

COLLEGE

Lycée franco-péruvien. Lima. Pérou.



francope@francoperuano.edu.pe

Charline Gesbert

Javier Llopis

Laura Mantilla

3°1

Uztarroz jkloztz@speedy.com.pe

# CIVIDAD LA VILLA DE CALLAO

puerto de los reyes del mar



Guaman Poma de Ayala (Nueva Coronica y Buen gobierno) 1550 - 1615



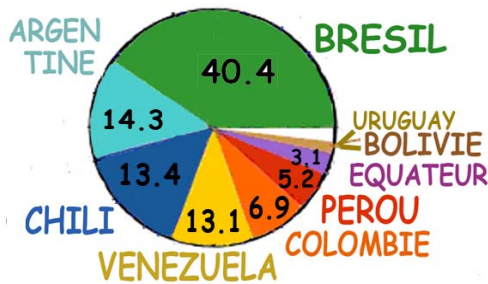
## LE PEROU, ACTEUR MODESTE DU COMMERCE INTERNATIONAL

Le Pérou est très ouvert au commerce international, le taux d'ouverture est de 44% en 2005. Il est membre de l'OMC et de l'APEC (Coopération Economique pour l'Asie- Pacifique) dont le sommet annuel en 2008 se tiendra à Lima. Son économie devrait bénéficier de l'accord de libre-échange avec les Etats-Unis qui vient d'être signé. Et d'autres traités sont en cours de négociations, en Asie en particulier. Ses exportations ont plus que doublé en cinq ans, et l'excédent de sa balance commerciale augmente depuis 2002.. Mais ses exportations ( en 2007 **près de 26 milliards de \$** et **ses importations :18** ), en font un acteur discret du commerce maritime international. Le trafic annuel avoisine les 19 millions de tonnes.

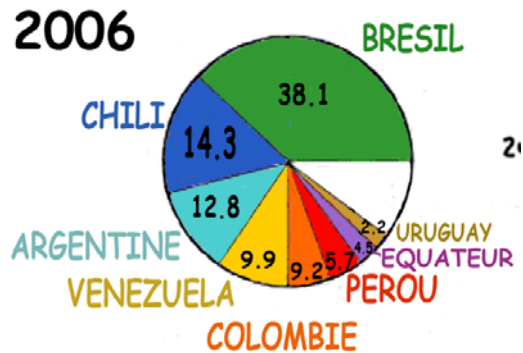
### Le Pérou et les échanges : une place modeste comparée aux voisins.

Amérique latine : part de chaque pays.....

dans les exportations,

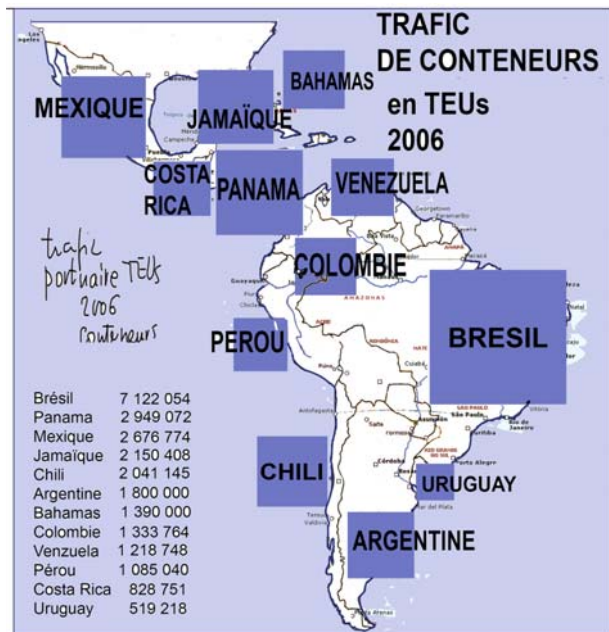


et les importations.



Comparé à ses voisins d'Amérique latine, le Pérou est un acteur modeste, ses échanges en volume sont sept fois moins importants que ceux du Brésil, et deux fois moins que ceux du Chili. Seuls l'Equateur

et l'Uruguay ont des trafics moindres, sans parler du Paraguay et de la Bolivie qui n'ont pas accès à la mer.



