

LE PORT DE CANTON À L'OMBRE DE CELUI DE HONG KONG

Thierry SANJUAN*

RÉSUMÉ Le port de Canton a largement bénéficié ces dernières années de la croissance économique du Guangdong. Il a su se développer et se moderniser. Aujourd'hui, son centre de gravité se déplace à l'est, vers la confluence de la rivière des Perles et du Dongjiang. Toutefois, ce port reste loin derrière celui de Hong Kong, qui le court-circuite en assurant le transport d'une large part des produits du Guangdong. Enfin, le port de Canton doit renforcer sa place même de second au sein du delta. La multiplication des ports suscite en effet de nouvelles concurrences que seul un plan d'aménagement régional pourrait rationaliser.

• ARMATURE REGIONALE • CANTON • CHINE
• HONG KONG • PORT

Le port de Canton est le premier de Chine du Sud au regard des statistiques chinoises. Il domine nettement les autres ports des côtes méridionales. Cependant, il ne faut pas l'isoler de son environnement régional, où il se place alors loin derrière Hong Kong. La colonie britannique dispose en effet d'un port dont la qualité lui permet de distancer Canton, tant sur le plan international que régional. Ce déséquilibre portuaire traduit d'ailleurs les ambiguïtés et contradictions que connaît le réseau urbain du delta de la rivière des Perles: le trafic du port de Canton, capitale administrative du Guangdong, représente en tonnage à peine la moitié de celui de Hong Kong, cœur géographique du développement local. Cette contradiction tient aux conditions générales des lieux en question, au phénomène mondial de la littoralisation de l'économie, mais également aux fractures politiques qui ont démantelé cette région.

摘要 今年來廣東省的經濟增長給廣州的港口建設帶來了極大的益處,加速了其現代化的發展進程。如今廣州港區的引力中心正在東遷,橋珠江與東江匯合地帶轉移。但是相對於香港而言,其地理地位仍然偏內,以至於香港往往捷足先登,攬走了廣東本省許多的運輸業務。目前港口日益增多,已引起新的競爭。有鑒於此,廣州必須鞏固其珠江三角洲第二大港的地位。這一問題惟有依靠地區整治規劃方能得到合理解決。

