

# ARGENTINE

## Plus des trois quarts des exportations agricoles passent par les ports *Up River Paraná*

**par Madame Martine Guibert**

*géographe, enseignante – chercheur*

Université Toulouse – Jean Jaurès,

équipe de recherche Dynamiques rurales

Carte 1  
Argentine : Villes et répartition de la population



Carte 2  
**Le système fluvial Paraná - Paraguay - Uruguay**  
 et ses terminaux portuaires agricoles et agro-industriels



© Le Déméter. Réalisation : Cynille Süss Cartographe. www.cscarto.com - Juin 2015.

En Argentine, la production de grandes cultures a doublé entre le milieu des années quatre-vingt-dix et le milieu des années deux mille, passant d'environ 45 à 90 millions de tonnes. En 2014 / 2015, elle atteint même les 115 millions de tonnes. Les céréales sont très largement destinées à l'exportation, de même que les oléo-protéagineux (soja et tournesol) vendus sous forme de fèves, de protéines (tourteaux, farines et dérivés) ou d'huile brute, voire de biodiesel.

Dans ce contexte, les installations portuaires d'embarquement ont considérablement évolué. L'Argentine est l'un des pays agro-exportateurs les mieux équipés au monde en matière de terminaux portuaires modernes et de grande taille. En effet, dans le cadre du processus de privatisation des ports publics (loi de 1993) et de l'autorisation de construction de terminaux privés, les opérateurs agro-industriels (de première transformation) et les agro-exportateurs (entreprises transnationales, Association des coopératives argentines (ACA), capitaines nationaux d'industries agro-alimentaires) ont rapidement investi et développé leurs équipements. La capacité de stockage a été renforcée et les unités de trituration souvent agrandies, voire doublées par des unités de production de biodiesel. Les quais d'embarquement (grains et sous-produits) et de débarquement (importations de fertilisants, de produits phytosanitaires, de sucre, etc.) bénéficient d'installations automatisées et efficaces.

Comme le détaillent la Carte 2, ainsi que les *Tableaux 1* et 2, ces terminaux portuaires agro-industriels sont :

- ◆ soit distribués le long de la voie fluviale du Paraná : il s'agit des ports du *Grand Rosario*, dits ports *Up River Paraná*, c'est-à-dire *en remontant le fleuve Paraná*, long de 3 000 kilomètres et qui rejoint le fleuve Uruguay pour former le Rio de la Plata. En 2013, ces ports ont réalisé plus de 78 % des exportations agricoles argentines en tonnage (*Tableau 2*).
- ◆ soit situés plus au sud, dans deux complexes importants : Bahía Blanca et Necochea – Quequén.
- ◆ soit installés, pour quelques unités complémentaires, au nord de Buenos Aires.

Tous constituent autant de portes de sortie pour les productions agricoles de la Pampa et des régions voisines et sont complétés par d'autres installations portuaires spécialisées dans l'exportation, par exemple, de viandes ou de fruits.

Les ports *Up River Paraná*, dont la profondeur est de 34 pieds accueillent chaque année environ 2 000 bateaux de haute mer. Ils y déchargent notamment les engrais importés par l'Argentine et repartent chargés de produits agricoles et agro-industriels pour l'exportation

<sup>1</sup>. En 2013, plus de 95 % des tourteaux et des sous-produits exportés par l'Argentine, plus de 92 % des huiles végétales et près de 65 % des grains non transformés sont partis de ces ports (*Tableau 2*). Au total, ceux-ci réalisent plus des trois quarts des exportations agricoles et agro-industrielles du pays <sup>2</sup> et environ 30 % du mouvement portuaire national, tous produits confondus.

