



Institut Français de la Mer
Article paru dans **le Journal de la Marine Marchande**
dans ses livraisons de février 2005

L'évolution des ports chinois

André Vigarié

De l'Académie de Marine, professeur honoraire de l'université de Nantes, administrateur de l'IFM

L'accès à une puissance retrouvée

Jusqu'au XVIII^e siècle, la Chine fut une puissance maritime dominante dans l'Asie du Sud Est : par sa flotte, son commerce, ses ports contrôlés étroitement par son gouvernement central ; elle le fut par sa domination des marchés de produits chers et recherchés (soies, épices...) ; elle fut maîtresse, aux dimensions de son époque évidemment. Elle retrouve aujourd'hui une capacité de commerce océanique de grande ampleur, avec sans doute bien des problèmes, visibles ou cachés.

Elle présente une situation assez surprenante : on a beaucoup écrit sur sa conception d'économie socialiste de marché, ouverte sur les échanges océaniques qui sont, par nature, libéraux aujourd'hui ; mais elle montre une forte volonté d'accession à un haut niveau de développement qui implique - ou qui a imposé - des adaptations doctrinales ; ces dernières ont été surtout le fait de Deng Xiaoping, et elles ont été prises dans la période de son gouvernement : « *qu'importe la couleur du chat s'il attrape les souris* ». La réussite, au niveau actuel, qui n'est que transitoire, est par bien des côtés, exceptionnelle : la Chine possède la cinquième flotte mondiale sous pavillon national (HongKong compris)¹, mais la troisième pour la propriété réelle des navires, et une part est armée sous pavillons extérieurs ; elle est en passe de devenir le premier ou le second complexe portuaire du monde. Tout cela mérite réflexion quant aux bases et aux aspects de ces succès.

¹ La question de l'intégration d'HongKong dans les statistiques de la Chine sera abordée dans la seconde partie.

I – La mer : orientation inévitable de la Chine actuelle

Les chiffres parlent d'eux-mêmes : aujourd'hui, la Chine est la troisième nation commerciale du monde et a repoussé la France et l'Allemagne au-delà de leurs anciennes places ; pour des raisons géographiques et politiques, son commerce est presque exclusivement maritime. En 2003, **il atteint 850 milliards d'US \$** ; or, à la mort de Mao Tse Tung, en 1976, il n'était que de 20 milliards, et n'a dépassé le niveau des 100 milliards² qu'en 1988 : cela montre l'accélération de son développement dans la décennie écoulée ; il a été multiplié par 4,3 dans les dix dernières années et cette tendance se renforce depuis le début du XXI^e siècle. Les ports en sont les éléments actifs. **Leur trafic est devenu énorme : 2 milliards** de tonnes en 2003 dit officiellement le ministère des Transports. En ordre de grandeur, c'est ce que font ensemble les villes maritimes des 25 pays de l'Union européenne. On ne peut guère ne pas s'interroger sur les raisons d'une telle progression, et sur les aspects qu'elle présente.

1. Une économie particulièrement active

Cela apparaît aux seuls faits d'observation, mais on reviendra plus tard sur les risques qu'elle présente.

Le *produit national brut*, richesse créée en une année, s'est développé depuis une génération au rythme très soutenu de 8 à 9 % l'an, et aujourd'hui, il est le sixième du monde avec 1 234 milliards de dollars ; certes, il reste très bas par habitant, mais l'effet de masse demeure, et pèse sur les échanges.

La Chine est devenue la *quatrième nation industrielle* du globe ; elle le doit, certes, à des réserves naturelles, mais qui ne suffisent plus à ses besoins. Premier producteur d'acier (265 Mt. en 2004, soit le quart de la production universelle), elle est venue à l'obligation d'importer massivement minerais et charbon et on a parlé d'une boulimie excessive et gênante pour les autres nations. Second producteur d'électricité, essentiellement thermique, elle doit acheter 91 Mt. de pétrole alors qu'elle en produit 163 Mt, et qu'elle en exportait.

Dans la période d'influence de Deng Xiaoping (1978 – 1997), une *adaptation doctrinale* a été progressivement faite, à partir des bases rigides du socialisme maoïste. Les aspects en sont divers, mais l'objectif a été d'attirer le plus possible de capitaux extérieurs, avec l'appui des « *fat cats* » de la diaspora et des désirs de pénétration des occidentaux. Un des moyens de cette politique fut la création des *zones économiques spéciales* (ZES) : espaces ouverts aux investissements étrangers moyennant des allègements de contraintes administratives, fiscales, douanières et la réexportation des profits et des marchandises. Les quatre premières ont été créées en 1979 ; puis 14 autres en 1984, suite à la rapide réussite des précédentes ; la plupart ont été localisées dans les secteurs portuaires, et aisément tournées vers l'extérieur ; certaines ont bénéficié du statut de zones franches.

Leur réussite repose aussi sur l'abondance d'une main d'œuvre peu payée, peu exigeante, facilement renouvelée, ce qui est propice à la production, mais non pas à la création d'un grand marché intérieur, il faudra y revenir ; et cela aussi oriente vers l'exportation. La période de domination du monde par l'usage du machinisme et des

² La France n'y participe que moyennement : 13,3 milliards d'euros, et y exporte prioritairement des équipements aéronautiques et des voitures, mais importe 9 milliards de produits fabriqués.

techniques s'efface peut-être devant le poids des masses humaines associées à cette technicité, la Chine n'est peut-être pas seule dans ce cas.

2. Un développement de l'économie chinoise, nécessairement tourné vers l'extérieur, c'est-à-dire vers la mer

Bien des raisons expliquent ce développement tourné vers l'extérieur.

L'adhésion aux grands *organismes de régulation du commerce universel* n'est donc pas un fait du hasard. En dehors d'accords bilatéraux avec de nombreuses autres nations asiatiques ou autres, dont les mobiles ont souvent un arrière-plan politique, c'est assez tardivement, qu'en 1994, la Chine s'est tournée vers le GATT (*General Agreement on Traffics and Trade*) pour des raisons nettement économiques. Ce n'est peut-être pas tout à fait le cas du rapprochement avec l'ASEAN³, en particulier lors de la déclaration de Tokyo (12 décembre 2003) où il est décidé de constituer une communauté de l'Asie du Sud Est comportant une sorte de marché commun ouvert à la Chine ; il regrouperait près du tiers de l'humanité et serait réalisable en 2010 ; Pékin tire déjà \$ 42 milliards d'échanges avec les futurs participants en 2001. L'adhésion à l'*Organisation Mondiale du Commerce*, effective au 11 décembre 2001, va dans le même sens : ouvrir de nouveaux marchés et attirer des capitaux ; mais cela implique de nouvelles ouvertures vers le libéralisme : pour le commerce et pour les services, dont les assurances, et parmi celles-ci, les assurances maritimes, et vers les pratiques financières du négoce océanique. Ce n'est pas sans réticences dans divers milieux gouvernementaux de Beijing, ce qui peut expliquer l'étalement des échéances jusqu'en 2006.

Des *relations commerciales* favorables existent avec les grandes entités économiques actuelles. Avec l'Union européenne, un accord a été signé le 18 décembre 2001 régularisant et simplifiant les conditions d'agrément des compagnies de navigation, les services de logistique, les mouvements de capitaux. L'Allemagne en est le meilleur partenaire européen ; et par bien des aspects, cet accord est, de fait, la reconnaissance de la place importante prise par la Chine. Enfin, les relations avec les États-Unis sont plus développées encore, et plus complexes : la Chine, dont le Yuan est rattaché au dollar depuis 1994, en est le premier fournisseur, dans un commerce très déséquilibré en faveur de cette dernière : déséquilibre croissant, de \$ 20,5 milliards en 1994 à 103 milliards en 2002 ; c'est une des raisons du déficit global énorme des liaisons extérieures américaines ; et il explique l'ampleur des réserves en dollars de la Banque de Chine : 350 milliards en 2002⁴. La part des bons d'État américains achetée en yuan est, avec celle du Japon, la plus forte, ce qui fait que Beijing est détenteur d'une fraction notable de la dette extérieure du gouvernement de Washington.