Il est vrai que sur les **27 millions** d'habitants que compte le pays, en 2007 **la moitié** est considérée comme pauvre, et **un quart** comme très pauvre, le PIB/h/an est de 3328 dollars ( 82° rang mondial pour l'IDH), le marché intérieur est donc très réduit.

Le PIB, de **95,7 milliards de \$ en 2007**, est au **67°** rang mondial.

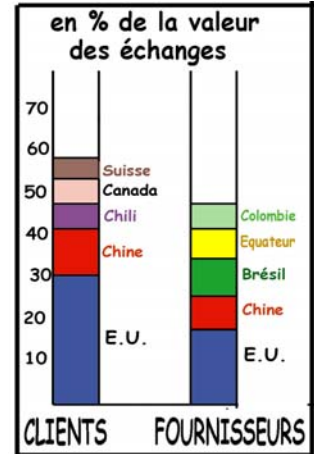
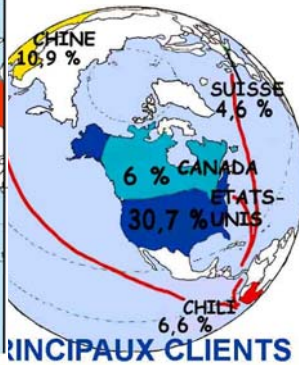
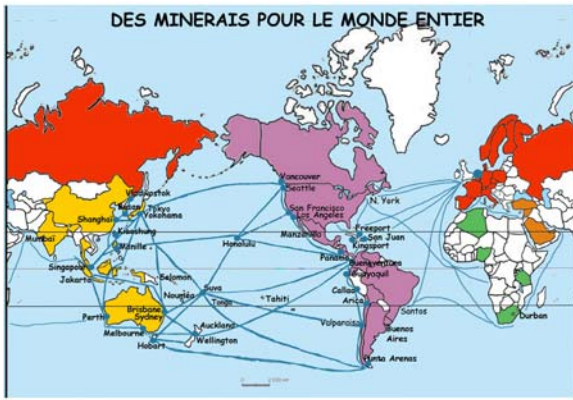
Bien que son commerce extérieur soit quasi exclusivement maritime, il apparaît donc que ses échanges sont faibles. Ce qu'on constate quand on compare le trafic par conteneurs des pays d'Amérique latine et des Caraïbes.

### Le Pérou est à l'écart des grands flux mondiaux de marchandises.

Il y a en Amérique latine, peu de ports qui puissent rivaliser avec les ports géants d'Asie. La façade pacifique de l'Amérique latine est en marge des grands flux de marchandises qui parcourent l'Atlantique nord et la façade orientale de l'Asie, qui relie les régions productrices de pétrole aux pays industrialisés gros consommateurs. Alors que dans le passé, Lima était un port important, avec la fin de la route du cap Horn, la façade pacifique de l'Amérique du sud devient un bout du monde, et cet éloignement pèse sur le coût du fret.

