



HAL
open science

Les nouvelles hiérarchies du système portuaire dans le Bassin Caraïbe

Colette Ranély Vergé-Dépré

► **To cite this version:**

Colette Ranély Vergé-Dépré. Les nouvelles hiérarchies du système portuaire dans le Bassin Caraïbe. Etudes Caribéennes, 2006, Varia, 4, 10.4000/etudescaribeennes.683 . hal-02054491

HAL Id: hal-02054491

<https://hal.univ-antilles.fr/hal-02054491>

Submitted on 1 Mar 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial 4.0 International License

Les nouvelles hiérarchies du système portuaire dans le Bassin Caraïbe

Colette Ranély Vergé-Dépré



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/683>

DOI : 10.4000/etudescaribeennes.683

ISBN : 978-2-8218-0652-8

ISSN : 1961-859X

Éditeur

Université des Antilles

Édition imprimée

Date de publication : 1 juillet 2006

ISSN : 1779-0980

Ce document vous est offert par Université des Antilles – Service commun de la documentation



Référence électronique

Colette Ranély Vergé-Dépré, « Les nouvelles hiérarchies du système portuaire dans le Bassin Caraïbe », *Études caribéennes* [En ligne], 4 | Juillet 2006, mis en ligne le 15 juillet 2006, consulté le 01 mars 2019. URL : <http://journals.openedition.org/etudescaribeennes/683> ; DOI : 10.4000/etudescaribeennes.683

Ce document a été généré automatiquement le 1 mars 2019.



Les contenus d'*Études caribéennes* sont mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale 4.0 International.

Les nouvelles hiérarchies du système portuaire dans le Bassin Caraïbe

Colette Ranély Vergé-Dépré

Introduction

- 1 Défini comme l'ensemble des territoires qui bordent la mer des Caraïbes et le golfe du Mexique, le Bassin Caraïbe présente une densité portuaire élevée qui s'explique notamment par l'éclatement géographique de cet espace et par un fort degré d'extraversion de ces économies continentales et insulaires. Situé à proximité des grandes routes maritimes internationales qui relient les trois pôles de la Triade, le Bassin Caraïbe espère tirer profit d'une situation de carrefour redécouverte. Mais dans le contexte de la mondialisation, les mutations récentes du transport maritime international tendent à forger un système portuaire géographiquement hiérarchisé et sélectif qui bouleverse les anciens réseaux et accentue la concurrence entre les ports. Il s'agira essentiellement ici d'en présenter les principaux nœuds, tout en sachant que ce modèle est très évolutif.

1. Un système portuaire de plus en plus hiérarchisé et sélectif

- 2 Le Bassin Caraïbe n'est pas resté à l'écart des nouvelles conditions de l'offre du transport de marchandises : les ports se sont adaptés aux innovations techniques (conteneurisation, spécialisation des flottes, augmentation de la taille des navires, etc.) ainsi qu'aux modifications des dessertes induites par l'arrivée, à partir du milieu des années 1980, de puissants armateurs « globaux » proposant des services permettant de connecter les lignes est-ouest aux liaisons nord-sud. Ces derniers s'appuient sur le principe *hub and spoke*, selon lequel un port-pivot (*hub*) accueille des navires-mères de la grande navigation

océanique et des navires navettes, ou *feeders*, qui approvisionnent les précédents et redistribuent vers d'autres directions (les rayons ou *spokes*) leurs marchandises. La proximité du marché nord-américain laisse ainsi envisager à de nombreux ports de la région la perspective de capter ou de développer de nouveaux trafics et activités logistiques liés au transbordement et à la redistribution de conteneurs. La privatisation partielle ou totale des infrastructures, le recours aux investissements étrangers ont permis de moderniser et d'améliorer leur productivité. Mais cette évolution conduit également à une polarisation des activités portuaires sur quelques plates-formes offrant les meilleurs avantages aux compagnies. Ceux-ci s'évaluent en fonction de plusieurs critères : la localisation par rapport aux flux majeurs (à défaut, dans cet espace, d'*hinterlands* de taille suffisante), le volume et la nature des trafics, la qualité des équipements, le coût des opérations portuaires et annexes, ou la stabilité politique et sociale dans les pays concernés. Ces ports constituent les nœuds majeurs du système portuaire : dans le Bassin Caraïbe, ils correspondent aux six plates-formes qui enregistrent des trafics conteneurisés de plus d'un million d'EVP¹. Si leur nombre se répartit équitablement entre les territoires continentaux et insulaires de cet espace, leur localisation montre cependant une activité plus intense sur la façade orientale du quadrilatère formé par leur localisation. À l'échelle du bassin, ils forment l'ossature du quadrillage du réseau portuaire, alors qu'à l'échelle locale, un réseau en étoile peut se développer en liaison avec les fonctions de *hub*. Aux niveaux secondaires et inférieurs de la hiérarchie, on retrouve les nombreux autres ports qui ne pourront pas tous prétendre au titre très recherché de port de transbordement ou de redistribution, même s'ils peuvent bénéficier d'une desserte plus fréquente générant ainsi de nouveaux trafics. Ces hiérarchies portuaires sont très fluctuantes à cause du caractère très concurrentiel et volatil des flux, assurant ainsi, de manière plus ou moins rapide, la fortune ou le déclin de certaines plates-formes.