Tels sont les faits d'observation qui affirment avec vigueur l'orientation du commerce chinois vers l'extérieur, c'est-à-dire vers l'océan et vers les ports.

³ ASEAN : Association des Nations du Sud Est asiatique, créée en 1967 autour de l'Indonésie pour l'organisation de la circulation dans les détroits. En 2003, elle compte 10 pays participants.

⁴ Faut-il rappeler que ce n'est pas sans raison que lors de la visite aux États-Unis de Jiang Zemin, le 22 octobre 2002, ce dernier a été reçu avec invitation privée dans le ranch du président Bush. C'est aussi une consécration.

II – L'appui de fortes structures d'économie maritime

Il a fallu, certes, dans les trente dernières années, réorganiser la vie portuaire, ce qui sera analysé plus tard, mais aussi repenser les instruments d'ouvertures vers l'étranger. L'héritage maoïste témoignait d'un réel abandon. Les équipements, désuets, témoignaient de la volonté de ne pas dépendre de l'étranger, le socialisme étant seul capable de répondre aux besoins de la nation. Il faut, certes, nuancer : il existait des prémices à partir desquelles le développement a pu se faire.

1. Aujourd'hui existe une flotte nationale puissante et complexe, qui a pris rang sur le plan international

Elle est une création récente. En 1978, elle était faite de 102 navires de mer, représentant seulement 340 000 Tjb. selon les Lloyd's ; elle était vieillie : 30 % du tonnage avait plus de 25 ans, et 55 % plus de 20 ans. Sa structure fonctionnelle montrait déjà sa désadaptation aux tendances de la navigation internationale du moment : avec une surcharge en cargos moyens bons à tout, mais spécialisés en rien, donc à productivité limitée ; mais avec assez peu de vraquiers (22 %) et des pétroliers (20 %), c'est-à-dire peu d'appuis à l'industrie lourde ; la moyenne mondiale montre des indices plus élevés ; et apparaît une défaillance totale dans les types de navires qui commençaient alors à s'imposer : les porte-conteneurs et les transporteurs de gaz liquéfiés.

Aujourd'hui, cette flotte a pris une allure de puissance. En 2000, elle comptait **16,3 M. Tjb** sous pavillon national, était au neuvième rang, mais au cinquième si l'on ajoute la part de bateaux sous pavillons de libre immatriculation. Son profil fonctionnel a changé et la comparaison avec celui d'HongKong permet d'utiles rapprochements sur lesquels on reviendra plus tard. Pour le pavillon chinois, la proportion de cargos classiques reste encore très forte (21,1 %), et c'est beaucoup comparé aux autres grandes marines ; la proportion de minéraliers a crû jusqu'à 40,1 % ; et aussi les porte-conteneurs et ro/ro à forte productivité : 10,5 %, ce qui reste notable. Ce sont des améliorations de structure qui doublent l'accroissement de volume. Le fait majeur demeure cependant que la *propriété réelle* du gouvernement de Beijing est, avec le tonnage des navires immatriculés à l'étranger ci-dessus évoqués, *de quelque 27 M. Tjb* ; elle place les intérêts chinois au quatrième rang du monde ; et il y a en 2004, encore 1,3 M. Tjb en construction.

Cette flotte, qui dépend directement du gouvernement de Beijing, c'est-à-dire sans celle d'HongKong, est fortement *structurée autour de quelques armements aux assises internationales*. Beaucoup de régions ou de municipalités ont créé leurs sociétés de navigation ; mais deux dominent, qui ont souvent filialisé les autres. Il s'agit d'abord de COSCO (*China – Ocean Steamship Co*), sans doute la plus importante. Son évolution est significative de celle de la Chine dans son ensemble à l'égard de la mer. Elle a été créée en 1961 à la suite de l'achat de deux vieux navires ; et dès lors, sa croissance a été permanente, aidée au début par le principe de navigation réservée au pavillon national, principe qui a été abandonné assez vite parce qu'il gênait la pénétration des armements étrangers. La période de 1985 à 1990 a été pour COSCO essentielle : elle commence par l'achat à Mærsk de six porte-conteneurs d'occasion ; et elle est le début des « vagues d'achat » où aucune année ne s'écoule sans l'acquisition de navires « à la douzaine ». Puis débute une période d'intégration, par l'achat de 10 % du capital de *Hutchison Terminals*, leader mondial de la manutention des conteneurs, puis par des investissements dans les transports terrestres, dans la logistique, dans la croisière. COSCO Fret gère des acheminements à l'échelle des océans ; les filiales se

multiplient : COSCO Guangzhou, COSCO Shanghai, COSCO Tramping, etc. ; à HongKong, plusieurs sociétés fonctionnent sous des prête-noms, comme *H.K. Ocean Tramping* ou *Yick Fung*, celles-ci réunies plus tard sous le nom de COSCO H.K. ; ou encore *H.K. Ming Wah*, etc. Dans ces derniers cas, l'objectif a été de disposer d'un volume de vraquiers dont le ministère des Transports de Beijing a besoin ; cela permet ainsi de disposer d'une flotte complémentaire. Au Japon, COSCO possède la *Japan Kabushiki Kaisha*, et d'autres compagnies sous d'autres pavillons. Puis COSCO rachète 25 % du capital de *Hesse Natie* et de *Noord Natie*, qui sont de véritables institutions de la manutention à Anvers. Le résultat est qu'en 2003, c'est le neuvième armement mondial pour la conteneurisation avec 171 navires, une capacité de chargement de 236 000 boîtes, et un trafic réalisé de 3,5 millions de conteneurs transportés. En 2005, sont commandés 4 porte-conteneurs de 10 000 EVP, ce qu'aucune compagnie de navigation n'a jusqu'alors osé faire. COSCO s'est toujours maintenue indépendante des grandes alliances d'armateurs et des conférences, mais dispose d'assez de prestige pour participer à des accords de fret.

La *China Merchant Shipping Co* est un autre exemple de la force de l'armement chinois. Elle a été constituée en 1997 par le regroupement de cinq compagnies travaillant au cabotage, afin de participer à la conteneurisation ; en 1999 une première ligne régulière sur l'Europe est lancée. Puis suit une extension très rapide qui suggère de nombreux appuis financiers et politiques. Des post-panamax construits en Chine en 2003, sont livrés : 5 porte-conteneurs de grande taille (plus de 8 100 slots) ; en 2004, le plus grand de ces navires à cette date dans le monde lui est livré : 8468 boîtes de capacité⁵.

Bien d'autres armements chinois mériteraient d'être évoqués.

Pour diverses raisons qui seront évoquées ultérieurement, à côté de cette marine marchande sous contrôle national direct, il sera bon d'évoquer celle des *Hongs* (sociétés d'origine chinoise) d'HongKong, à cause des multiples liens qui les unissent. Il sera rappelé alors que cette dernière est également importante : 7,9 M. Tjb dans son registre officiel, mais 20 M. Tjb en propriété hongkongaise réelle. L'ensemble met à disposition du monde chinois une énorme capacité d'acheminement dans tous les domaines de la navigation.

2. La possession de grands services océaniques

Ils sont évidemment nécessaires pour le bon fonctionnement d'une puissante activité maritime.

D'abord, d'importants marchés de frets existent ; celui d'HongKong sera évoqué plus tard. Le 3 octobre 1996 a été lancé le *Shanghai Shipping Exchange (SSE)* dont les débuts ont été discutés, car le gouvernement a tenté de l'utiliser comme moyen de contrôle des taux de fret étrangers en rapport avec les ports chinois, sous menace de refus d'escales. Les réactions ont été vives.