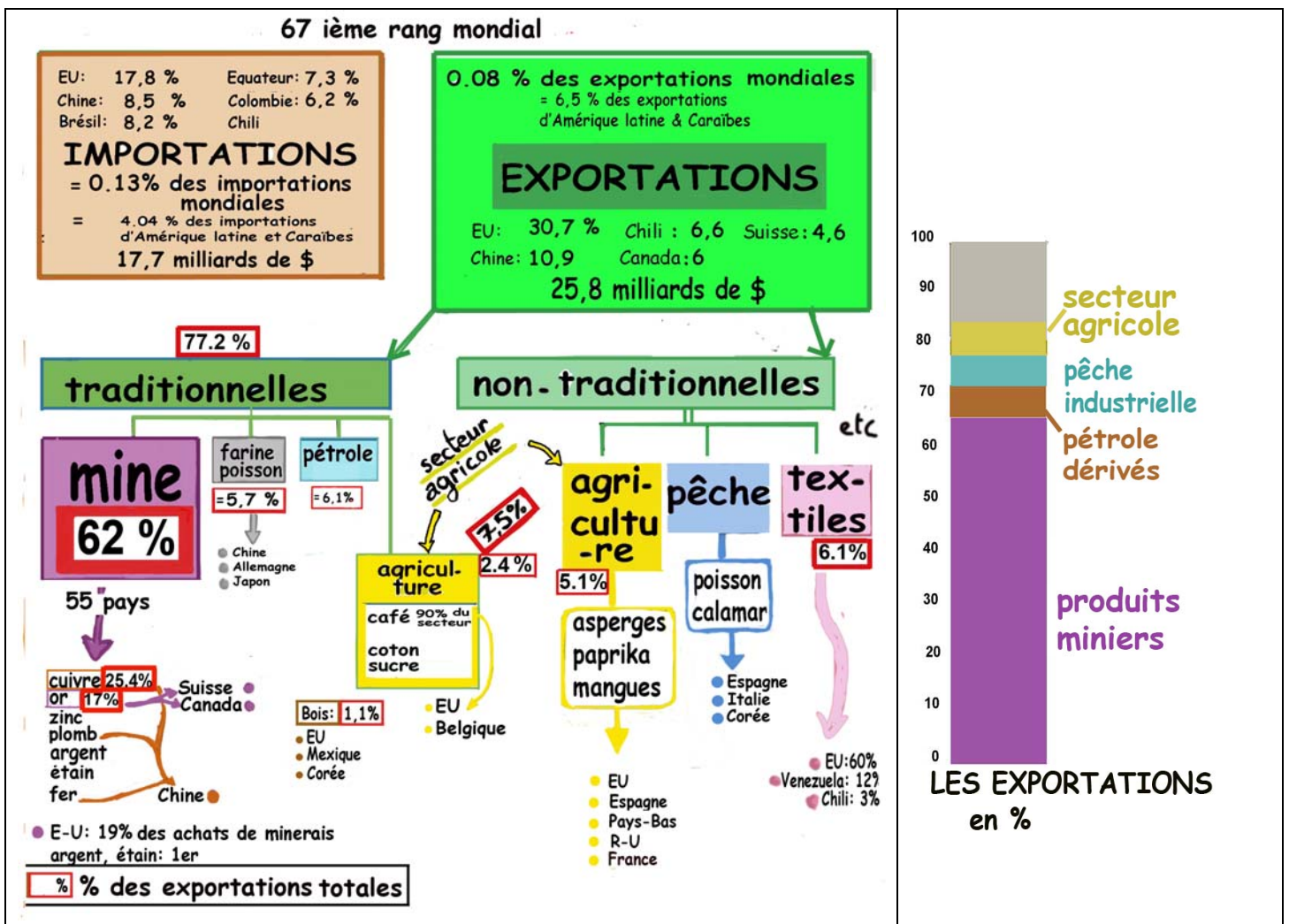


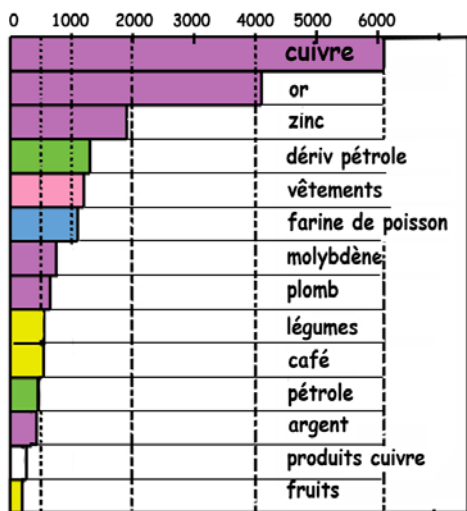
# CLIENTS ET FOURNISSEURS



On voit sans peine le poids des échanges avec les **Etats-Unis**, premier client, premier fournisseur ; le rôle nouveau de la **Chine** qui devient le 2<sup>o</sup> partenaire et la place du Chili. La place de la Suisse s'explique sans doute par le fait qu'elle figure au rang de premier importateur d'or, et de tara (graines aux multiples usages). Ses principaux fournisseurs sont: les Etats-Unis, la Chine, le Brésil, l'Equateur, la Colombie, le Chili..... Les minerais sont exportés dans le monde entier.

