

La desserte maritime du pacifique

Jacques MARCADON - Université
de Nantes - UMR 6554 LETG

Le plus vaste océan (181 M km²)

- Les routes du Pacifique nord:
- Yokohama – Vancouver: 4 200 mn (milles nautiques)
- Yokohama –Honolulu– Panama: 8 098 mn
- Les routes du Pacifique sud:
- Yokohama – Sydney : 4 520 mn
- Sydney –Auckland- Panama: 7 870 mn
- Façade asiatique:
- Singapour – Yokohama: 2 888 mn
- Côte Am. Nord: Panama – Vancouver: 4 109 mn
- Côte Am. Sud: Panama – Valparaiso: 2 647 mn

Les plus grands ports du monde sont asiatiques

- Derrière Singapour, 1er (347 Mt en 2003) les ports chinois sont les plus actifs: Shanghai (316 Mt), Hong Kong (208 Mt), Ningbo (185 Mt), Guangzhou (172 Mt), Tianjin(162 Mt), Qingdao (141 Mt), Dalian (126 Mt), Qinhuangdao (126 Mt)
- Les autres ports d'Asie ont aussi des trafics élevés: Nagoya (168 Mt), Yokohama (125 Mt); Kaohsiung (138 Mt); Busan (161 Mt), Gwangyang (124 Mt), Ulsan (117 Mt)

Les ports des autres littoraux n'atteignent pas de tels scores

- Les plus gros trafics se situent en Amérique du Nord: de 40 à 44 Mt pour Vancouver, Long Beach, Los Angeles
- L'Australie possède de grands ports vraquiers d'exportation comme les ports charbonniers de Newcastle (77 Mt), Gladstone (58 Mt)
- Les ports sud et centre américains dépassent rarement 10 Mt et plus souvent traitent des trafics de 2 à 5 Mt
- Les petits trafics des territoires océaniques (Papeete: 1,7 Mt)

La Chine 1ère pour les trafics portuaires

- 2003, trafic total des ports maritimes chinois hors Hong Kong: 1,9 milliard de T
- Le trafic total conteneurs: 48 M EVP + 20 M EVP pour Hong Kong soit quasi le quart des flux mondiaux (280 M EVP)

13 des 20 premiers ports mondiaux à conteneurs en 2003

| | | |
|-----------------|---------------|-----|
| Hong Kong | 20, 449 M EVP | 1er |
| Singapour | 18, 410 M EVP | 2è |
| Shanghai | 11, 281 M EVP | 3è |
| Shenzhen | 10, 649 M EVP | 4è |
| Busan | 10, 366 M EVP | 5è |
| Kaohsiung | 8, 843 M EVP | 6è |
| Los Angeles | 7, 178 M EVP | 7è |
| Port Kelang | 4, 841 M EVP | 12è |
| Long Beach | 4, 658 M EVP | 13è |
| Qingdao | 4, 238 M EVP | 14è |
| Tanjung Pelepas | 3, 487 M EVP | 16è |
| Tokyo | 3, 310 M EVP | 17è |
| Laem chabang | 3, 180 M EVP | 19è |

Contraste entre le nord et le sud de la rive américaine pour les flux conteneurisés

- Les trois regroupements majeurs de trafics en Amérique du nord: au nord, Vancouver (1,5 M EVP), Tacoma (1,7 M EVP), Seattle (1,5 M EVP); au centre Oakland (1,9 MEVP), au sud Los Angeles (7,2 M EVP) et Long Beach (4,6 M EVP).
- En Amérique centrale et sud des flux de l'ordre de 0,5 M EVP à Balboa (entrée canal Panama), Callao (Pérou), Guayaquil (Equateur), San Antonio (Chili)

Evolution des positions portuaires dominantes

- Années 1970: domination des ports de la mégalopolis japonaise, développement des ZIP, baie de Tokyo, couple Osaka-Kobé, Nagoya
- Années 1980: avec l'essor de la conteneurisation, montée en puissance des ports des NPI, Hong Kong, Singapour, Kaohsiung (Taïwan) Busan (Corée du Sud)
- Fin des années 90: nouveaux concurrents dans les PVD (Malaisie...) et en Chine