Puis on a assisté à un vigoureux développement de la logistique. À l'origine, les problèmes multiples liés aux expéditions vers l'étranger devaient être soumis à un organisme d'état : *Sinotrans (China National Foreign Transportation Corp. Ltd.)*, créé en 1955 ; il pouvait seul attribuer les documents nécessaires ; mais les armements ont vite réagi, de façon de plus en plus indépendante, au fur et à mesure de l'amplification des relations maritimes ;

⁵ Dans ce domaine, les maxima sont vite dépassés.

aussi, ce service d'État a gardé son rôle mais perdu son exclusivité ; il s'est alors fait armateur, sous deux compagnies de prête-noms : *Wolder*, et *Wah-Tung* ; il crée un premier service sur l'Europe : le *China Express*, se fait aussi NVOCC⁶ près de sociétés telles que P and O et Mærsk. Il cherche à desservir les arrière-pays malgré les insuffisances de transports terrestres ; il pratique l'intermodalisme et dispose d'un parc de 6 000 camions. Il dispose du monopole du *land-bridge* chinois par la ligne ferroviaire Beijin-Kazakhstan russe avec la traversée de la Mongolie, cette dernière formant l'essentiel du trafic de cette ligne. En un mot, il reste un instrument solide et original, avec la multiplicité de ses agences dans divers pays, et ses 67 000 employés. Mais il est évident que de nombreuses sociétés occidentales, dont celles de navigation, ont, avec autorisation, pris leur indépendance à l'égard de Sinotrans et multiplié leurs propres bureaux de logistique, soit en leur nom (Mærsk, CMA-CGM, etc.) soit en *joint-venture* (*China Post*, *Guangdo Logistics*, *Kowloon Logistics*, etc.).

D'autre part, la Chine est devenue l'un des pôles mondiaux de la conteneurisation avec 48 M. d'EVP transbordés en 2003, non compris HongKong qui, en plus, est le premier port du monde (20,5 M. EVP). Huit ports chinois dépassent 2 M. EVP et deux en font plus de 10 M. Pourtant, l'ouverture à cette pratique a été tardive. C'est au cours du VII^e plan quinquennal (1986-1990) qu'il a été décidé de multiplier la capacité de manutention, d'abord dans quelques ports principaux ; puis l'impulsion a été plus large. Il a fallu multiplier les terminaux, opération onéreuse pour laquelle on a encore fait appel aux capitaux extérieurs, soit en *joint-venture*, soit par le système BOT⁷. On peut dire que les grands manutentionnaires mondiaux se sont précipités : Hutchison (d'HongKong), P and O Ports, Mærsk, Dubaï Ports (DPI), CMA-CGM, etc.

Du point de vue des équipements et des trafics, l'étude de détail montrera des regroupements exceptionnels. « En 2001, la Chine sera le premier pays du monde pour la conteneurisation » disait la Banque *U.S. Morgan Stanley*, intéressée à cette évolution.

Enfin, il faut rappeler que la Chine se place comme un partenaire très actif pour les industries portuaires. Elle entreprend de grands travaux d'infrastructures et de superstructures avec l'appui de financements étrangers ; et même si elle importe beaucoup de biens d'équipement et engins de quais, elle en vend aussi, en particulier des portiques dits « ultra post panamax ». Elle développe de façon rapide son potentiel de constructions navales : elle fournit aujourd'hui 15 % du tonnage neuf mondial, profitant de l'actuelle poussée de la demande de navires neufs, y compris ceux qui sont sophistiqués. Elle a décidé de créer 9 ports méthaniers et de construire les navires nécessaires avec l'aide de techniciens européens. Elle a établi un plan pour 2015, afin de faire passer sa production de 3 M de Tj compensés à 21 M Tjc ; c'est une des raisons de la prolongation de sa demande d'acier et des produits de base correspondants.

Dans cette expansion de la Chine vers les transports océaniques, on n'a pas assez souligné *le rôle de certains hommes politiques*. Il ne faut pas oublier qu'un fort courant maoïste demeure hostile au capitalisme et au libéralisme qui sous-tendent le libre jeu de ces transports. Deng Xiaoping, personnage déjà évoqué, n'a pas été spécifiquement maritimiste :

⁶ NVOCC : *Non vessel operator common carrier*, c'est-à-dire expéditeur sans possession de navire, par location de place dans les long-courriers.

⁷ BOT : *build, operate and transfert*, contrat dans lequel une firme extérieure fait les investissements, exploités à son profit, puis au bout d'un délai fixé par contrat, rétrocède à l'État le terminal et son équipement.

il cherchait essentiellement la puissance de son pays, et ses ZES n'étaient que des moyens. Parmi les futurs membres du gouvernement central, quelques personnalités ont eu des responsabilités directes d'équipement, de gestion, de participation à la croissance de Shanghai où elles ont commencé leur carrière politique ; et elles y ont été confrontées aux problèmes d'expansion et aux contacts avec le libéralisme océanique ; elles ne pouvaient pas ne pas en rester marquées lorsqu'elles se sont retrouvées ensuite au niveau des décisions nationales. C'est le cas de Jiang Zemin, qui fut président de la République, et assez ouvert aux problèmes des réformes, de Zhu Rongyi devenu responsable de la politique nationale des réformes économiques ; puis de Chen Yu, qui fut chef des conservateurs, chargé de la recentralisation économique et qui a essayé de garder le contrôle gouvernemental sur des ports en pleine expansion, sans pouvoir tout maîtriser. Ces hommes n'ont pas accepté un capitalisme maritime totalement ouvert, mais ils savaient ce que les ports pouvaient apporter : Shanghai, seul, procurait de 15 à 16 % du budget de l'État à la fin des années 90. Comment être insensible à cela ?

III – Conclusion : quelle signification attribuer à l'évolution maritime de la Chine ?

Il n'a été rapporté ci-dessus que des faits d'observation ; mais il faut maintenant voir ce qu'ils impliquent, dans la vie de la Chine et dans ses liaisons extérieures. Ils ont conduit à une très grande puissance océanique et portuaire : l'une des premières du monde ; cela est prouvé ; mais ce n'est pas sans des répercussions contradictoires et des avenir marqués d'une certaine part d'incertitude.

1. Quant à la Chine elle-même

Diverses conséquences ont déjà été signalées par les analystes. L'accès à cette puissance n'a été accepté que comme un moyen et non comme une fin. Mais avec ses avantages et ses inconvénients, pour des raisons géographiques évidentes et doctrinales rémanentes, elle ne touche pas la Chine intérieure ; elle est refusée à 75 % du territoire, à 900 M. d'habitants, à la plus grosse part de la population dont le niveau de vie demeure très bas ; d'après un journal d'HongKong, des jacqueries auraient touché près de 200 M. de paysans. Comme déjà indiqué ci-dessus, faute de capacité d'achat, il n'y a pas de véritable marché intérieur qui peut constituer l'appui le plus sûr de la production et des échanges.

D'autre part, il existe des raisons de vulnérabilité interne dans ce « miracle chinois de la mer ». Les structures financières, pourtant signalées ci-dessus comme brillantes, par divers aspects ne sont pas suffisamment assurées ; elles dépendent trop des investissements extérieurs : en 2003, ils ont représenté le tiers du total que ces apports étrangers représentent dans le monde ; ils n'échappent pas à la plus vigoureuse des spéculations, celles des banques privées et des sociétés externes, alors que les quatre banques d'État réservent leurs capitaux aux entreprises d'État, les moins productives ; il en résulte un parallélisme d'évolution et des différences de dynamisme : ce ne sont pas des garanties d'efficacité économique pour l'avenir. Le yuan, monnaie officielle, est rattaché au dollar américain depuis 1994, a-t-on dit, et cela a permis à Beijing d'échapper à la crise asiatique de 1997-1998 ; mais il n'a pas toutes les assises internes qui garantissent un véritable marché intérieur de production et de consommation. Les exportations reposent sur l'emploi d'une main-d'œuvre surabondante et à bas salaire ; mais cela est doublé par un chômage latent, par un afflux incontrôlé des ruraux vers les villes littorales. Tous ces faits ont déjà été signalés : il faut voir qu'ils ont aussi leur influence sur l'efficacité et la durabilité de la vie maritime et portuaire.