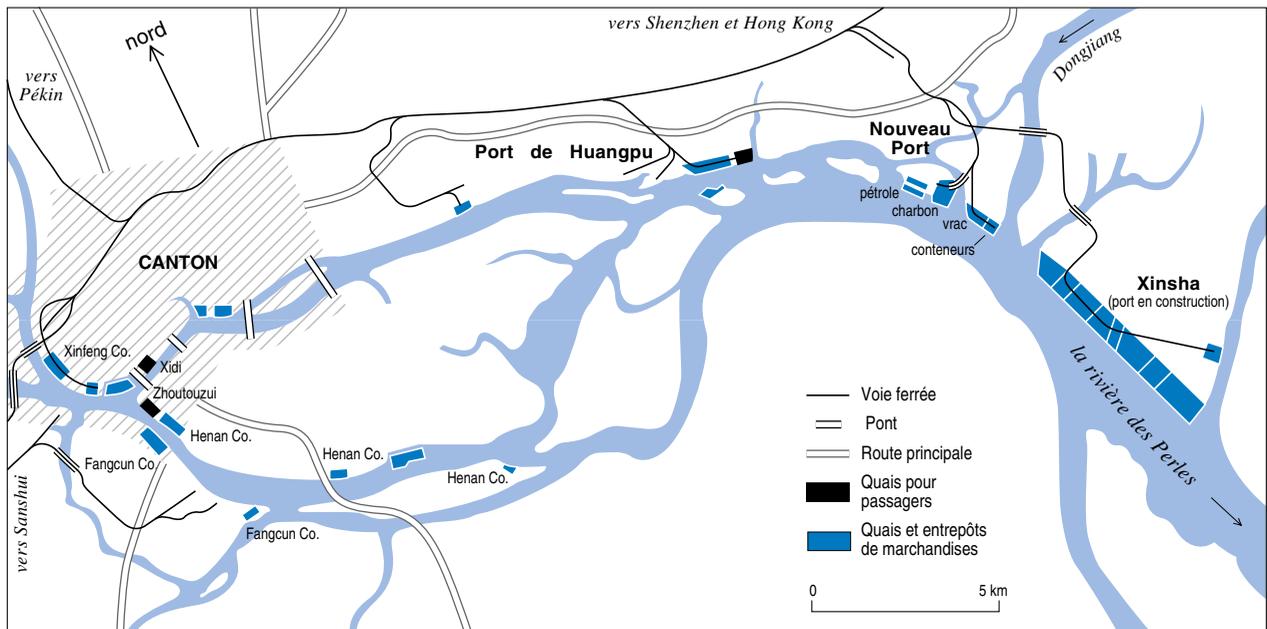
• 地區結構 • 廣州 • 中國
• 香港 • 港口

ABSTRACT These past few years the port of Canton has largely benefited from the economic growth of Guangdong Province and enjoyed successful development and modernisation. Today its centre of gravity is shifting towards the east, at the confluence of the Pearl River and the Dongjiang. Canton harbour however is far behind the port of Hong Kong, through which most of the province's production is transported. Also, Canton harbour must reinforce even its second place within the delta as the growing number of harbours creates new competition which could only be reorganised through a regional development plan.

• CANTON • CHINA • HONG KONG • PORT
• REGIONAL INFRASTRUCTURE

Aujourd'hui, l'ancien port du delta a été ainsi supplanté par Hong Kong et connaît un retard qu'il lui est difficile de combler. Le décollage contemporain du Guangdong lui-même profite à Hong Kong, qui réexporte une grande partie de la production provinciale. Le défi que doit relever Canton tient dès lors dans un choix de développement des infrastructures de transport et de renforcement de son poids économique régional. Celui-ci éviterait au port et à sa capitale éponyme une marginalisation face aussi bien à Hong Kong qu'aux autres pôles du delta (Shenzhen, Zhuhai-Macao...). Canton pourrait profiter de l'essor de son agglomération, d'une saturation conjoncturelle du port de Hong Kong et des incertitudes dues actuellement à la précarité politique de la colonie britannique, à l'approche de sa rétrocession en 1997. Le chapelet de zones portuaires de Canton, très largement hérité de la première moitié du XX^e

* Élève à l'École Normale Supérieure, agrégé de géographie. Le DAO des illustrations a été assuré par R. Ghirardi (CNRS).



1. Le Port de Canton

siècle, trouverait alors ses propres armes contre l'ascendant de Hong Kong, et cela dans le cadre d'un redéveloppement portuaire à l'échelle du delta. Se trouvent posées ainsi les possibilités pratiques et politiques d'un aménagement régional.

Le premier port chinois sur les côtes méridionales

Le port de Canton dispose de réels avantages géographiques, qui ont commandé de manière privilégiée son essor depuis des siècles. Il se situe en effet à la jonction de trois fleuves majeurs au sein du delta: le Xijiang qui traverse, hors celle du Guangdong, les provinces du Guangxi et du Yunnan; le Beijiang, qui mène au Hunan; le Dongjiang, qui ouvre le Jiangxi. Son site se trouve légèrement en retrait au nord du delta de la rivière des Perles et les zones portuaires s'égrènent le long d'un bras secondaire à partir d'un point de diffluence des eaux fluviales. Abrité ainsi des courants les plus forts, le port s'y est développé favorablement et a pu desservir la plus grande ville de Chine méridionale (fig. 1).

