



## Le Tour du monde de *Thalassa* *Shanghai-Xiamen*

Un magazine  
de Georges Pernoud  
(2007),  
produit par  
France 3 Thalassa-  
Faut pas rêver.  
1 h 40 min

*Thalassa* fait escale à Shanghai, au cœur du nouvel Eldorado chinois, d'où les conteneurs partent en direction du monde entier. Une occasion de découvrir les ambitions du port de Shanghai de devenir le premier port de la planète, mais aussi le succès plus discret de la ville de Yiwu, capitale mondiale des petits articles de consommation courante, fréquentée notamment par les commerçants africains.

# Les vitrines du développement chinois

Géographie, troisième et lycée

Au terminal de Yangshan, le nouveau port de Shanghai, le porte-conteneurs géant *Nabucco*, 350 mètres de long, capable de porter à son bord plus de 8 000 «boîtes», s'apprête à partir. Il doit regagner l'Europe et effectue encore quelques escales chinoises, à Ningbo et Xiamen, où des conteneurs débarquent mais surtout embarquent par milliers.

## Les reportages

**Le Port de la démesure**  
Yangshan, qui n'était il y a trois ans qu'une petite île de pêcheurs, abrite désormais ce qui va devenir le plus grand port à conteneurs du monde. Au prix d'aménagements colossaux qui ont bouleversé le paysage de l'île et déplacé des milliers de familles qui vivaient là. (26 min)

**Shanghai Story**  
Une promenade le long de la rivière Huang Pu, sur le Bund, est l'occasion de rappeler l'histoire mouvementée de la ville et le rôle de la présence d'Européens au début du XX<sup>e</sup> siècle. (10 min)

>>>



Rédaction Jean-Philippe Raud-Dugal, professeur d'histoire et de géographie  
Crédit photo France 3-Thalassa  
Édition Émilie Nicot et Anne Peeters  
Maquette Annik Guéry

Ce dossier est en ligne sur le site de Télédoc.

[www.cndp.fr/tice/teledoc/](http://www.cndp.fr/tice/teledoc/)

## Un nouveau port pour la Chine

> À partir du reportage *Le Port de la démesure, étudier la littoralisation mise en œuvre en Chine et les aménagements conséquents qui permettent au pays d'être aujourd'hui un des acteurs majeurs de la mondialisation.*

- *Une situation exceptionnelle.* On décrira la situation géographique du port de conteneurs de Yangshan et ses principales caractéristiques (son relais au continent, le pont de Donghai, long de trente-deux kilomètres sur la mer de Chine orientale, ce qui en fait l'édifice le plus imposant au monde). On retiendra les raisons qui ont présidé à cette localisation en commençant par la nécessité dans le commerce maritime moderne d'avoir de hauts tirants d'eau. Ainsi, cette construction ne pose plus de limites dans la taille des bateaux entrant à Shanghai, à la différence du Yang Tsé Kiang.

- *Yangshan ou le royaume du gigantisme.* On décrira en les arrêtant les deux photographies des travaux (2003, le début, et la fin de l'année 2005, l'achèvement de la première phase). «Royaume de la démesure, du machinisme et de la modernité»? On relèvera tout au long du reportage les marques de cette démesure. On utilisera ainsi les nombreuses images qui permettront de définir les termes *roll on* et *roll off*. On anticipera sur une extension possible de cet espace aux îles voisines.

- *Un rayonnement international.* On rappellera que la Chine concentre aujourd'hui les trois quarts de l'activité mondiale des conteneurs et on relèvera les chiffres sur les prévisions de Yangshan: aujourd'hui plus de 5,5 millions de conteneurs sont transbordés annuellement, 10 millions prévus en 2010; ainsi que, à travers les commentaires des touristes sur le site, l'ambition internationale de la Chine (à remarquer: le rôle de l'édification des masses et de l'exaltation patriotique; on débattrà de son propos final: «Les Européens sont trop vieux»).

- *Des conséquences multiformes.* On dégagera les conséquences économiques, sociales ou environnementales de ce port de conteneurs:

- les migrations liées au site et à son exploitation (déplacement des pêcheurs, migrations de l'intérieur du territoire, appel d'ingénieurs qualifiés qui viennent des grandes villes laissant peu d'emplois pour les locaux);

- l'explosion urbaine, dont on relèvera les marques;
- l'épuisement de l'activité de pêche (difficulté de cohabitation des bateaux de pêche avec les porte-conteneurs, impact du trafic sur l'écosystème).

## Une capitale du commerce

> À partir du reportage *Yiwu, une vitrine pour l'Afrique, étudier un cas d'intégration exceptionnellement rapide de la Chine dans la mondialisation.*

- *Le chantier du monde.* On relèvera les caractéristiques qui font de Yiwu la capitale mondiale du marché de gros et on justifiera le terme utilisé pour qualifier la ville: «les coulisses de la mondialisation». On s'appuiera sur l'exemple de l'usine produisant des chemises pour illustrer les principes du modèle de production chinois qui s'établit en fonction de la demande des différents espaces planétaires, en particulier de l'Afrique. La croissance exponentielle de la production est exprimée par la construction d'une nouvelle usine qui passera de 2 000 à 5 000 employés, révélatrice d'une production en flux tendu mais aussi par l'extension des zones de ventes.