2. Des répercussions sur le plan international

Elles sont inégalement positives. Le *boom* de l'industrie chinoise a conduit à des importations massives d'énergie et de matières premières dont les maxima ont eu lieu de 2001 à 2004, et sans doute se prolongent encore après. Cela a provoqué des conséquences sur les marchés mondiaux correspondants de produits et de transports. Pour le minerai de fer, les importations chinoises ont atteint en 2002, 101 Mt. et étaient prévues à 150 Mt. en 2003. Cela est vrai pour bien d'autres produits, et les producteurs mondiaux atteignent le maximum de leurs possibilités du moment. Les cours des frets ont été perturbés ; il y eut des pénuries de vraquiers ; les taux ont bondi, multipliés par 4, par 5, pour des affrètements au départ de Tubarao (Brésil). Des minéraliers ont été amortis en deux ans. Une pénurie d'acier est apparue à l'échelle des consommateurs étrangers. D'autres nations ont supporté le poids de la « boulimie » chinoise.

Parallèlement, les commandes de navires neufs se sont multipliées d'une façon inattendue et accélérée, parce que les armateurs étrangers parient sur une pérennité suffisante de l'expérience chinoise, à cause du poids des populations et de la capacité d'action des d'équipements portuaires déjà mis en place ; et assez curieusement, à cause aussi de la perspective d'expansion qu'offrent les Jeux olympiques de 2008 dont l'organisation reviendra à Beijing. Les trois grands armateurs japonais NYK, Mitsui OSK et K Line ont décidé d'investir 3 000 milliards de yens (45 milliards d'euros) de 2003 à 2009 pour construire 630 navires, en grande part, des minéraliers ; cela équivaut à 40 % de leur flotte actuelle, parce qu'ils croient à la durabilité de l'expérience chinoise. En Europe, les réactions sont semblables : en octobre 2004, la compagnie française CMA-CGM, qui vient cependant de recevoir des navires nouveaux, commande 9 grands porte-conteneurs, livrables de 2006 à 2007, et qui seront au surplus construits en Chine.

L'expansion de ce pays joue un rôle d'entraînement et provoque de multiples réajustements conjoncturels dans l'économie océanique mondiale. Cela implique des aspects bénéfiques, mais aussi oblige à penser aux raisons de fragilité ci-dessus évoquée. Il faut avoir ces faits présents à l'esprit lorsque l'on observe l'actuel dynamisme des ports chinois.

Les nids de dragons

Dans la cité interdite est le mur des dragons : sur plusieurs mètres, ils dessinent leurs arabesques multiformes de belles céramiques, et ces créatures légendaires veillent sur la vie précieuse des habitants du Palais. Les dragons, dans la culture traditionnelle, peuvent être à la fois ou tour à tour, bienfaisants ou néfastes, générateurs d'un avenir heureux ou marqué d'incertitude : il faut savoir les interpréter et les gérer ; ils peuvent naître en groupe dans des « nids de dragons ». Image mythique, qui peut être, par bien des aspects, applicable aux ports chinois.

La vigoureuse expansion de l'économie maritime de la Chine a été décrite précédemment. Les agents en sont les ports : 140 sont ouverts à la circulation océanique. Des accords multiples de navigation ont été signés avec de nombreux pays étrangers ; 664 lignes régulières ont été légalement enregistrées. Leur regroupement se fait en trois ensembles régionaux, pour des raisons géographiques sans doute, mais aussi administratives et politiques ; ils seront analysés ci-dessous. Cette répartition, qui masque souvent bien des

divergences entre organismes littoraux, offre aussi de moyens de complémentarité. Certainement, elle complique leur gestion, C'est pourquoi il faut rappeler les grandes lignes de cette dernière.

I – Une politique portuaire pragmatique pour gérer un trafic en expansion rapide

Le trafic global est important, mais il est difficile de l'exprimer avec sécurité car de multiples estuaires incitent à une circulation fluviale ou fluviomaritime et à la fréquence de situations qui relèvent plutôt de la batellerie que de la navigation en mer. On a rappelé ci-dessus que le ministère des Transports annonce officiellement, pour 2003, 2 milliards de tonnes de marchandises portuaires, avec une progression de 17 % sur l'année précédente, puis 120 millions de passagers débarqués, la majorité en cabotage. Les voies navigables, comptabilisées à part, ouvrent 2 750 milliards de tonnes kilomètres au multimodalisme. Ces statistiques soulignent les dimensions vastes de la vie littorale : les 8 premiers ports seuls interviennent pour 1,5 milliard de tonnes. L'agence Xinhua avait demandé des capitaux pour qu'en 2000 on disposât de 10 ports dépassant 100 Mt. ; elle n'a pas réussi, mais en 2003, 8 sont de cette taille. Cet essor s'est fortement accéléré dans les toutes récentes années ; il se poursuit toujours. La conteneurisation en est un exemple. Les 6 premiers complexes de terminaux ont reçu ou expédié 34,6 M. EVP, non compris HongKong, et sans ce dernier, le total national est de 48 M. EVP L'aspect global de cette expansion est tel que Shanghai seul représente 87 % des trafics de la totalité des ports français et beaucoup plus en conteneurs.

Devant ces faits, le gouvernement de Beijing a été confronté à des problèmes de gestion qui ont été abordés avec pragmatisme. Théoriquement, il existe trois types de ports : ceux dépendant du Ministre du Commerce, ceux dont la gestion est partagée par les Municipalités (ce sont tous les grands), et ceux gérés conjointement par les régions et par les villes ; mais il s'est produit un transfert de responsabilités au profit des mégaloport littorales. En 1985, on a commencé à accepter l'existence de co-entreprises avec l'étranger pour la gestion des terminaux pour conteneurs ; en 1990, la décentralisation a été accordée de façon à peu près complète pour les plus grands organismes littoraux ; en 1993, le besoin de multiplier les équipements aidant, la gestion de ceux qui sont nouvellement financés a été laissée entièrement aux investisseurs ; enfin en juin 2003, une loi applicable aux secteurs de « *deep waters* » précise que le ministère définit la politique générale du port en coordination avec la province, et la ville correspondante assure la gestion. Presque partout, un service spécialisé dit « administration portuaire », comme ailleurs, en assure la pratique.

Une disposition très importante a été prise en 1983 à propos de Shanghai et a été ensuite étendue ailleurs ; elle décide de constituer des *régions portuaires* : à cause des insuffisances des réseaux d'arrière-pays et d'installations encore trop limitées, on a décidé de répartir les trafics sur des ports proches les uns des autres pour éviter encombrements et engorgements. Soit par la généralisation de cette pratique, soit à cause des dispositions géographiques locales, on constate aujourd'hui l'existence des trois grandes régions portuaires évoquées précédemment et qui sont donc les trois nids de dragons. Ils seront vus ci-dessous successivement.

II – Le complexe du Yang Tse Kiang et de la baie d’Hang-Tcheou

C’est pour ce complexe qu’a été créé le principe de régionalisation fonctionnelle portuaire : Shanghai et Ningbo. Distants de quelque 150 Km, ils représentent avec leurs annexes, un trafic de **500 Mt.** et de **14 M. EVP**, répartis sur deux provinces qui conservent un droit de regard ; la gestion est municipale et relève du SPAR (services portuaire) pour le premier ; la cohérence de fonctionnement de cet ensemble déjà vaste repose sur le fait que le territoire municipal de Shanghai s’étend jusqu’à Jinsha, qui assure une part du ravitaillement pétrolier, sur la baie d’Hangzhou, où accèdent les grands minéraliers ; de plus vers celle-ci existent des liaisons terrestres renforcées, autoroute et chemin de fer. Le vieux canal impérial qui reliait cette dernière ville à Pékin est le témoin périmé d’un passé brillant. Cette baie est un élément actif inséparable de l’agglomération principale.

Shanghai dispose d’une réelle diversité d’équipements portuaires. La partie principale demeure autour de la Huang Po, le long des rives de laquelle se succèdent les installations⁸ sur une douzaine de kilomètres. À l’aval, près de la rade de Luhashan qui est dans l’estuaire du Yang Tse, se trouvent les trois terminaux anciens financés en *joint-venture* par Hutchison Terminals sur lequel on reviendra plus tard, ce qui montrait déjà l’intérêt de ce dernier pour l’expansion chinoise ; puis la partie centrale du couloir fluvial est polyfonctionnelle, avec quelques vracs, des divers, et des industries, des constructions navales dont militaires ; à l’amont, après la traversée de toute la ville, existent encore des quais d’accostage pour vraquiers de tonnage limité, pour le charbon surtout ; les calaisons sont limitées à 11 et 12 m, un peu moins vers l’amont. La Huang Po, rivière de plaine, est turbide mais large, et le port foisonne de navires, de sampans, de jonques de toute nature dont l’animation est incessante.