Rapidité du développement portuaire des nouveaux venus: l'exemple de la Corée du Sud

- Essor du transbordement à Busan: 5% du trafic en 1989, 25% en 1999, 41% en 2003
- Installations portuaires insuffisantes d'où construction du New Busan Port 10 km à l'ouest et essor de Gwangyang à 140 km devenu le 2^e port de Corée du sud (124,4 Mt)

La croissance formidable des ports chinois (évol. 2000/2003)

| | |
|-------------|---------|
| Shanghai | 54,70 % |
| Hong Kong | 16,49 % |
| Ningbo | 60,58 % |
| Guangzhou | 54,40 % |
| Tianjin | 69,16 % |
| Qingdao | 63,15 % |
| Dalian | 38,70 % |
| Qinhuangdao | 28,90 % |

En 20 ans la Chine rattrape un énorme retard

- 1er terminal à conteneurs entré en service en 1981 à Xingang près de Tianjin
- 1er train bloc à conteneurs fin 1994
- Les trafics s'envolent: Shanghai traite 0,575 M EVP en 1991; 1,950 M EVP en 1996; 6,340 M EVP en 2001; 11,280 M EVP en 2003 et 14,500 M EVP en 2004

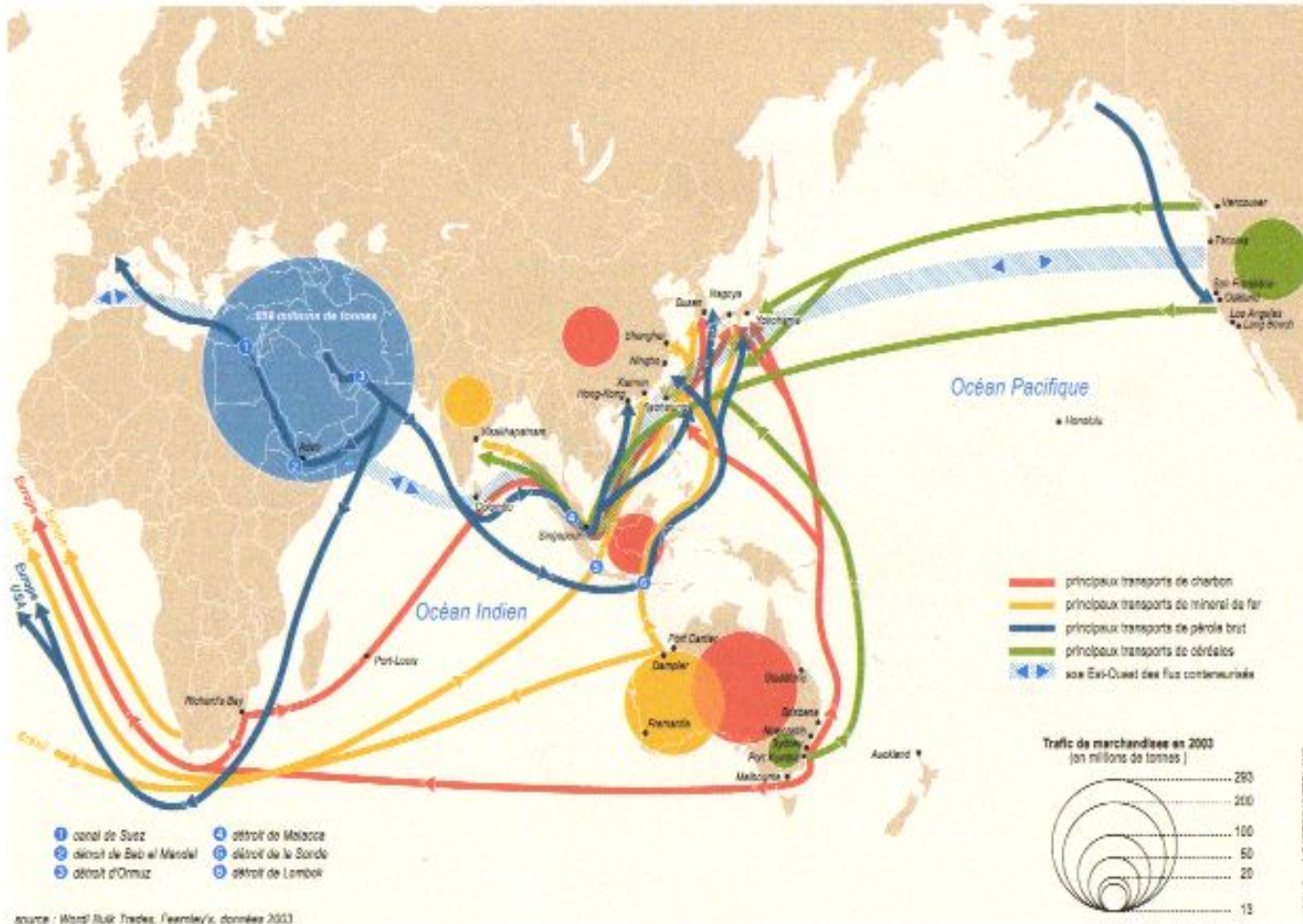
Éléments d'explication à la nouvelle organisation portuaire en Asie