- *Yiwu au cœur d'enjeux majeurs.* On dégagera le mécanisme des délocalisations d'entreprises en Chine: le choix de prix très compétitifs qui attire investisseurs et industriels et promeut la création d'emplois sur le territoire chinois. Le principal moteur de cette mondialisation est donc celui des bénéfices. On débattrà de l'impossibilité du protectionnisme, comme l'affirme un des acheteurs. Enfin, on insistera sur un des caractères les plus remarquables de cette mondialisation: la vitesse. L'utilisation des conteneurs, véritable unité de mesure, chargés le matin, expédiés l'après-midi, rend compte de ce besoin de rapidité. On observera enfin l'importance de la contrefaçon dont le reportage se fait l'écho et on rappellera le manque à gagner pour les entreprises plagiées.

- *Des transformations spectaculaires.* On rappellera les évolutions économiques du pays depuis 1979 mais plus encore depuis 1993. On pourra ainsi décrire les images de la ville de Yiwu qui est passée du statut de bourg agricole à celui de métropole marquée par une très forte explosion urbaine liée en partie aux migrations des populations des provinces intérieures. On montrera, comme l'affirme le reportage, que l'économie n'est que la première étape de la diplomatie chinoise.

## Pour en savoir plus

- THÉBAULT Vincent, PELLETIER Philippe (dir.), *Géopolitique de l'Asie*, Nathan, 2006.

- LOROT Pascal, *Le Siècle de la Chine. Essai sur la nouvelle puissance chinoise*, Choiseul, 2007.

# « Beaucoup de conteneurs retournent en Chine à vide »

Questions à Paul Touret, géographe des transports

## *Le trafic à destination et en provenance de la Chine ne traduit-il pas un déséquilibre des échanges ?*

La croissance des trafics chinois par conteneurs est d'abord le témoin de la globalisation des échanges, un des grands mouvements économiques d'aujourd'hui. La Chine est devenue l'un des principaux lieux de la délocalisation industrielle (aux dépens notamment des « tigres et dragons » économiques d'Extrême-Orient). Elle fournit désormais une grande partie des produits manufacturés, dans les pays développés et partout sur la planète. En retour, elle importe peu de produits en conteneurs, ceux-ci se remplissent néanmoins de déchets (papier, plastiques, ferraille) et désormais de céréales ou de bois. Au final, cette hyperspécialisation produit un déséquilibre colossal et beaucoup de conteneurs retournent en Chine à vide. En 2005, un conteneur sur cinq transporté dans le monde était vide, essentiellement pour être repositionné en Asie. L'Amérique du Nord importe trois fois plus de conteneurs qu'elle n'en exporte. En Grande-Bretagne, 82% des conteneurs quittent les ports sans marchandise. Il n'y a pas de raison que cela change, car même si le marché intérieur chinois se développe, la demande en produits importés par conteneur sera limitée.

## *En quoi les échanges chinois sont-ils devenus l'un des moteurs de l'industrie maritime ?*

Le développement de la Chine nourrit deux types de trafics : des importations de matières premières et des exportations de produits manufacturés. Face à la forte demande de navires, le prix de l'affrètement (location au voyage ou pour une durée établie) croît de manière très importante. Le marché a donc besoin de navires neufs pour répondre à la croissance du trafic et ramener l'affrètement à des prix raisonnables. Depuis 2003, le boom maritime chinois s'est donc répercuté sur la construction navale. Le Japon et la Corée du Sud répondent à cette demande de porte-conteneurs (flotte multipliée par trois en dix ans), pétroliers et cargos mais ils doivent partager le « gâteau » avec un nouveau concurrent, la Chine elle-même. La pénurie touche aussi les hommes car il faut des officiers et marins pour faire fonctionner cette flotte mondiale en croissance. Enfin, tous les ports du monde doivent s'agrandir pour recevoir des navires de plus en plus gros et des marchandises de plus en plus nombreuses.

## *Quelles sont les lignes de force du modèle de développement des ports chinois ?*

Ce développement est fondé sur une stratégie économique maîtrisée par le gouvernement de la

République populaire. Il y a bientôt trente ans, la Chine a décidé de s'ouvrir sur l'économie mondiale, notamment en constituant dans plusieurs ports des bassins industriels à statut spécial tournés vers des productions d'exportation. Aujourd'hui, dans le secteur du conteneur, une demi-douzaine de ports géants se répartit du nord au sud du pays. Pour développer ces ports, il faut des acteurs économiques : les sociétés de manutention et les armateurs maritimes. Pour gérer les terminaux, les autorités n'autorisent que des alliances entre intérêts chinois (Chine, Hong Kong) et étrangers (Europe, Asie, Moyen-Orient). Une grande partie des sociétés chinoises en place relève de l'économie de marché avec des valorisations boursières à Shanghai ou Hong Kong. C'est donc un mélange particulier d'interventionnisme et de capitalisme qui caractérise le modèle chinois et sans doute pour longtemps vu les besoins portuaires énormes dans tous les secteurs du pays.