Certains terminaux travaillent surtout des grains non transformés : par exemple, ceux de l'Association des coopératives argentines (ACA) à San Lorenzo qui réalisent près de 5 % des exportations totales de la zone, mais aussi ceux de Toepfer Arg. à Arroyo Seco, Cargill à Punta Alvear ou les unités VI et VIII situées dans le port de la ville même de Rosario. D'autres possèdent des huileries et chargent des bateaux vraquiers en sous-produits. C'est, par exemple, le cas du Terminal 6 à Puerto San Martín dont, en 2013, les deux tiers des expéditions étaient des tourteaux et dérivés : soit 6,4 millions de tonnes sur un total de 9,8 Mt. Partagé entre plusieurs entreprises (dont Aceitera General Deheza ou AGD), ce terminal est le plus important de tous les complexes portuaires installés sur la voie fluviale du Paraná : il réalise à lui seul près de 18 % des chargements. Installé à Puerto Quebracho, le groupe Cargill travaille presque autant de grains (plus de 2,2 Mt), mais beaucoup moins de tourteaux (1,8 Mt) : néanmoins, il réalise au total plus de 8 % des exportations régionales. À San Lorenzo, Vicentín charge plus de 3,1 Mt de tourteaux et dérivés sur un total exporté dépassant les 3,5 Mt : l'entreprise nationale représente près de 6,5 % du total des ports de la zone. Nidera à Puerto San Martín et Noble Arg. à Timbúes totalisent respectivement 6,65 % et 6,17 %, avec des proportions similaires en grains et en tourteaux et dérivés (environ 1,5 Mt). À Villa Gob. Gálvez, Cargill a vendu plus de 2,3 Mt de tourteaux et dérivés sur un total opéré de 3 Mt. À Timbúes, le groupe Dreyfus avoisine un total de 4 Mt.

Au final, ces opérateurs internationaux et nationaux (Cargill, Dreyfus, Vicentín, Nidera, AGD, Noble Arg.) réalisent – en volume, à partir de ces sept terminaux portuaires – plus de la moitié des exportations argentines de grains et de sous-produits. La proportion est évidemment plus élevée en ajoutant les expéditions réalisées à partir des autres terminaux que ces entreprises possèdent dans le pays : par exemple, Louis Dreyfus commodities (LDC) à General Lagos.

1 - Calvo Alejandro, El transporte y la logística en Argentina en el año 2015, *Informativo semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario*, Rosario, N°1689, 19 de diciembre de 2014, p.8-9.

2 - Annuaire Hinrichsen, 2015, Buenos Aires.

**Tableaux 1**  
**Argentine : exportations des principaux produits agricoles**  
**au départ des grands complexes agro-portuaires en 2013 (en tonnes)**

Complexes portuaires	Grains *	Tourteaux**	Huiles	Total
<b>Up River Paraná</b>				
San Lorenzo, Puerto San Martín, Timbúes	16 335 829	20 642 917	4 127 405	41 106 151
Arroyo Seco, General Lagos, Punta Alvear, Villa Gob. Gálvez, Rosario	9 072 045	4 051 212	658 637	13 781 894
<b>Sud-Ouest Pampa</b>				
Bahía Blanca	6 482 528	764 180	113 519	7 360 227
Necochea – Quequén	4 785 295	99 936	58 535	4 943 766
<b>Nord de la ville de Buenos Aires</b>				
Lima – Zarate	1 592 138	0	0	1 592 138
San Nicolás	345 665	0	0	345 665
Ramallo	229 978	333 281	227 451	860 710
<b>Total Argentine</b>	<b>39 228 308</b>	<b>25 891 526</b>	<b>5 185 547</b>	<b>70 305 381</b>

\* Hors arachide, riz et farine de blé. \*\* Tourteaux et farines.