## Quels échanges extérieurs ?





EXPORTATIONS EN 2006  
En millions de dollars

Le Pérou est encore essentiellement, malgré des changements en cours, un **exportateur de produits bruts** : les ventes de minerais représentent plus de la moitié et jusqu'aux **deux tiers** de la valeur des exportations. Puis vient la farine de poisson, dont il est le 1<sup>er</sup> marchand mondial, ensuite les produits pétroliers, enfin les produits agricoles.

Le Pérou importe principalement des carburants minéraux et des machines, des équipements électroniques, des produits en plastique et des véhicules.

Les douanes péruviennes divisent les exportations en **traditionnelles** ( produits miniers, farine de poisson, pétrole et dérivés et café, cacao, coton) et exportations non traditionnelles ( fruits, légumes, poissons et fruits de mer, vêtements et produits métallurgiques). Les premières **représentent près des ¾ de la valeur totale** des exportations.

### Les ports du Pérou, quelle hiérarchie ?



### Le Callao, port de Lima, le seul grand port du pays



Il y a au Pérou un **seul grand port**, celui de la capitale Lima, **Le Callao**. Quand Pizarro et ses compagnons fondèrent la ville en 1535, ils considèrent comme un facteur décisif l'existence de sa rade. Il allait devenir le port de la vice-royauté, d'où partaient les navires chargés des précieux métaux vers la mère patrie l'Espagne. L'imposante forteresse du roi Philippe, aujourd'hui caserne et musée témoigne d'ailleurs de l'intérêt que lui portèrent pendant des siècles les corsaires et pirates anglais.

Par le Callao donc, entrent et sortent **plus des ¾** de tous les échanges du pays. Le trafic avoisine les 15 millions de tonnes.

Trois autres ports, très modestes deux au nord, **Paíta** et **Salaverry**, un au sud, **San Martín de Pisco**, complètent le tableau.

Enfin, trois grandes compagnies minières ont leur propre **terminal minéralier**, à **Huarmey** pour Antamina, à **Marcona** pour Shougang et **Ilo** pour Southern Peru, dans le sud.

Comme son puissant voisin le Brésil, le Pérou qui possède un vaste territoire amazonien, a aussi un port sur l'Amazone, **Iquitos**. Relié par bateau, à plus de quatre jours de navigation, à Pucallpa sur le fleuve Ucayali, puis de là en camion à Lima.

## Le Callao 1655



## Le Callao au XVIII<sup>e</sup>



## Le Callao aujourd'hui.



Les **aménagements et modernisations** que les exportateurs réclament pour le principal port du pays sont donc bien nécessaires au développement économique du pays qui mise sur ses exportations.

En effet, les opérations portuaires y sont plus lentes et donc plus chères que dans les autres ports de la côte pacifique, en l'absence de grues-portiques et d'espaces adéquats pour entreposer les conteneurs. Les camions font la queue dans de longs embouteillages pour décharger, ralentissant les manœuvres.

Actuellement, le port n'est pas assez profond, il n'a que **11 mètres de profondeur** et ne peut accueillir les navires Panamax qui ont besoin de 15 mètres.

D'importants travaux sont en cours, qui devraient aboutir en 2010 à la construction d'un nouveau terminal pour les conteneurs, après d'importants investissements, et deux grues portiques seront installées fin 2008. Ainsi le rythme de débarquement de **14 conteneurs à l'heure** passera à 30. Ainsi le coût du fret devait diminuer et augmenter la compétitivité du port, les autorités espèrent ainsi mériter la qualification de « hub ».