- Le déclin des ports du Japon est relatif, il est lié:
- à une économie aux taux de croissance plus faibles qu'en Chine ou en Corée du sud
- à des coûts comparatifs défavorables: la manutention d'un conteneur 20' = 235 \$ à Kobe et 80 \$ à Busan, + des syndicats plus revendicatifs qu'ailleurs
- à des événements comme le tremblement de terre de Kobe en 1995 qui a changé les habitudes des armements
- Mais la situation géographique du Japon est un atout: 1er touché à l'import de l'Amérique, dernier à l'export, et 1er touché à l'export vers l'Europe, dernier à l'import.

La contribution des échanges de vracs

- La principale route du pétrole au monde part du Moyen-Orient et via le détroit de Malacca (ou le détroit de Lombok pour les ULCC) approvisionne l'Asie.
- L'Asie est encore la destination principale des flux de minerai de fer d'Australie, du Brésil et de l'Inde, comme des flux de charbons australiens, indonésiens et sud-africains.

Les principales marchandises sur les routes de l'Océan Indien et du Pacifique



La puissance des armements asiatiques

- De très grandes compagnies généralistes intégrées à des groupes industriels et financiers.
- Cas des armements japonais Mitsui OSK Lines, Kline, NYK
- Cas des armements sud-coréens liés aux chaebols comme Hyundai Merchant Marine
- Cas en Chine avec des groupes publics et l'armement d'Etat COSCO (China Ocean Shipping Cy)

Les flottes immenses des armements asiatiques dans tous les secteurs

- Les principaux armements vraquiers sont asiatiques (devant les européens): COSCO (1er), NYK (2è), Inui (3è), Escobal (5è), Chugoku Sogyo (6è), China ship. (7è), Hyundai (8è), Daeyang (9è), China Yantai (10è)
- Dans le transport des véhicules, NYK, Hyundai, Mitsui sont des acteurs majeurs face aux scandinaves.
- Dans le secteur pétrolier et gazier les armements asiatiques sont très actifs comme dans le secteur des divers conteneurisés