Ces quinze dernières années, la politique d'«ouverture» pratiquée par les dirigeants chinois a permis à Canton de connaître un nouvel essor. Le port a accompagné la croissance économique de la province du Guangdong (15,7% en 1991) et il a su augmenter ses capacités de chargement et de stockage, moderniser ses équipements, s'adapter au rôle croissant de la conteneurisation. Le trafic de marchandises du port de Canton oscille entre 45 et 50 Mt. Si, en 1990, 41 635 000 t seulement ont été chargées et déchargées, soit une baisse de 11,5% par rapport à l'année précédente, il ne faut y voir qu'une baisse conjoncturelle due au ralentissement des échanges extérieurs après Tian'anmen. De fait, le trafic du port est revenu à un niveau normal avec 46 Mt, en 1991.

Les marchandises exportées se composent essentiellement de matières premières (aluminium, étain), de produits semi-finis, alimentaires (sucre non raffiné) et artisanaux (porcelaine, soie). Elles sont expédiées vers l'Europe et l'Amérique du Nord. Parallèlement, le port importe des céréales (blé), des engrais chimiques, des produits finis, qui viennent du Japon (machines, voitures, équipements divers), d'Amérique du Nord, d'Australie (minerai de fer). Le port de Canton dispose d'un port moderne de conteneurs qui peut accueillir des bateaux de 35 000 t et dont le trafic a atteint 109 000 unités en 1990. Cette activité est en plein essor et se trouve au cœur de l'aménagement contemporain du port. Quant au trafic des passagers, même si la voie d'eau est beaucoup moins importante que les transports terrestre ou aérien, le port de Canton a été le point de transit de 4 348 000 personnes: 2 065 000 sorties, 2 283 000 entrées en 1990.

Les modes de transport complémentaires de l'importation ou de l'exportation par voie d'eau sont respectivement maritimes et fluviaux (45%), puis ferroviaires (35%), enfin routiers (20%). Les zones portuaires les plus importantes sont prolongées par la voie ferrée dans les liaisons avec l'intérieur du pays et par la route en ce qui concerne les liens avec Hong Kong.

Un chapelet de zones portuaires

Le port de Canton comprend les unités portuaires relevant du Bureau du Port de Canton et celles qui appartiennent à des usines ou des magasins d'entreposage indépendants. Leurs parts respectives font du Port le principal acteur (tab. 1). Il a été créé en 1987 à la suite d'une réunion du port de la ville et de celui de Huangpu, qui dépendaient respectivement de la

	Nombre de places à quai	Tonnage des navires (t)	Volume des marchandises chargées et déchargées (t)
Port de Canton	118	1 000 / 35 000	30 800 000
Ports indépendants	636	1 000 / 5 000	15 200 000
Total	754	1 000 / 35 000	46 000 000

1. Le port de Canton en 1991

province et du ministère des Transports. L'actuelle entité relève dorénavant du Bureau des Transports du Guangdong, avec un contrôle partiel de Pékin. Différentes compagnies maritimes sont placées sous l'égide du Port. Certaines administrent les différentes zones portuaires. D'autres ont un rôle sectoriel (conteneurs, transports de passagers, réparations mécaniques, section ferroviaire du port).

	Trafic de marchandises (t)
Zones portuaires de la ville de Canton	4 800 000
Vieux port de Huangpu	8 000 000
Nouveau Port	18 000 000
Total	30 800 000

2. Trafic de marchandises des différents pôles en 1991

Il faut distinguer au sein du port quatre pôles principaux qui se situent d'amont en aval dans l'ordre suivant: la ville de Canton, Huangpu, le Nouveau Port ou *Xingang*, et Xinsha en construction. Des déséquilibres existent entre ces zones portuaires. Leur volume d'activités varie suivant leur spécialisation (nature et mode d'emballage des produits) et suivant leur implantation géographique: cette dernière détermine tant le tonnage des bateaux accueillis que la taille des entrepôts (tab. 2). Les ports de la ville de Canton sont dispersés le long de la rivière des Perles et ne peuvent accueillir que des bateaux de moins de 5 000 t. Ils relèvent principalement de trois compagnies: la compagnie Xinfeng, qui se trouve à l'ouest de la ville et qui est reliée directement au réseau ferré, les compagnies Fangcun et Henan. Ces dernières ont doublé leurs implantations plus en aval du fleuve dans les années 1980 (tab. 3). À l'est de la ville, le complexe portuaire de Huangpu a été construit par les Hollandais dans les années 1930. Les navires de 10 000 t peuvent remonter le fleuve jusqu'à ses berges et il est en liaison