Source : Annuaire Hinrichsen 2015

**Tableaux 2**  
**Argentine : exportations des principaux produits agricoles**  
**en 2013 par les ports Up River Paraná (en tonnes et en pourcentages)**

Terminal portuaire et entreprise principale (en remontant le Paraná)	Grains *	Tourteaux**	Huiles	Total	%
<b>Terminaux portuaires de Rosario</b>					
Servicios portuarios (Un.VI y VII)	2 837 503	0	0	2 837 503	5,17
Servicios portuarios (Un. III)	0	0	0	0	0
Dreyfus LDC (General Lagos)	1 306 212	1 473 363	201 110	2 980 685	5,43
Cargill (Punta Alvear)	2 217 085	218 232	0	2 435 317	4,44
Toepfer Argentine (Arroyo Seco)	2 419 236	0	0	2 419 236	4,41
Guide Berth (Rosario)	0	0	44 078	44 078	0,08
Cargill (Villa Gob. Gálvez)	292 009	2 359 617	413 449	3 065 075	5,58
<b>Terminaux portuaires de San Lorenzo, Puerto San Martín &amp; Timbúes</b>					
ACA (San Lorenzo)	2 715 530	0	16 300	2 731 830	4,98
Vicentín (San Lorenzo)	306 598	3 108 477	149 786	3 564 861	6,49
AKZO Nobel (ex-Duperial)	0	21 647	641 853	663 500	1,21
Bunge Argentina (PSM Dempa)	547 592	0	171 971	719 563	1,30
Bunge Argentina (PSM Pampa)	215 660	977 891	28 500	1 222 051	2,23
Nidera (exIMSA) (Puerto San Martín)	1 722 510	1 526 873	398 858	3 648 241	6,65
Cargill (Puerto Quebracho)	2 210 336	1 865 605	372 340	4 448 281	8,10
Terminal 6 S.A. (Puerto San Martín)	2 327 119	6 461 476	1 080 747	9 869 342	17,98
MRP San Benito (San Lorenzo)	46 414	2 753 102	415 264	3 214 780	5,86
Toepfer Argentina (PSM El Tránsito)	2 357 763	0	27 667	2 385 430	4,35
Renova (Timbúes)	0	1 018 475	245 150	1 263 625	2,30
Louis Dreyfus Commodities (LDC), (Timbúes)	2 313 279	1 431 522	243 399	3 988 200	7,27
Noble Argentina (Timbúes)	1 573 028	1 477 849	335 570	3 386 447	6,17
<b>Total "Up River Paraná"</b>	<b>25 407 874</b>	<b>24 694 129</b>	<b>4 786 042</b>	<b>54 888 045</b>	<b>100</b>
<b>Total "Up River Paraná" / Total Argentine</b>	<b>64,77 %</b>	<b>95,38 %</b>	<b>92,30 %</b>	<b>78,07 %</b>	

\* Hors arachide, riz et farine de blé. \*\* Tourteaux et farines.

Source : Annuaire Hinrichsen 2015

Les bateaux empruntent le Paraná jusqu'à l'océan Atlantique et bénéficient d'une profondeur de 40 pieds, voire davantage au niveau des chenaux de navigation du delta du Rio de la Plata.

Au sud-ouest de la Pampa, zone de prédilection du tournesol et du blé, l'Argentine bénéficie de la zone portuaire de la ville de Bahía Blanca. Celle-ci rassemble des installations pétro-chimiques et militaires, ainsi que des quais multi-charges. Ses terminaux d'Ingeniero White et de Puerto Galván concentrent des infrastructures de stockage, des unités de trituration historiquement consacrées aux graines de tournesol – et de plus en plus au soja – et l'usine Profertil de production d'urée (fertilisants), la plus importante du pays. Sont présents, entre autres opérateurs, Cargill, Louis Dreyfus, Toepfer et Oleaginosa Moreno. Les terminaux sont installés au bout d'un chenal d'accès long de plus de 90 kilomètres, balisé et éclairé 24 heures sur 24 afin de permettre la navigation nocturne. Ses 45 pieds de profondeur font de Bahía Blanca le seul port en eaux profondes d'Argentine. Plus à l'est, le port de Quequén, rattaché à la ville de Necochea, présente notamment deux unités de trituration de graines oléagineuses (Cargill et Oleaginosa Moreno) et reçoit des marchandises diverses et des fertilisants.