Des armements très dépendants de l'économie de leur pays

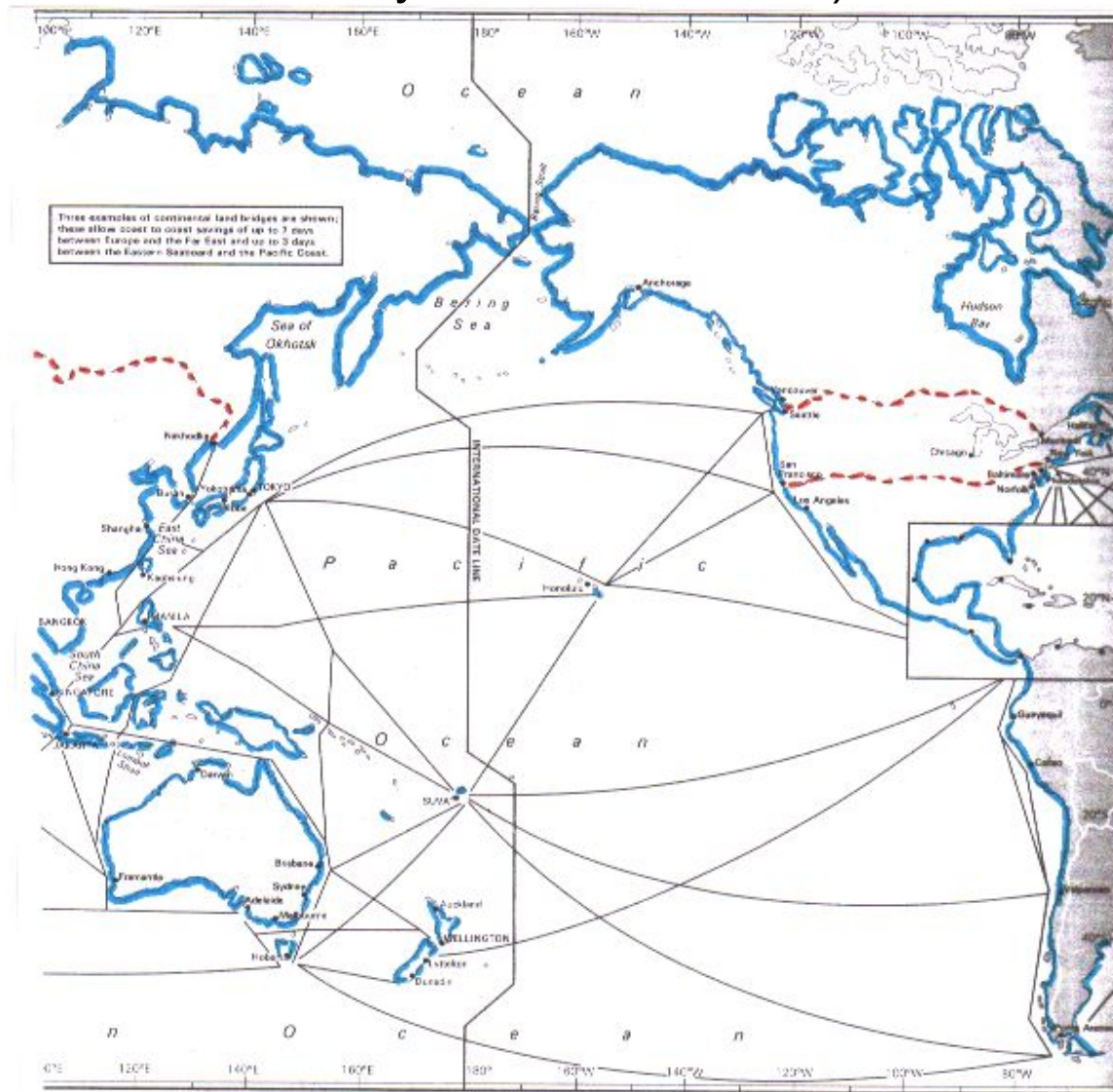
- La force de ces armements est de transporter les énormes besoins en matières premières pour le développement de leur pays. C'est aussi un risque quand la conjoncture est défavorable.
- C'est aussi le cas dans le transport conteneurisé lié à leurs trafics nationaux, leurs réseaux de lignes s'appuyant sur un hub national majeur
- Ce sont des armements « chargeurs » plus que « transporteurs » comme les européens.

Les dessertes conteneurisées d'Evergreen, 3^e armement mondial

- 3 services sur les routes péricontinentales du Pacifique: Panama – côte ouest de l'Am. du sud; Nord Asie – Australie; Sud Asie – Australie.
- Les deux services tour-du-monde en 84 j. sur le grand axe Est-Ouest
- 3 services entre l'Asie et la côte Est des USA via Panama
- 6 services purement transpacifiques (rotation de 35 j en général)
- Un service entre l'Am. du Sud côte Est, l'Afrique du sud et l'Asie

Les routes transpacifiques

(source:
Lloyd's Maritime Atlas)