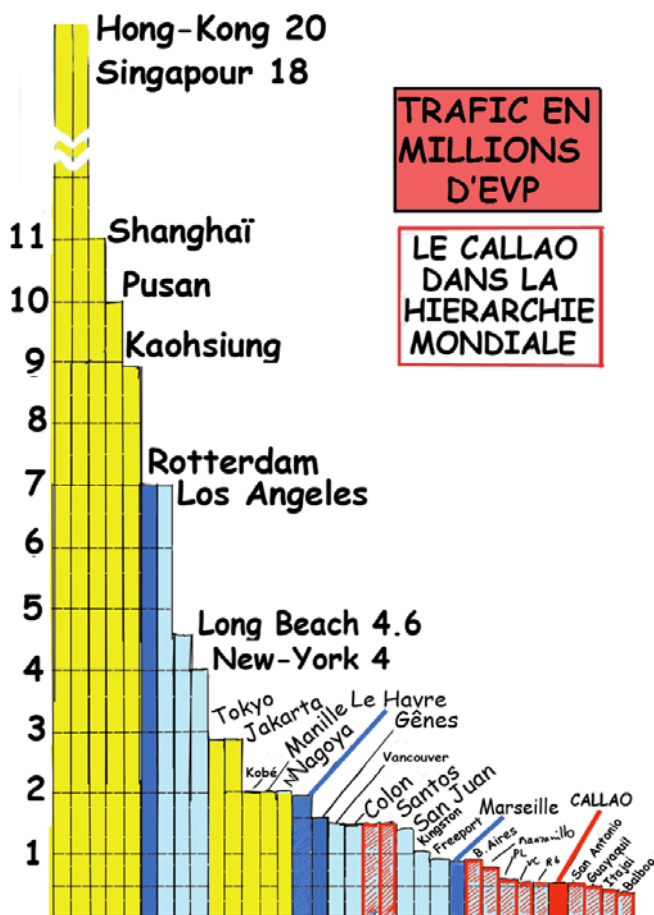
Est aussi envisagée la modernisation du chargement des minerais, pour diminuer la pollution grave résultant des poussières, de plomb en particulier, qui l'accompagne. La modernisation des ports de Paita, Chimbote, Pisco et Ilo est aussi à l'étude.

Il existe aussi un énorme projet de construire un terminal en eau profonde dans l'île de San Lorenzo, en face du port actuel.

Malgré ses handicaps actuels, le port du Callao présente **des facilités** : absence de pluies, baie protégée des vents, qui sont maximum de 8 noeuds et des vagues, accès facile pour les navires, pas de marées prononcées ni autres inconvénients naturels et climatiques ( pas de gel), donc le port peut travailler 365 jours par an, 24 heures par jour avec ses 1400 dockers

On peut mesurer l'importance du port du Callao en comparant son trafic en millions de tonnes à celui des principaux ports français:

Marseille : 97, Le Havre : 74,7, Dunkerque : 53,5, Nantes-Saint-Nazaire : 35, Rouen : 22, **Le Callao** 14,7, Bordeaux 8,7.



La concurrence est sévère entre les ports de la façade pacifique de l'Amérique latine, les experts affirment qu'il n'y a de place que pour un seul port : Buenaventura en Colombie, ou Valparaiso ( San Antonio) au Chili ? Ou Le Callao ?

En 2007, les exportations atteindront **26 milliards de dollars, et 95 % des échanges se font par voie maritime**. L'avenir du principal port du pays est donc au centre des préoccupations des responsables du pays. Le Pérou compte bien échapper à la séculaire malédiction d'exportateur de produits bruts. En développant les produits transformés, que ce soit dans l'agriculture ( conserves, jus, vins, alcools) où les investisseurs nationaux et étrangers développent de grands projets aussi bien agricoles dans la région de la côte, à la fois dans le nord ( Chavimochic, près de Trujillo) et dans la région d'Ica et d'Arequipa ( Majes) , que dans l'industrie chimique, métallurgique et textile.

La valeur de ses exportations, qui dépend largement aujourd'hui du prix des minerais, s'en trouverait accrue, la diversité de l'offre exportable augmenterait, et le pays figurerait ainsi à un meilleur rang dans les échanges mondiaux.

En attendant, le pays vend dans plus de 70 pays des produits agricoles fort variés, dont il a la spécialité comme la laine de vigogne, les céréales andines, des racines comme le yacon et la maca, parfois le quasi-monopole, comme dans le cas de la **tara** et de la **cochenille**, ou l'exclusivité absolue comme dans le cas de la **lucuma**, un fruit étrange qui ne pousse que dans les Andes péruviennes.



Et les **mandats des émigrés**, dont la moitié vivent aux Etats-Unis, ont représenté en 2007 **2,5 milliards de dollars**, soit 3, % du PIB soit le double de la valeur des exportations agricoles.