	Nombre de places à quai	Tonnage des navires (t)
Xinfeng	22	1 000 / 3 000
Fangcun	7	3 000 / 5 000
Henan	12	2 000 / 3 000
Total	41	1 000 / 5 000

3. Les zones portuaires de la ville de Canton

avec les axes de transport qui vont de Canton à Shenzhen et Hong Kong. Aujourd'hui, les bureaux centraux du Port y ont été concentrés et ses activités concernent essentiellement les matières premières, ainsi que les matériaux de construction.

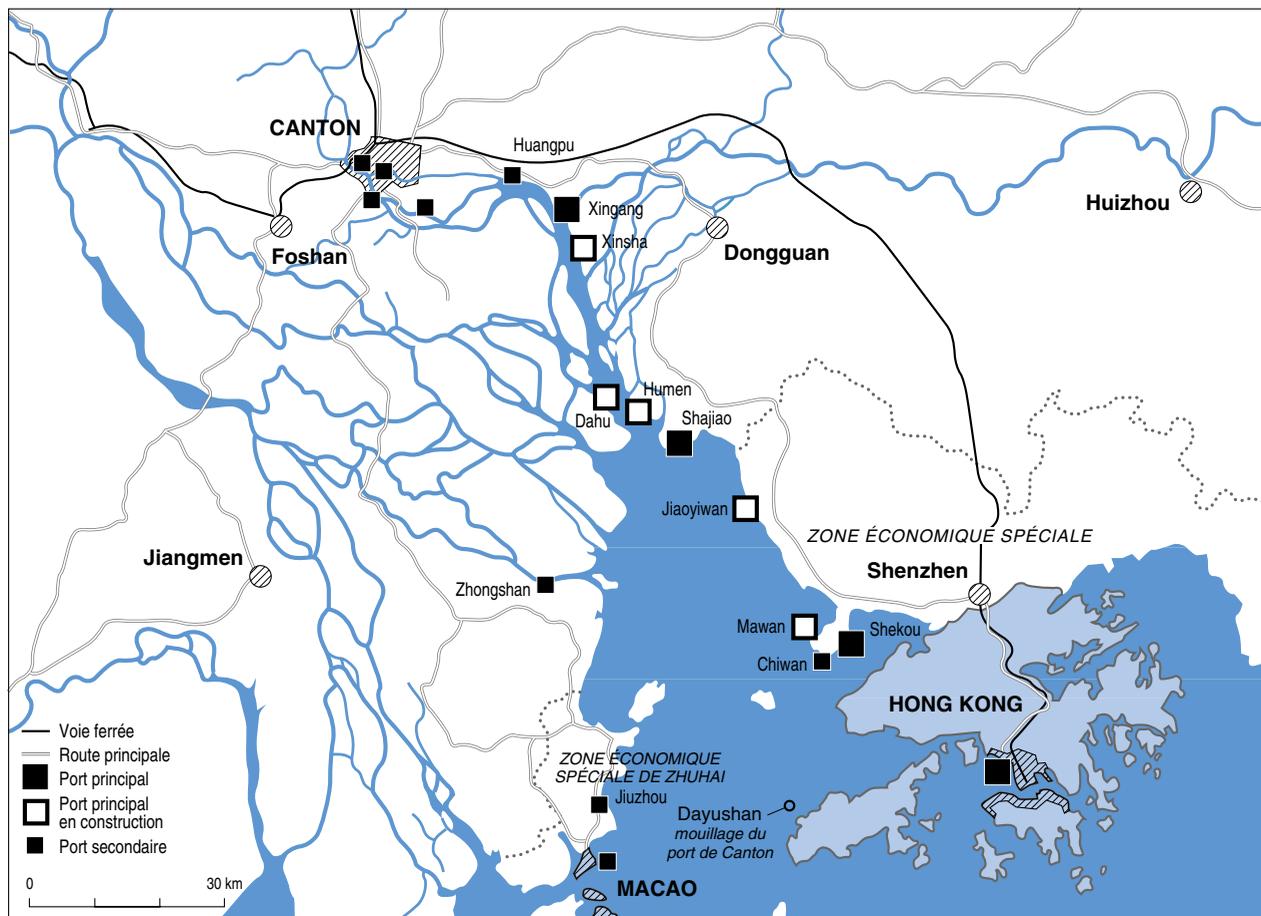
En fait, il ne peut plus actuellement satisfaire la demande et les autorités ont créé un autre espace portuaire sur les terres situées à la jonction de la rivière des Perles et du Dongjiang. Le Nouveau Port se trouve dans la Zone de Développement Économique et Technique de Canton, mais son rayonnement dépasse largement la zone. Il réalise l'essentiel du trafic maritime du complexe cantonais grâce à ses quais spécialisés: terminal pétrolier, quais d'importation de la houille, des céréales et des matériaux de construction, quais de conteneurs. Les bateaux qui y accèdent peuvent avoir un tonnage atteignant 35 000 t. Depuis deux ans, les navires de 50 ou 100 000 t déchargent préalablement une partie de leur cargaison à Dayushan et gagnent ensuite le Nouveau Port. Aujourd'hui, les plates-formes pour conteneurs qui bordent les rives du Dongjiang sont en cours d'extension et le renforcement de ce pôle fait de lui progressivement le cœur du port de Canton, en lieu et place de la ville et de Huangpu. Un tel rééquilibrage vers l'est devrait d'ailleurs être accentué par la construction d'une vaste zone portuaire de conteneurs plus en aval: Xinsha. Ses terre-pleins artificiels accueilleront des navires de 50 000 t.