2. Les ports majeurs de la rive nord du Bassin Caraïbe

- 3 Parmi les nombreux ports du golfe du Mexique et de Floride, se démarquent nettement les plates-formes de Houston (1 437 585 EVP en 2004) et de Miami (1 009 500 EVP) pour l'importance de leurs trafics. La première traite les deux tiers des trafics conteneurisés réalisés par les ports américains du golfe du Mexique. Ces derniers s'affirment de plus en plus comme des partenaires privilégiés dans les échanges maritimes de marchandises à destination ou en provenance d'Amérique centrale et d'Amérique du Sud. Certains d'entre eux (Nouvelle-Orléans, Gulfport notamment) ont été sévèrement endommagés lors du passage de l'ouragan Katrina en août 2005. Le port de Miami a longtemps été la principale porte d'entrée dans le nord du bassin et c'est par lui que transite encore environ la moitié des exportations américaines destinées au Bassin Caraïbe. Mais ce leadership est de plus en plus menacé par les ambitions des plates-formes voisines de Jacksonville, Port Everglades et surtout celles de Freeport dans l'île de Grand Bahama, à une centaine de kilomètres des côtes de la Floride. Freeport est l'exemple même de ces nouvelles plates-formes portuaires créées de toutes pièces pour valoriser une situation intéressante pour les activités de transbordement et de redistribution de marchandises. Mise en service en 1997, elle traitait déjà 1 184 800 EVP en 2004, devançant ainsi le port de Miami. Dotée d'une zone franche, c'est l'un des sites portuaires les plus modernes du Bassin Caraïbe (1 033 mètres de linéaire de quais disposant d'un tirant d'eau de 15,5

mètres, 10 portiques à conteneurs et 30 chariots cavaliers en 2003). Cette exceptionnelle croissance illustre bien les tendances récentes du transport maritime et renforce le poids de la rive nord du Bassin Caraïbe dans le système portuaire régional.

3. Les ports majeurs du Bassin Caraïbe central

- 4 Le réseau portuaire est ici dominé par les installations de San Juan, à Puerto Rico (1 625 704 EVP en 2004), et de Kingston en Jamaïque (1 356 034 EVP), situées à proximité de passages maritimes profonds entre les îles de l'arc antillais. Premier port du Bassin Caraïbe, San Juan occupe le cinquième rang des ports états-uniens. Le statut particulier de Puerto Rico, son marché d'environ quatre millions de consommateurs et le développement industriel sont à l'origine de la puissance des activités portuaires dans l'île. Mais la suprématie de San Juan n'est plus aussi apparente dans la hiérarchie des trafics portuaires conteneurisés puisque, entre 2000 et 2004, cette plate-forme a enregistré une baisse de 30 % de ses activités. Les responsables du site de San Juan (un organisme public dénommé *Puerto Rico Ports Authority*) sont confrontés au problème de saturation des équipements et à la concurrence des ports voisins, plus productifs, et proposant des frais de manutention moins élevés. Kingston est l'un de ceux-là puisqu'il a enregistré une augmentation de trafic de 51 % entre 2000 et 2004. C'est l'un des plus anciens et plus importants *hubs* du Bassin Caraïbe car, dès 1984, la compagnie taiwanaise *Evergreen* en avait fait, avec le port de Cristobal (Panama), l'une de ses deux escales dans la région lors de ses services autour du monde. 90 % du trafic du *Kingston Container Terminal* seraient aujourd'hui dédiés aux activités de transbordement des conteneurs ce qui illustre la réussite de ce modèle dans la région. La réputation de cette plate-forme est basée sur une longue expérience en ce domaine, l'efficacité des services, les coûts avantageux et une politique de modernisation des infrastructures active.