L'évolution dans le temps de la desserte des îles du Pacifique sud

- Le Pacifique sud: l'obstacle du vide océanique a longtemps freiné les échanges, les distances sont trop grandes pour des populations peu nombreuses et de faibles quantités de marchandises à transporter.
- Seconde moitié XIX^e: migrations d'Européens, émergence de 3 ports de transit, Sydney, Valparaiso, San Francisco (transfert du train au navire)
- 1914 ouverture du canal de Panama, suppression de l'escale de Valparaiso
- Fin XX^e travaux d'aménagements dans certains ports océaniques, organisation de réseaux maritimes avec la hiérarchisation des lignes: réseaux régionaux de dessertes inter-îles et dépendance vis-à-vis de quelques ports majeurs.

Le déséquilibre structurel des flux Asie-Amérique et Asie-Europe

- 1980 1er accord maritime Chine-USA, ouverture réciproque d'un certain nombre de ports.
- 2005 les flux transpacifiques Chine-USA sont les plus importants du monde mais il n'y a plus d'armement américain à toucher la Chine (rachat d'APL par NOL de Singapour en 1997 et de Sealand par Maersk en 1999)
- En 2003 le tiers des conteneurs déchargés dans les ports des USA vient de Chine, le déséquilibre existe aussi avec les autres pays d'Asie (sur 10 conteneurs pleins venant d'Asie, 4 repartent chargés). Ce problème existe, moins accusé entre l'Asie et l'Europe.
- Conséquence sur la tarification selon le sens du trafic (du simple au double)

Les relations transpacifiques conteneurisées Asie-Amérique du Nord, le plus gros trafic du monde

- En 2002: 20 M EVP entre l'Asie et l'Am. du Nord, 15,5 M EVP entre l'Asie et l'Europe, 10 M EVP en transatlantique. Les flux inter-asiatiques de l'ordre de 25 M EVP
- Ces volumes transpacifiques font appel à des réseaux denses de lignes régulières, les Grandes Alliances sont présentes: Grand Alliance (Hapag, P&O Nedlloyd, OOCL, NYK), la New World Alliance (APL, Mitsui OSK, Hyundai), CKYH (Cosco, Kline, Yangming, Hanjin), les grands armements globaux aussi comme Maersk-Sealand, Evergreen, MSC, CMA-CGM, China Shipping Container Line...

Le canal de Panama et les landbridges dans la continuité des dessertes maritimes

- Le canal de Panama toujours d'actualité malgré le système des « landbridges » nord-américains qui font face à l'engorgement des réseaux avec la croissance des tonnages conteneurisés débarqués (les porte-conteneurs de plus en plus grands, 6000 à 8000 EVP alors qu'un train bloc à double hauteur ne peut pas prendre plus de 2000 EVP).

Les acteurs asiatiques et les réseaux globaux

- Les armements asiatiques s'appuient sur un système de partenariat dès les années 70, actuellement ils sont les acteurs majeurs des Alliances.
- Les opérateurs portuaires asiatiques, principalement Hutchinson Whampoa de Hong Kong et PSA de Singapour, contrôlent de grandes plates-formes de transbordement, les hubs et les réseaux logistiques; ils ne sont pas les seuls, Européens et Américains sont présents aussi.

Les enjeux de la sûreté maritime et portuaire

Le code ISPS (International Ship and Port Security) adopté en décembre 2002 suite aux attentats du 11 septembre 2001 et la CSI (Container Security Initiative) créent indirectement une hiérarchie de ports.

- Les détroits et les mers de l'Asie du sud-est sont la région la plus dangereuse du monde en matière de piraterie
- Coopération des états riverains du détroit de Malacca pour lutter contre la piraterie. L'accord d'avril 2005 étend cette coopération à d'autres pays d'Asie.

Conclusion: le système du transport maritime du Pacifique

- Un ensemble spatial dynamique organisé autour de sous-ensembles définis par des nœuds portuaires , des réseaux de lignes et de flux de marchandises branchés sur des ensembles continentaux
- 4 grands types de routes: les routes Est-Ouest du Pacifique Nord, les routes diagonales, la desserte émiettée des archipels du Sud-Ouest, les routes méridiennes péricontinentales