Il a fallu rejeter hors du site primitif les installations nouvelles. La conteneurisation s’appuie aujourd’hui sur les équipements les plus modernes et en eau profonde de Waigaoqiao où le terminal IV est achevé. Baoshan, sur le Yang Tse, possède une aciérie puissante et reçoit des minéraliers, mais aussi des porte-conteneurs. Toute une série de ports annexes de rivières s’égrènent sur le grand fleuve (Nantong, Jiangjin, etc.), et dépendent directement de Shanghai. Ils renouvellent leurs traditions historiques, souvent séculaires, de petite animation locale par la redistribution de l’énergie charbonnière. Le grand programme actuel est la transformation de l’île de Shangxing afin d’y faire le terminal géant de Yangshan pour les conteneurs. La liaison avec l’agglomération métropolitaine sera assurée par un pont nouveau traversant un large bras du Yang Tse. Pour ces travaux, la dépense prévue est de 3 milliards d’euros, ils font partie d’un programme national de doublement de la capacité de réception des conteneurs.

Le tertiaire supérieur portuaire se regroupe autour du *Bound*, avenue monumentale, où ont été conservées de majestueuses constructions du début du XX^e siècle, de la période internationale (banques, sièges d’armement, assurances, établissements financiers...). Une rénovation récente ouvre cette partie sur le port⁹. En face, sur l’autre rive, Pudong, ville totalement neuve, et d’allure très occidentale, regroupe maintenant la partie nouvelle de ce tertiaire et les sièges des sociétés étrangères, en particulier dans le secteur de Liujiazin ; ce dernier est un *down town* neuf qui double l’ancien ; il est projeté d’y constituer un *World*

⁸ L’étude portuaire a été faite dans : A.Vigarié : *Shanghai, dix ans après*, in *Journal de la Marine Marchande*, octobre 1990 ; elle est ici brièvement actualisée.

⁹ L’auteur de la présente étude y a vu un petit parc, aujourd’hui disparu, à l’entrée duquel une vieille pancarte d’avant-guerre indiquait « Interdit aux Chinois et aux chiens ».

Trade Center dans le plus haut des gratte-ciel locaux. Un nouveau tunnel à deux étages est étudié pour relier cette partie dynamique à la ville traditionnelle.

Au total, là est l'un des tout premiers ports du monde, qui a pour lui seul **316,2 Mt.** de trafic et manutentionne **11,3 M. EVP**. Le ministère des Transports annonce 380 Mt. pour 2004.

Évidemment, Ningbo n'a pas les mêmes ambitions. C'est un port historique, longtemps laissé en désuétude, jusqu'en 1991 date à laquelle il est entraîné dans la mouvance de son voisin. Ce fut le premier port chinois à utiliser la pratique des investissements en BOT afin d'avoir de nouveaux quais pour conteneurs. Ce fut le point de départ de sa rénovation et aussi de la relance de plusieurs de ses annexes (Belun, Daxie island), pour les pétroles et pour les vracs. Le trafic de ce sous-ensemble atteint 185,4 Mt. et 2,7 M. EVP, Cela montre bien qu'il y a là une partie très active dans un complexe diversifié et puissant, mais dominé par Shanghai

II - Le surprenant ensemble de la rivière des Perles

C'est une autre région portuaire tenue par sa cohésion physique et économique. Son activité globale est vaste : **400 Mt.** et vient après la précédente ; mais sans doute est-ce en valeur la première de l'ensemble chinois, avec en particulier **33,8 M. EVP**. C'est à la fois un vaste delta et une baie où les marées sont faibles (3 m.au maximum à Chiwan), où il y a des risques de typhons deux fois par an, ce qui expliquera ci-dessous la disposition du port d'HongKong ; mais globalement, les conditions nautiques sont bonnes, sous quelques nuances qui n'ont pas gêné une réussite exceptionnelle. Là, existent trois ensembles portuaires dont la diversité des statuts politico-économiques est très caractéristique de la Chine actuelle.

1. Les vieilles traditions maritimes de Canton (Guangzhou) et Wampoa (Huang Pu)

Ce furent les grands ports de la pénétration européenne en Chine du Sud jusqu'en 1840, guerre de l'opium, et 1841, date de l'établissement des Britanniques à HongKong. Plusieurs concessions y ont été établies¹⁰. Guangzhou est un port de rivière établi à quelque trois heures de navigation de la baie, sur un chenal encombré d'alluvions. Les installations s'allongent sur environ 30 Km vers l'aval, dans un couloir surpeuplé et chargé d'industries jusqu'à Xinsha ; Huang Pu a dans le passé joué le rôle d'avant-port pour voiliers ; il est actuellement un élément actif.

Aujourd'hui un grand programme, lancé en 2002, prévoit des dragages pour la réception des vraquiers jusqu'à 100 000 Tpl., ce qui paraît un peu ambitieux ; et de nouveaux quais à Xinsha pour y fixer la conteneurisation ; celle-ci y est déjà importante : 2,7 M. EVP dont une part arrive après un transbordement à HongKong, jugé trop onéreux ; une nouvelle installation portuaire est en cours à Nanshan, mieux placé que Huang Pu, pour abrégé la remontée de rivière : quatre postes à quai pour grands porte-conteneurs y sont prévus, puis six dans l'avenir ; cela doublera la capacité locale ; un complexe *roll on - roll off* a été financé à Xinsha par les armements japonais NYK et MOL pour les importations de véhicules neufs. Au total, les quais anciens du centre ville et ces projets actuels obéissent au phénomène

¹⁰ Concession : partie de territoire doté du bénéfice d'exterritorialité. Remarquablement décrit par James Clavel dans *Taipan* (Ed. Stock 1966), et dans *The Noble House* (Ed. en anglais, New York.)

classique d'écoulement des équipements vers l'aval dans les vallées encombrées; mais la municipalité, par le biais d'un bureau du port, selon la loi chinoise, entend garder son autorité sur l'ensemble, quoique diverses usines et compagnies de navigation gèrent leurs propres points de transbordements. Des constructions navales sont actives dans ce couloir, qui exportent vers l'étranger (des pétroliers *handy size* pour A.P. Möller, des cargos pour l'Iran, etc.).

Le trafic du groupe cantonais est élevé : **171,8 Mt.** en 2003. Malgré une réelle compétition qui vient surtout d'HongKong, et qui prend deux aspects : celle des *transshipments* sur *feeders* et caboteurs déjà signalés, et qui évitent aux long-courriers la remontée fluviale ; et concurrence plus grave sans doute : les entreprises hongkongaises ont une capacité financière et technique qui a enlevé à Guangzhou une part de son négoce océanique de capitale du Sud. D'où les efforts de résistance actuels expliquant les investissements dans de nouveaux équipements portuaires. L'ensemble est d'un poids économique suffisant pour inquiéter Beijing qui souhaite garder sur ce port traditionnel, un certain contrôle, car les deux autres complexes portuaires de cet ensemble ne lui laissent pas la même prise.