Canton entend ainsi rester le premier port du Guangdong et de Chine méridionale. Elle le demeure sans conteste au sein des frontières continentales. Mais, à l'échelle du delta de la rivière des Perles incluant les colonies portugaise et britannique, elle se voit évidemment supplanter par Hong Kong. Celle-ci dispose en effet d'un port d'envergure internationale et capte à son profit une grande part de l'activité qui serait logiquement dévolue à la capitale politique d'une province en plein boom économique.

Canton, un port court-circuité par Hong Kong

Hong Kong a un trafic presque double de Canton (88 Mt en 1991). Sa supériorité s'exprime également par la complémentarité de ses avantages administratifs, géographiques et techniques. Il profite, mieux que Canton, d'une intégration plurimodale associant les voies maritimes internationales à l'hinterland chinois. Canton est pénalisée par la lourdeur des services administratifs et les taxes imposées à l'importation. Malgré ses efforts pour attirer les compagnies, son port n'a pas la souplesse de celui de Hong Kong. Il se laisse ainsi distancer, voire court-circuiter, par les services portuaires de la colonie britannique.

Situé à l'ouest de Kowloon, Hong Kong a le plus important port en eau profonde de Chine du Sud. Les bateaux peuvent s'y ancrer en situation d'abri. Le nombre de quais leur évite d'attendre longtemps pour charger. Hong Kong se trouve enfin au point d'arrivée de 200 lignes maritimes et en lien avec 70 pays différents. Le mode de manipulation des marchandises est un nouvel élément de confrontation défavorable à Canton: le trafic de conteneurs de Hong Kong porte sur



2. Le réseau portuaire du delta de la rivière des Perles

44 Mt en 1989. Hong Kong dispose de huit stations de conteneurs et le projet d'en créer une neuvième, à l'est de l'île de Tsing Yi, compte parmi les enjeux actuels du réaménagement des transports (aéroport, voies ferrées, port...). Au regard des volumes chargés et déchargés totaux, la place de la conteneurisation dans ces deux ports est de 2% pour Canton et de 60% pour Hong Kong. On mesure ici le retard technique de la capitale provinciale. Ses activités se limitent essentiellement aux matières premières et aux produits alimentaires, quand Hong Kong se consacre majoritairement à des biens de consommation finis et semi-finis.