Dans ce contexte, l'Argentine peut afficher la modernité de ses complexes agro-portuaires et de leur gestion confiée à des opérateurs privés, transnationaux et nationaux, de grande envergure. En revanche, elle souffre d'un retard flagrant en matière d'investissement dans des infrastructures de stockage suffisantes (d'où l'engouement pour les *silo-bolsa*, ces boudins de plastique qui pallient le manque de silos en ciment) et dans les voies routières et ferroviaires nécessaires au bon écoulement des produits agricoles et agro-industriels jusqu'aux ports.

En 2013, selon la commission *Transport et infrastructures* de la Bourse de commerce de Rosario<sup>3</sup>, 1,5 million de camions, 170 000 wagons et 4 000 barges (en provenance du haut Paraná et du Paraguay) ont acheminé environ 51 Mt de grains vers les terminaux portuaires *Up River Paraná* :

- ◆ Le chemin de fer a représenté seulement 17 % de ce transport.
- ◆ Les camions ont congestionné les voies d'accès routières aux terminaux portuaires situés de part et d'autre de la ville de Rosario, occasionnant de graves problèmes de sécurité routière et s'accumulant en longues files d'attente ou dans les pages

de stationnement sous-dimensionnées. Le fret est ainsi assumé par les producteurs agricoles qui se voient confisquée une part non négligeable de la valeur ajoutée générée dans ces complexes portuaires agro-industriels.

- ◆ Les barges empruntent le haut Paraná et le Paraguay qui constituent la partie amont de l'ensemble hydrographique de la région Paraguay – Tietê-Paraná – Uruguay. Longue de plus de 3 400 km, cette voie fluviale Paraguay – Paraná – Uruguay va de Puerto Cáceres au Brésil jusqu'au port de Buenos Aires. Elle dispose d'un hinterland couvrant 720 000 kilomètres carrés. Le tronçon Puerto Cáceres – Corumba est difficilement navigable car il traverse le Pantanal, zone marécageuse classée patrimoine de l'Unesco en raison de la richesse de sa faune et de sa flore. Par contre, la partie Corumba – Santa Fé admet des convois de barges de 1 000 à 2 000 tonnes chacune car, en approchant des ports de la zone de Santa Fé, la profondeur passe de 8 à 10 pieds. La partie fluvio-maritime prend ensuite le relais jusqu'au terminaux argentins en amont de Buenos Aires. Sur l'Uruguay, le port de Nueva Palmira a fortement développé ses installations pour exporter le soja produit à l'ouest du pays. Enfin, des barges peuvent aussi partir du port d'Encarnación sur le haut Paraná au Paraguay.

En 2014, en l'absence de statistiques officielles, les experts estiment que 18 millions de tonnes de marchandises ont emprunté les voies fluviales Paraná – Paraguay, dont 6,9 Mt de soja, fèves et sous-produits très majoritairement destinées aux installations portuaires *Up River Paraná*. Les autres produits sont du minerai de fer, du combustible, des marchandises en vrac ou des containers.

En 2013, les grains argentins exportés (tous grains confondus) sont partis en Chine (14,3 % du total), dans les pays du Moyen-Orient (près de 11 %), au Brésil (6,5 %), en Europe (6 %), dans le reste de l'Asie (21 %) et le reste des Amériques (23,7 %) <sup>4</sup>. Les tourteaux et dérivés ont été exportés en Europe (près de 39 %), en Asie (plus de 29 %) mais quasiment pas en Chine, en Afrique (plus de 11,6 %), aux Amériques (plus de 9,6 %) et au Moyen-Orient (8,1 %). Les huiles végétales ont été vendues en Inde (plus de 19,3 %), en Chine (12 %), au Moyen-Orient (plus de 12,8 %), au reste de l'Asie (14,2 %), à l'Afrique (plus de 15,4 %) et au reste des Amériques (plus de 20,7 %).

3 - Calzada Julio, Hidrovía Paraná-Paraguay. El tramo barcarero desde Santa Fe al Norte podría estar movilizando 18 millones de Tn de cargas en el año, *Informativo semanal de la Bolsa de Comercio de Rosario*, Rosario, N°1704, 24 de abril de 2015, p.2-7.

4 - Hinrichsen, Annuaire 2015.