2. L'étonnante expansion de la zone économique spéciale de Shenzhen

Elle fait partie de la première phase de création des ZES (1979) ; et le succès en a été au-delà des limites attendues ; en vingt ans, ce fut la plus rapide des réussites économiques de Chine grâce à son statut d'attraction des capitaux extérieurs (HongKong en a fourni une grosse part) et à la possibilité de réexportation des profits. Il est intéressant de rappeler que, sur cette baie de la rivière des Perles, une autre ZES a été constituée à Zuhai, preuve de l'intérêt porté au site général ; mais elle n'a pas connu le même essor. Shenzhen est une vaste agglomération neuve, créée à partir d'un paysage de rizières et de collines. Trois ports actifs y ont été construits, réunis sous une même autorité de gestion, de sorte que leur trafic relève d'une même structure économique ; tous trois sont en expansion permanente. Le troisième, actuellement le principal, est en dehors de la rivière des Perles : c'est Yantian ; très dynamique, il atteint à lui seul 4 M. EVP. Les deux autres sont sur la presqu'île de Nantou. C'est d'abord Chiwan, dont le 5^e poste à quai est en cours d'achèvement, avec une calaison garantie de 14,5 m, de sorte que les porte-conteneurs de la dernière génération peuvent être reçus ; le secteur réservé aux cargos classiques, un peu moins profond, pourrait suggérer un léger freinage pour les vraquiers et *tankers* qui demeurent, on l'oublie souvent, nécessaires dans cette zone en construction continue : celle-ci a besoin d'engrais, de céréales, de produits métallurgiques, etc. Shekou a des caractères semblables ; il fut le premier construit après 1979 ; il n'a pas encore trouvé sa configuration définitive : on ouvrira un nouveau poste pour conteneurs en 2005, deux autres en 2006 ; la structure portuaire est simple : ce sont quatre grands môles perpendiculaires au rivage, d'accès facile, et ouverts sur la baie directement ; leur surface est suffisamment vaste pour constituer des terminaux bien équipés. La richesse des trafics vient des divers conteneurisés, que les besoins et les activités de production et de consommation de la ZES justifient : le total atteint 10,6 M. EVP, dont plus de 6 M. sur le littoral de la baie. Dans cette ZES, deux zones franches existent (Futran et Shatoujiao), accordées à Shanzhen en plus de son statut déjà très favorisé. Elles ont contribué à l'essor commercial et à l'industrialisation ; comme ailleurs, il y a quelques chantiers navals.

Le trafic de conteneurs est très convoité. L'essor a été si rapide et a tant attiré les plus grandes sociétés de manutention et d'armement que celles-ci se sont précipitées dès que de nouveaux travaux ont été annoncés. À Shekou, par exemple : *P and O Ports* possède 25 % du nouveau terminal, *Swire* d'HongKong 25 %, *China Merchant Shipping* (Chinois) 32,5 % et

COSCO 17,5 % ; Hutchison est présent ailleurs dans cette ZES ; ce fait est significatif : à l'origine de ces ports, les investisseurs étaient en majorité étrangers ; mais une fois que le trafic est établi, les compagnies chinoises ont eu le temps d'acquérir assez de force pour imposer leur participation.

Shenzen montre une étonnante et rapide expansion ; le gouvernement de Beijing l'a utilisée aussi longtemps que la rétrocession d'HongKong n'a pas été acquise sur des bases contrôlées, c'est-à-dire jusqu'en 1997 : il fallait disposer d'un appui économique et maritime important que Guangzhou, avant ses derniers grands travaux, ne fournissait qu'incomplètement, pour garder une bonne maîtrise de la vie maritime de la Chine du Sud. Aujourd'hui, le problème n'est plus de prendre des gages pour l'avenir, mais de surveiller une croissance dont une part des sources est extérieure ; il est d'aider à l'essor des provinces méridionales, sans enlever à HongKong sa spécificité dont Beijing a toujours besoin. Il y a un jeu subtil qui se joue dans la baie des Perles avec les trois groupes portuaires qui s'y trouvent.

3. La zone administrative spéciale d'HongKong (ZAS)

Ancienne colonie britannique depuis 1841, elle a multiplié les liens d'interconnexion avec la Chine dont elle fait politiquement partie ; le retour en possession eut lieu le 1^{er} juillet 1997, avec le statut très particulier de *zone administrative spéciale* (ZAS) : une assemblée élue légifère et gère ; et un conseil administratif applique, en réalité sous le regard de Beijing et du gouvernement central. Celui-ci reste assuré de multiples contrôles, même si l'on aime parler d'autonomie. Un accord de 1984 avait prévu que l'activité portuaire resterait indépendante, sans doute parce que telle qu'elle est, elle est indispensable à la Chine et que le port, seul, fournit quelque 20 % du revenu dans cette ZAS. Cet accord précisait que serait maintenu le système de gestion et de régulation des trafics de marchandises, que les entreprises privées continueraient de fonctionner librement, que le registre local d'immatriculation des navires resterait indépendant, etc. Cela témoignait de la volonté de maintenir en développement un organisme qui, par d'autres liens multiples et sous-jacents, reste indispensable à la vie nationale : il est, pour le gouvernement chinois, le meilleur lien avec l'économie mondiale sans perdre l'image d'un régime socialiste.

Le site d'HongKong n'est rappelé ici que pour mémoire. Face à Zuhai, la baie de la rivière des Perles est bordée à l'Est par une péninsule rocheuse disséquée en nombreuses îles, et qui, en arrière de Kowloon, forme les *Nouveaux Territoires* anciennement concédés à l'Angleterre ; c'est sur leur rive Sud, à Kowloon même, que se trouvent les anciens « *go downs* », riches entrepôts pour les marchandises diverses. Aujourd'hui, les parties vitales, celles de la conteneurisation, se trouvent autour de Kwai Chung, sur le même rivage, plus au Nord, où se localisent les grands terminaux de manutention. La grande île de Lantau, à l'Ouest, protège l'ensemble, en particulier détermine un espace aux houles freinées, et assez protégé des typhons, dans lequel se trouve l'aire d'accueil et de déchargement sur corps morts : les bateaux transbordent sur des allèges qui font la navette avec les *go downs* ; c'est une particularité d'HongKong. Lantau même est gagnée par les équipements où s'installera le terminal 9, connu comme élément majeur pour conteneurs, et où Hutchison, déjà fortement installé, jouera un rôle majeur. Enfin, dans ce complexe, sur l'île d'HongKong, la ville maîtresse de Victoria est le cœur de l'ancienne occupation britannique et de l'actuelle puissance des services. La frontière Nord avec Shenzen, entre les deux zones aux statuts différents, demeure très contrôlée.

Ici encore, la puissance d'économie maritime est grande : elle s'applique à un trafic de **207,6 Mt.** et au premier complexe de conteneurisation du monde : **20,5 M. EVP.**

HongKong a toujours été, et demeure un port majeur de la Chine. Dans les décennies écoulées, le commerce hongkongais, en import et export, a toujours dépassé le total de celui de la Chine ; cela est dû pour une part aux activités propres de négoce et d'échanges de ce grand port, à ses spécificités de transit, *transshipment*, réexportations en suite d'entrepôt, à son négoce avant douane, etc., mais aussi aux fonctions de cabotage et de redistribution dans la baie, et sur le littoral méridional du continent ; il faut joindre à ces activités traditionnelles toutes les formes de navigation et d'échanges occultes, plus ou moins interdites par le régime communiste, et aussi ces trafics interlopes pour lesquels la place avait réputation ; c'était le cas des relations avec Taiwan, refusée légalement¹¹.

Cette puissance originale d'économie maritime s'explique aussi par l'importance des capitaux que la Chine traditionnelle a investis à HongKong. Lors de la conquête du territoire par Mao Tse Tung, la Banque de Shanghai et bien d'autres banques régionales ont reflué sur la colonie britannique ; puis, dans les années d'avant 1997, le gouvernement de Beijing a toléré et sans doute favorisé le transfert vers cette dernière des afflux d'argent - jusqu'à un milliard de \$ certaines années- pour tenir des leviers de commandes pour le cas où la rétrocession ne se ferait pas dans les termes souhaités ; bon nombre des 150 banques d'HongKong, et des 400 établissements de crédit ont été ainsi pénétrés, de même que la Bourse, car là est la troisième place financière du globe. La main mise sur le commerce de distribution y était connue. Les Hongks, grandes entreprises locales, aux liens financiers souvent obscurs, ont ainsi reçu des appuis, et en même temps, ont réinvesti dans les ZES. Un capitalisme rouge s'est constitué, dont on verra des exemples ci-dessous, avec la connivence de Beijing, cependant que les organisations syndicales dont celle des dockers qui surveillait le port, recherchaient les appuis de la population la plus humble. La force de ces liens socio-économiques est maintenant connue. Les effets se retrouvent dans les trafics maritimes. Évidemment, par les participations aux activités des marchés océaniques mondiaux, les Hongks ont conservé une large part d'économie internationale indépendante. Ce mélange des genres fait partie des spécificités d'HongKong.