4. Les ports majeurs de la rive sud du Bassin Caraïbe

- 5 Le principal nœud du système portuaire est ici constitué par les ports situés au débouché du canal de Panama, l'une des grandes voies d'eau du trafic maritime mondial puisque 5 % du commerce international y transite. Ce passage interocéanique est vital pour les pays de la côte Pacifique de l'Amérique latine même si ce sont les échanges entre la côte Est des États-Unis et l'Asie qui sont les plus importants en tonnages. Mais l'Autorité du Canal de Panama est confrontée à la saturation des équipements et à l'augmentation du gabarit des navires de commerce (dits *post-panamax*), alors que les écluses du canal ne peuvent recevoir des bateaux de plus de 32 mètres de large et plus de 290 mètres de long. Ces évolutions du transport maritime mondial et la préparation de la rétrocession de la zone du canal par les États-Unis aux autorités panaméennes (effective depuis le 31 décembre 1999), ont orienté récemment une politique de développement basée sur la privatisation et le recours aux investissements étrangers. L'objectif est la mise en place d'un vaste complexe de services maritimes et de transports multimodaux ainsi que la création de nouvelles zones franches pour l'exportation. De grands groupes internationaux (*Evergreen*, l'américain *Stevedoring Service of America*, etc.) ont ainsi obtenu des concessions portuaires qui ont été équipées de nouveaux terminaux, notamment à proximité de la zone franche de Colón, la deuxième au monde après Hong Kong. Les plates-formes de Colón (*Manzanillo International Terminal*, *Colon Container Terminal* et *Panama Port*) ont ainsi

enregistré une croissance rapide de leurs trafics (1 200 852 EVP en 2001) et s'affirment comme un pôle majeur de redistribution des marchandises pour le Bassin Caraïbe et l'Amérique du Sud.

Conclusion

- 6 La croissance générale des flux portuaires dans le Bassin Caraïbe, la modernisation des infrastructures, montrent la volonté de cette région à participer au processus de la mondialisation. Mais celui-ci contribue à renforcer les inégalités au sein d'un espace déjà morcelé géographiquement, économiquement, politiquement et culturellement. Les dynamiques maritimes récentes peuvent cependant être l'occasion de promouvoir davantage les échanges entre ces pays ainsi qu'avec le reste du monde.

BIBLIOGRAPHIE

Caribbean Shipping Association (2002). *The CSA Handbook of Caribbean ports, 2003-2005*, Land & Marine Publications Ltd, 112 p.

Chardon, J.P. (1984). *Géographie des transports maritimes et aériens du Bassin caribéen*, Université de Bordeaux III, Thèse d'État, 3 tomes, 1 142 p.

Demyk, N. (1999). « Le canal de Panama : le nouveau statut et les contraintes de la mondialisation », *Problèmes d'Amérique latine*, n° 35, pp.80-106.

Gouveral, E. (2002). « Évolution de la ligne régulière et rôle des ports », *Transports*, n° 411, janvier-février : 15-29.

Journal de la Marine Marchande, Paris, hebdomadaire. Voir notamment :

17 septembre 2004 : dossier « Amérique du Sud » : 23-35.

22 mars 2002 : dossier « Amérique du Sud » : 23-34.

23 août 2002 : « Physionomie, structure et évolution du transport maritime en Amérique latine en 2001 » : 12-13.

Lambourdière, É. (2001). *Les plates-formes logistiques dans la Caraïbe*, Université des Antilles et de la Guyane, Thèse de doctorat, 288 p.

Ranély Vergé-Dépré, C. (1999). *Les Antilles françaises en transition : de la relation privilégiée franco-française à l'ouverture internationale. Essai d'une géographie des transports*, Université de Bordeaux III, Thèse de doctorat, 362 p. (éditée aux Presses universitaires du Septentrion).

Ranély Vergé-Dépré, C. Évolution et dynamiques spatiales de la géographie maritime et portuaire du Bassin Caraïbe. Paris : Karthala, coll. *Terres d'Amérique*, n° 7, 17 p. (à paraître).

NOTES

1. Équivalent vingt pieds, soit un conteneur de six mètres de long. Les données du trafic des ports des États-Unis sont celles de l'*American Association of Port Authority*. Celles des autres pays de la Caraïbe sont fournies par la Commission Économique pour l'Amérique latine (CÉPAL).

AUTEUR

COLETTE RANÉLY VERGÉ-DÉPRÉ

Maître de conférences, Institut Universitaire de Formation des Maîtres de Martinique,
colette.ranely@iufm-martinique.fr