## *Les ports géants de la rive asiatique du Pacifique, comme celui de l'île de Yang Shan en face de Shanghai, concurrencent-ils d'autres ports du monde ?*

Au départ, la concurrence entre ports était limitée. Avec le développement des transports intérieurs ferroviaires et fluviaux, les hinterlands se sont élargis et la concurrence s'est aiguisée entre ports, à un degré relativement faible à l'échelle du pays mais un peu plus fort pour les régions. Shanghai rayonne ainsi sur sa région (en concurrence avec Ningbo) et *via* le Yang Tsé Kiang sur la Chine centrale. Néanmoins, depuis dix ans, s'est développée une nouvelle fonction pour les ports, celle de plateforme de transbordement (*hub*) entre les lignes océaniques pour les flux intercontinentaux et les lignes de dessertes régionales (*feeder*). En Asie, plusieurs ports se sont positionnés sur ce créneau, Singapour, Hong Kong, Kaohsiung (Taiwan), Busan (Corée du Sud). Non seulement, le nouveau site de Yang Shan répond à la demande portuaire de la mégalopole, car les anciens terminaux étaient à divers titres inadaptés, mais il représente un *hub* de référence au carrefour des différentes routes maritimes d'Extrême-Orient. Encore troisième port mondial à conteneurs en 2004, Shanghai pourrait être le premier à la fin de l'année.

Paul Touret est directeur de l'Institut supérieur d'économie maritime Nantes-Saint-Nazaire (ISEMAR).

>>>

## *L'Empire des perles*

Ce reportage nous mène du cœur de la Chine jusqu'en Polynésie sur la route des perles. Petites exploitations familiales en Chine, grandes fermes perlières du Pacifique, toute la chaîne de production est ainsi mise à plat. La mondialisation a permis aux Chinois d'en contrôler une bonne partie, en termes de production mais aussi de main-d'œuvre : les greffeurs chinois sont les meilleurs du monde, et aussi les moins chers... (26 min)

## *Yiwu, une vitrine pour l'Afrique*

Il y a vingt ans, Yiwu n'était qu'une petite ville entourée de rizières, c'est désormais la capitale mondiale du commerce de gros, spécialisée dans la vente des *xia shangpin*, les petits articles de consommation courante exportés dans le monde entier. Yiwu n'est plus qu'une immense foire exposition ouverte à longueur d'année, fréquentée notamment par des commerçants venus d'Afrique. (22 min)

La semaine prochaine, la nouvelle étape du *Tour du monde de Thalassa*, Xiamen-Chiwan, fera l'objet d'un nouveau dossier pédagogique.

# La Chine, un géant maritime et mondial

## Fiche de travail

À l'aide du reportage sur le port de conteneurs de Yangshan, du graphique ci-contre sur les principaux ports et des différents textes, il conviendra d'établir en quoi la Chine a émergé au point d'être aujourd'hui une place centrale de la mondialisation.

### Document 1

Rang	Port	Pays	EVP (en milliers)	+/- depuis 2004	% depuis 2004
1	Singapour	Singapour	23 200	1 900	8,19
2	Hong Kong	Chine	22 430	500	2,28
3	Shanghai	Chine	18 090	3 536	24,30
4	Shenzhen	Chine	16 200	2 540	19,00
7	Rotterdam	Pays-Bas	9 300	1 000	12,05
10	Los Angeles	États-Unis	7 485	164	2,19

EVP : conteneur « équivalent vingt pieds »

Source : AAPA (American association of port authorities)

### Document 2

« La participation de la Chine à l'économie mondiale a révélé au fil des ans un cycle discontinu de développement portuaire. Avant les années 90, moment où les transporteurs étrangers obtiennent le droit de faire escale dans ses ports, la Chine est peu active sur la scène internationale du transport conteneurisé. Cosco, le transporteur d'État, est alors pratiquement l'unique référence pour le développement des infrastructures portuaires, au moment même où la technologie navale connaît un essor remarquable. Dès le milieu des années 90, le pays, à la suite de l'ouverture de ses côtes aux transporteurs internationaux, se trouve confronté à une industrie du transport maritime qui déploie des pétroliers et des porte-conteneurs de plus en plus gros. Une ouverture subite plutôt que graduelle aux standards du transport maritime international a justifié le besoin de mener de front réformes et développement des ports. »

Institut français des instituts de transport et de logistique.

Source : <http://www.afitl.com/CST/precedents-numeros/N44/WangOliv.pdf>

### Document 3

« Beaucoup de conteneurs retournent en Chine à vide », questions à Paul Turret, géographe.

À lire dans ce dossier *Télédoc*, page 3.

### Questions

1. À l'aide du document 1 et du reportage, vous préciserez quelle est l'importance de la Chine dans le trafic mondial de conteneurs et ses perspectives à court et moyen terme.
2. Quelles sont les principales raisons de l'émergence de la Chine comme plaque tournante du trafic de conteneurs ? (documents 2 et 3)
3. Vous montrerez les paradoxes de l'utilisation des conteneurs en Chine à l'aide du document 3. Vous en détaillerez les raisons.