Et c'est ce mélange même qui explique que cette dernière place n'a pas échappé totalement à la crise de l'Asie orientale de 1997 -1998 ; elle a provoqué un fléchissement des formes d'activités : baisse du transit, du négoce, des transbordements, du cabotage, alors que Shenzhen, à côté, n'en a pas été affecté : le dollar d'HongKong a connu des fluctuations qui ont pesé sur le coût des marchandises et des services ; alors que le dollar chinois, différent, est resté stable ; alors en cas de nécessité le gouvernement de Beijing a utilisé les ports de la ZES plutôt que les filières hongkongaises. C'est un autre aspect subtil des jeux maritimes dans ce complexe de la rivière des Perles.

Des appuis océaniques puissants, mais complexes. HongKong est un grand *port d'armement*. Son registre d'immatriculation indique 7,9 M. Tjb ; en réalité, la *propriété* réelle porte sur 875 navires et 20M. Tjb avec ce qui est possédé sous pavillons extérieurs. C'est la 6^e flotte privée du monde et l'une des grandes sur les océans. Faut-il l'ajouter avec celle de la Chine et la mettre au service de la nation ? Ce n'est pas simple.

¹¹ La première autorisation d'un trafic direct entre les deux Chines n'a été accordée qu'au début de 2005.

D'abord elle n'est que partiellement complémentaire. HongKong a une proportion très élevée de vraquiers qui sont placés sur le marché mondial, la Chine en ayant aussi un bon nombre (quoique actuellement pas assez) ; le pavillon hongkongais a peu de cargos classiques à l'inverse de la Chine, il possède davantage de porte-conteneurs et de ro-ro : 18,5 % ; le reste des types de navires est sans appui possible. La différence de profil est nette et explique que la flotte de l'ancienne colonie britannique se tourne d'abord vers les clientèles extérieures, mais elle peut apporter une aide occasionnelle par affrètement si nécessaire et, sans doute, la fait-elle.

D'autre part, l'appui au gouvernement central est assuré, de façon certaine, par les quelques grands empires maritimes qui ont été formés par les Hongks, hommes d'affaires hongkongais. Cela en est ainsi pour celui de Chao Yung Tung qui a créé en 1962 les *Orient Overseas Containers Lines* OOCL (le mot conteneurs ne sera ajouté que plus tard) ; quand il meurt en 1982, il possédait plus de 10M. Tjb et était l'un des plus puissants armateurs du globe ; le complexe est repris par son fils Chee Wah Tung dont les liaisons avec Beijing sont de notoriété publique : il a été sauvé de la faillite par des capitaux directs venus de la capitale ; et il devient pour cette dernière un prête-nom politique, on le verra ci-après. L'armement, qui a évolué sur des bases internationales, est actuellement le quatorzième du monde pour le transport de conteneurs.

Yue Kong Pao est un autre exemple de personnage puissant : il crée aussi sa propre flotte sous le nom ambitieux de *World Wide Shipping* (WWS) avec diverses aides venues du continent, dont de la Banque de Chine ; lorsqu'il meurt, *China Merchant Shipping*, compagnie de navigation dépendante de Beijing, on le sait, rachète 25 % du tonnage de PAO et commence un démarrage très rapide. WWS existe toujours, dont une part avec des appuis bancaires de New York.

Il serait possible de multiplier les exemples : HongKong a toujours des armateurs compréhensifs, et un vaste stock de navires disponible, pour tous affréteurs, pour tous trafics, moyennant tous accommodements. À propos des liaisons avec Taiwan, dont il a été rappelé ci-dessus qu'elles étaient politiquement interdites, le 24 mai 1991, un accord hongkongais discret a été établi pour que les relations avec les ports de cette grande île se fassent avec des navires « sans pavillon » ; quelle que soit la manœuvre, elle est parfaitement illégale sur le plan international ; mais il faut sauver la face... et les trafics.

Puis, autre appui essentiel : HongKong a toujours été pionnier pour la conteneurisation internationale. Dès le milieu des années 70, c'est-à-dire dès le lancement de cette pratique de transport, quelques sociétés s'y sont spécialisées pour la manutention. C'est l'origine de *Hutchison Wampoa*, aujourd'hui l'un des deux ou trois *leaders* mondiaux. À l'origine, c'était une vieille firme commerciale créée en 1861, mais rénovée en différentes occasions : en 1969, elle crée *HongKong International Terminal* (HIT), puis passe un accord de services avec OOCL de l'armateur Tung, puis est reprise en main par un financier exceptionnel qui va porter l'ensemble au plus haut niveau : Li Ka Shing. Celui-ci étendra rapidement sa puissance dans le reste des océans et aussi vers l'Europe¹². Il prend une position dominante dans le complexe de terminaux de Kwai Chung. Aujourd'hui, un problème local majeur est l'ouverture du terminal 9, projeté depuis 1990, et qui sera géré par HIT conjointement avec

¹² Voir : A. Vigarié : *La manutention des conteneurs dans l'Europe du Nord Ouest*, in *Journal de la Marine Marchande* 27 Décembre 2002, p.7-14. Li Ka Shing possède en propre plusieurs grands ports britanniques.

Modern T. C° et *Asia Containers T. Ltd* (ACT). La participation de cette dernière n'est pas sans provoquer des rivalités dont on ne parle guère : la *holding* américaine *CSX World Terminals* possède 46 % de son capital ; or, *Port of Singapour* (PSA, un géant de la manutention mondiale) vient de racheter le reste de ce capital ; d'où le double problème : Beijing a affirmé son souhait qu'il n'y ait pas de capitaux étrangers (peut-être pour aider Hutchison) et Singapour est le rival très actif d'HongKong. Ce terminal 9 doit être de grande puissance et un exemple de modernité : son contrôle et son trafic mettent en jeu des milliards de \$. On voit là la dimension des rivalités locales sur lesquelles la Chine jette son regard.

Au total, HongKong dispose d'une structure complète d'organisme océanique de grande taille : registre d'immatriculation, monnaie particulière, assurance maritime, place boursière et financière, négoce international, lignes régulières nombreuses, etc.¹³. On comprend que le gouvernement central ait multiplié les mesures pour y assurer la continuité de sa possession et de sa position dominante ; il y dirige trop d'activités occultes qui dépassent la simple économie. Il y garde trop d'appuis. Lors de la période qui a précédé la rétrocession, lors de la préparation de la loi organique qui devait mettre en place l'assemblée élue et la direction exécutive de la ZAS, Beijing a fait nommer dans les positions-clés, ses hommes sûrs : on y retrouve C.W. Tung qui a été poussé ensuite au poste de chef de cet exécutif, puis un membre de la famille Pao, puis Li Ka Shing lui-même, etc. La grande politique du gouvernement chinois se mêle intimement à l'économie maritime et portuaire d'HongKong.

Ainsi apparaissent l'importance et les multiples aspects de l'intérêt que présente la rivière des Perles et de la baie où elle se jette. Il est évident que Beijing ne pouvait cesser d'y apporter attention : c'est la Chine du Sud qui est entraînée par l'animation qui y existe ; on a parlé d'un déséquilibre de l'aménagement du territoire national ; le Sud est ici entraîné ; le centre l'est par le complexe de Shanghai ; mais le Nord, l'Hei Lung Kiang et l'ancienne Mandchourie, avec les industries lourdes des entreprises d'État n'ont pas le même dynamisme. Le désir de rapprocher ce Sud lointain s'est fait sentir, face à des liaisons ferroviaires médiocres : jusqu'en 1991, il fallait cinq jours pour atteindre Beijing par le rail, et dix jours pour la Chine intérieure. Alors, on a lancé le *Western Corridor Railway* : en novembre 1991, un nouveau service a été demandé à l'organisation nationale des chemins de fer chinois pour qu'à partir du *Kowloon Railway Corp.*, Quanzhou soit rapidement relié à Shanghai, puis au Nord ; ce ne fut pas sans quelques conséquences sur le cabotage de la baie des Perles et de ses abords.