Hong Kong bénéficie du développement de la province du Guangdong. Les voies ferrées et routières, dont le rôle se voit renforcer actuellement par la construction de nouvelles lignes ferroviaires et par celle d'autoroutes au sein du delta, jouent contre Canton. Une grande partie des produits fabriqués sur le continent sont exportés par voie de terre vers Kowloon et chargés dans le port de la colonie. En ont fait leur règle les entreprises mixtes installées dans le Guangdong, notamment celles qui s'appuient sur des capitaux de Hong Kong. Elles préfèrent profiter en effet des meilleures conditions d'exporta-

tion (rapidité, sécurité du transport, moindre coût). La quasi-totalité des produits destinés à l'Asie du Sud-Est transite par Hong Kong et non par Canton. Ces flux de marchandises qui échappent au port de Canton portent sur des volumes importants. Malheureusement, les données statistiques dont nous disposons à leur sujet sont imprécises. Un exemple illustre toutefois bien ce phénomène économique. En ce qui concerne le trafic de conteneurs, entre 15 et 20 Mt ont passé la frontière qui départage Shenzhen et Hong Kong en 1990. On estime que de 35 à 45% des boîtes qui ont été manipulées à Hong Kong la même année venaient du continent ou y étaient destinées. La colonie britannique traiterait ainsi un volume de conteneurs vingt fois plus important que Canton pour les seuls produits du Guangdong.

Cette situation exprime parfaitement la primauté économique de Hong Kong au regard du développement du delta de la rivière des Perles. En fait, la colonie britannique est pourvoyeuse de fonds, de savoir-faire technique, et, cœur économique de la région, elle ne laisse que peu d'atouts à la capitale politique du Guangdong. Le port de Canton est à l'image d'une ville qui n'a retrouvé qu'un dynamisme récent et relatif.

Leur position septentrionale au sein du delta et les limites de leurs infrastructures les pénalisent aussi bien l'un que l'autre.

Au dire même des ingénieurs de Canton, la suprématie de Hong Kong n'est pas appelée à diminuer dans l'avenir. Ils sont d'ailleurs les premiers à défendre le rôle que le port de la colonie britannique aura à jouer après sa rétrocession au gouvernement chinois: le port de Hong Kong est devenu indispensable au développement du Guangdong et il fera — *«il doit faire»* — de l'ombre à celui de Canton encore pendant plusieurs décennies.

En fait, les options politiques chinoises divergent. Par le mot d'ordre «un pays, deux systèmes», les responsables continentaux entendent adopter des attitudes très différentes face à Hong Kong. Aujourd'hui, les désaccords avec les Britanniques sur les réformes politiques et sociales proposées par le gouverneur et sur le redéveloppement des infrastructures de transport ne font qu'exacerber ces incertitudes sur l'avenir du territoire. On peut néanmoins affirmer sans grand risque que, même si elle se trouve amoindrie, la place de Hong Kong dans la région économique qui se constitue actuellement à l'échelle du delta restera fondamentale pendant longtemps. Canton devra en conséquence se contenter d'un second rôle. Mais le problème de la capitale régionale ne se limite plus seulement à une concurrence perdue d'avance. Il lui faut également trouver sa place dans le réseau de ports qui se constitue actuellement en Chine méridionale.

L'émergence de nouveaux ports concurrents

Nous assistons actuellement à une multiplication des complexes portuaires dans la région. Fussent-ils de faible ampleur, ils sont mis en chantier par des villes et des districts en pleine croissance, qui veulent pallier le manque contemporain de voies de transport adéquates et profitent, à cette fin, des facilités géographiques offertes par la longueur des côtes du Guangdong et par le nombre des voies d'eau du delta (fig. 2).

