Extrême-Orient

	pays	M d'evp		pays	M d'evp
Hong Kong	Ch	20,449	Ningbo	Ch	2,700
Singapour	Sg	18,410	Manille	Phi	2,220
Shanghai	Ch	11,280	Yokohama	Jp	2,411
Shenzhen	Ch	10,650	Kobe	Jp	2,390
Busan	Co	10,407	Xiamen	Ch	2,330
Kaohsiung	Tw	8,840	Nagoya	Jp	2,073
Port Klang	Ma	4,841	Keelung	Tw	2,007
Qingdao	Ch	4,230	Dalian	Ch	1,670
Tanjung Pelap.	Ma	3,487	Osaka	Jp	1,609
Tokyo	Jp	3,310	Tanjung Per.	Ind	1,575
Laem-Chebong	Ind	3,181	Taichung	Tw	1,247
Tianjin	Ch	3,010	Kwangyang	Co	1,235
Guangzhou	Ch	2,760	Bangkok	Th	1,216
Jakarta	Th	2,757	Incheon	Co	0,821

Les deux grands hubs d'Asie, Hong Kong et Singapour restent encore en tête. Cependant, la croissance des ports chinois et la mise en place de services directs vers l'Europe et l'Amérique devraient

réduire en partie leur rôle. En Corée et à Taiwan, les grands ports nationaux sont au service des exportations (Busan et Kaohsiung) alors qu'au Japon quatre ports se partagent les flux. En Asie du Sud Est, il faut distinguer les ports de commerce (Laem Chabang Manille, et Djakarta) et les ports de transbordement placés près du détroit de Malacca (Port Klang, Tanjung Pelepas).

De la Mer Rouge à l'Amérique Latine...

Dans le Golfe persique les échanges sont quasiment que des trafics d'importation. Dubaï est la grande plate forme alors que quelques ports servent de hubs sur la route Asie – Europe (Aden, Salaha). Pour le sous continent indien, le port de Nava Shevadans la région de Bombai domine les trafics indiens qui sont globalement assez faibles (moins de 200 000 evp par port) prouvant encore le décalage économique de l'Inde avec le commerce mondial.

Mer Rouge – Golfe persique

	pays	M d'evp
Dubai	EAU	5,151
Salaha	Oma	1,900
Jeddah	ASao	1,777
Khor Fakkan	EAU	1,310
Bandar Abas	Iran	0,700
Dammam	ASao	0,575
Aden	Yem	0,410

Océan Indien

	pays	M d'evp
Nava Sheva	Ind	2,174
Colombo	SriL	1,950
Karashi	Pak	0,750
Chennai	Ind	0,492
Bombai	Ind	0,190
Calcuta	Ind	0,122
Cochin	Ind	0,129
Haldi	Ind	0,136

D'une certaine façon, c'est l'Amérique latine en entier qui semble en retrait en partie à cause de la limite des volumes exportés (hors les produits frais). Quelques ports d'Amérique centrale et des Caraïbes ne sont que des *hubs* de transbordement.

Amérique Latine - Caraïbe

	pays	M d'evp		pays	M d'evp
Colon	Pan	1,512	Veracruz	Mx	0,571
Santos	Br	1,560	Rio Grande	Br	0,551
San Juan	PRi	1,435	Callao	Per	0,553
Kingston	Ja	1,137	San Antonio	Chi	0,524
Freeport	Bh	0,890	Guayaquil	Equ	0,468
Buenos Aires	Arg	0,897	Itajai	Br	0,466
Manzanillo	Mx	0,777	Balboa	Pan	0,457
Puerto Limon	CR	0,611	Porto Cores	Hon	0,399

Le continent le plus à la marge reste l'Afrique. Dans sa partie ouest, Abidjan domine traditionnellement le classement (600 000 evp) cependant les troubles depuis plus d'un an devrait provoquer des transferts de trafics à destination des pays enclavés. En Afrique de l'Ouest, Dakar représentait en 200,3 281 000 evp, Lomé 166 000, alors que Cotonou, Douala et Pointe Noire comptabilisent tous moins de 100 000 evp.

Romuald Lacoste, Paul Turret

Synthèse réalisée avec le soutien de l'Union européenne (FEDER)

Janvier 2005 - ISSN: 1282-3910 – Dépôt légal : mois en cours

Directeur de la rédaction : Paul TOURRET