III – Le complexe de la Chine du Nord : le Bohai et ses marges

L'allure générale en est différente des cas précédents et les raisons d'intérêt aussi. Du point de vue morphologique, le Bohai est le golfe fermé par l'exutoire actuel du Fleuve Jaune lequel, à une date historique proche, s'est jeté par le Sud de la péninsule du Shandong qui ferme la baie ; l'ancienne plaine d'épandage qui fut, il y a quelques siècles, ainsi constituée, est desservie par un grand port qui a sa vie propre Quingdao (Tsintao) : il ne manque pas d'intérêt (141 Mt. et 4,2 M. EVP), mais il est marginal par rapport au Bohai. Ce dernier est également fermé par une seconde péninsule : celle de Liadong à la pointe de laquelle un autre

¹³ La France est un partenaire régulier d'HongKong. En 2003, les échanges ont porté sur 2,8 milliards d'euros, les importations en France en présentent les trois quarts et portent sur les biens d'équipement dont l'électronique et quelques produits semi-élaborés. Cela rappelle l'active industrialisation de l'ancienne colonie britannique.

très grand port organise son propre complexe portuaire avec beaucoup d'indépendance : c'est Dalian, qui a de nombreuses annexes industrielles, ce qui en fait un ensemble polyfonctionnel vigoureux (126 Mt. et 1,6 M. EVP) ; mais il garde lui aussi ses modes d'activités propres

La baie du Bohai a sa spécificité : aux intérêts économiques se mêle ici une signification stratégique. Tianjin (Tientsin) est l'avant-port de l'énorme agglomération de Beijing avec ce que cela implique d'influences diverses, de multiplication des lignes régulières de fret et de passagers ; il est le point de départ de la ligne de chemin de fer qui ouvre la lointaine Mongolie sur la mer, ligne créée en 1991 par le couloir de Beijing à Oulan Bator : 1 400 Km de rails par lesquels ce pays enclavé reçoit son pétrole, ses biens d'équipement et de consommation, puis exporte ; cela ne constitue pas un tonnage très élevé, mais c'est stratégiquement important, pour éviter que les Mongols ne se tournent exclusivement vers la Sibérie. Puis c'est le point d'accrochage du *land-bridge* dont Sinotrans est responsable, et qui rejoint le réseau russe à Iakoutsk ; là encore, la signification est plus diplomatique que commerciale. Enfin, on ne peut négliger de rappeler que les routes maritimes d'accès par la Mer Jaune demandent une attention que l'on ne retrouve pas pour les autres ports chinois ; il s'y trouve bien des conflits potentiels, à cause de la présence riveraine des deux Corées et pour l'une de ses appuis américains. Elles ont toutes deux établi les limites de leurs zones économiques exclusives en accord avec la convention de Montego Baie (1982), et déjà accordé des permis de prospection pétrolière dont la Chine surveille les limites. L'ensemble de ces faits expliquent la présence des ports militaires chinois de Hongji près de Dalian pour les bâtiments de surface, et de Huludao pour les sous-marins : ils veillent à l'entrée du Bohai.

Deux ports importants animent ce dernier : le plus riche par le trafic est Tianjin parce qu'il a une grosse part de marchandises diverses. Il est lié à la capitale par la vallée de la Hai Ho ; il se compose, à cause des exutoires de cette dernière, de deux parties : Xingang est surtout constitué par une longue darse parallèle à un couloir fluvial annexe, avec un système de môles pour lignes régulières et quelques pondéreux ; le chenal est creusé à - 13,90 m et permet des porte-conteneurs de grande taille ; et le *Neinjiang District Port* prolonge les équipements par un second chenal vers l'intérieur. C'est la partie la plus active, et elle fait l'objet de travaux d'extension actuels. La seconde partie est Tanggu, port de la Hai Ho, avec ses quais jusque dans la ville ; les équipements y sont aussi en cours de rénovation. La relative proximité du bassin houiller de Datong (dans la région du Shansi) explique que l'ensemble exporte du charbon : le littoral en a toujours besoin.

La compétition ou la complémentarité portuaire, rencontrée dans le cas précédent, n'ont pas ici la même urgence qu'ailleurs ; pourtant, le trafic a assez de vigueur pour que deux ports nouveaux soient en construction : l'un à Jinzhou sur la côte intérieure du Liaodong, mais sans doute y a-t-il quelque influence de Dalian, et le second à Yantian, sur le versant nord du Shandong, et là aussi sans doute y a-t-il quelque incidence venue de Qingdao. Ce sont les marges du Bolai.

Aux limites de ce dernier est le second grand port : Quihuangdao qui est presque exclusivement utilisé par les vraquiers pour le chargement des houilles de Datong et de pétroles de Taching. Mais c'est déjà la limite du littoral consacré à la Mandchourie : le golfe du Liaodong dans lequel, il n'y a plus que quelques organismes besogneux, mais sans réelle puissance.

Le Bohai a sa tonalité portuaire propre qui ne se mesure pas seulement en poids de marchandises : cependant avec quelque **300 Mt.** et **3 M. EVP**, on n'en peut négliger l'intérêt.

Conclusion : et demain ?

Les analyses précédentes doivent faire prendre conscience de l'énormité des faits maritimes à laquelle la Chine accède aujourd'hui. Les milieux portuaires y envisagent, officiellement l'avenir non pas en millions de tonnes, mais en milliards ainsi qu'a osé le faire la *Confédération nationale sur les communications* de Beijing le 26 décembre 2004 ; et l'on ne parle plus qu'en kilomètres de nouveaux quais, en terminaux spécialisés complets. Une rivalité de puissance existe dès maintenant, face aux attitudes océaniques de l'Amérique et de l'Union européenne. La Chine comme nation seule a un trafic supérieur à celui des 52 plus importants ports européens (1,9 Milliard de t.). À son rythme actuel, elle peut devenir le premier complexe portuaire mondial.

Cette possibilité s'appuie sur des acquis réels : des ports nombreux et puissants, des structures vigoureuses pour lancer les flottes et gérer les flux ; et les Occidentaux, qui ont souvent mis en place ces installations, continuent de se précipiter pour continuer de le faire. Tout cela repose sur d'amples faits concrets même s'il demeure peut-être quelque doute sur la précision des statistiques.

Pourtant, cet avenir n'est pas totalement acquis. Beaucoup de faiblesses d'arrière-pays demeurent, qui ont déjà été signalées. Le schéma des transports terrestres avec ses indigences reste une des raisons d'absence d'un véritable marché intérieur, pénalisé par un revenu *per capita* limité. Cela a été dit ci-dessus, l'économie maritime dans ce grand pays est corticale, et beaucoup trop spéculative : ce n'est pas sans risque. D'autre part, il existe une politique de gestion portuaire et peut être plutôt des principes de gestion mêlés à beaucoup d'empirisme et de pragmatisme ; mais il n'y a pas une politique économique rationalisée et unifiée des ports ; cela laisse trop de place à des concurrences, à des divergences d'aménagement des régions ; la rivière des Perles témoignera peut-être dans peu d'années de surabondance d'équipements en terminaux.

Puis, sur un plan plus général, on perçoit le risque d'une division socio-économique de la Chine en trois, selon les trois nids de dragons, voire en quatre avec la désaffection maritime de l'Heilongjiang. Ce conflit potentiel est jusqu'à présent occulté par la rivalité d'un marxisme doctrinal appuyé sur l'armée et d'un libéralisme portuaire qui, à ce jour, a des aspects triomphants. L'issue ne peut en être assurément prévue, sauf quant à mesurer l'attrait de la réussite du commerce océanique. Dans quelle mesure, celle-ci peut-elle conduire à une vraie doctrine nouvelle reposant sur une véritable liberté des échanges, doublée d'un centralisme actif et au total nécessaire pour que ne soient pas oubliés les 900 millions de Chinois de l'intérieur ? Cette interrogation ne relève pas seulement d'un sentiment humanitaire ; elle est foncièrement politique et économique quant à l'avenir du monde.