En fait, le facteur principal de ce phénomène tient dans une décentralisation politique et financière *de facto* qui va grandissant depuis dix ans. Chaque pôle local de développement souhaite aujourd'hui s'assurer les moyens d'une indépendance vis-à-vis des capitales tant politique qu'économique du delta et joue de l'une contre l'autre. Parallèlement, fort de ses gains financiers, il aménage son territoire afin de créer des conditions favorables au transport de ses produits et attirer ainsi des investisseurs extérieurs. Les Zones Économiques Spéciales ont été les premières à donner l'exemple. Shenzhen dispose de deux ports en eau profonde: Shekou et Chiwan, qui peuvent accueillir respectivement des navires de 50 et 30 000 t. La construction d'un troisième port, Mawan, est en cours. Zhuhai dispose, elle aussi, d'un port en pleine activité, même s'il se limite à des bateaux de 10 000 t. La colonie portugaise de Macao l'accompagne avec une capacité de 5 000 t. Au sein du delta, nous trouvons d'autres ports, tels que Shajiao et Zhongshan. Certains sont en cours de construction: Dahu et Nansha, tous deux au niveau du

détroit de Humen. Le projet du port de Jiaoyiwan est à l'étude. Enfin, un maillage relativement serré de plus petites installations portuaires s'est mis en place dans le delta et deux ports, Gaolan et Aotou, entendent drainer dans le futur une partie du trafic de la production des zones périphériques, respectivement à l'ouest et à l'est de l'espace deltaïque.

Et si Canton doit faire face à la primauté de Hong Kong, il lui faut aussi se situer dans un réseau portuaire régional qui ne cesse de se complexifier. Les atouts dont il dispose sont réels, mais fragiles. Par définition, le trafic de marchandises des Zones Économiques Spéciales lui échappe. Son port ne peut être compétitif qu'au prix des services modernes qu'il saura fournir aux espaces centraux et septentrionaux du delta. Par là, la constitution d'un réseau dense de transports rapides et sûrs, aptes à accompagner les services portuaires cantonnais, est urgent. La municipalité de Canton semble en être aujourd'hui convaincue. Elle a montré dernièrement son intention de relever un défi régional qu'elle avait trop longtemps négligé.

Avec l'exemple du port de Canton et du réseau portuaire qui se met en place dans le delta, on observe ainsi des enjeux plus importants qui tiennent à l'évolution d'un réseau urbain particulièrement complexe et à la possibilité d'un aménagement régional. De par la configuration politique et spatiale de cette région éclatée, seule une volonté commune, armée des moyens financiers convenables, semble à même d'harmoniser le développement du réseau portuaire actuel, voire du réseau urbain. Elle en éviterait ainsi les gaspillages financiers qui se feront sentir à moyen terme, quand on abandonnera les installations portuaires trop vite grandies pour être rentables. Malheureusement, une telle solution n'est pas aujourd'hui envisageable. Cette région ne sort pas du sous-développement depuis assez longtemps. La rétrocession de Hong Kong en 1997 facilitera-t-elle la mise en œuvre d'une planification régionale? Ou faut-il attendre une encore plus tardive remise en question de la décentralisation actuelle? La situation contemporaine ne permet pas de répondre à cette question.

Références bibliographiques

- Annuaire de Canton 1991*, Bureau des Statistiques de Canton (en chinois).
Hong Kong 1992, Services Gouvernementaux de l'Information.
Informations du Bureau du Port de Canton.
LI G. *et al.*, 1989, *Histoire des transports par eau du Guangdong (époque contemporaine)*, Presses populaires des Transports (en chinois).
ZHANG R. *et al.*, 1992, *Les Ports de Chine du Sud*, Presses de l'Université Sun Yat-sen (en chinois).
ZHANG R., 1992, «Nouveaux points de vue sur le développement des pôles portuaires de conteneurs dans le delta de la rivière des Perles», Colloque sur l'*Histoire du développement économique du delta de la rivière des Perles*, 7-11 mai, (en chinois).
-