

G4 sujet d'étude : TRANSPORTS ET ROUTES MARITIMES

Problématique : Quels sont les grands enjeux liés au développement du transport maritime international?

I) MONDIALISATION ET TRANSPORT MARITIME

A) Comment le transport maritime contribue-t-il à la mondialisation ?

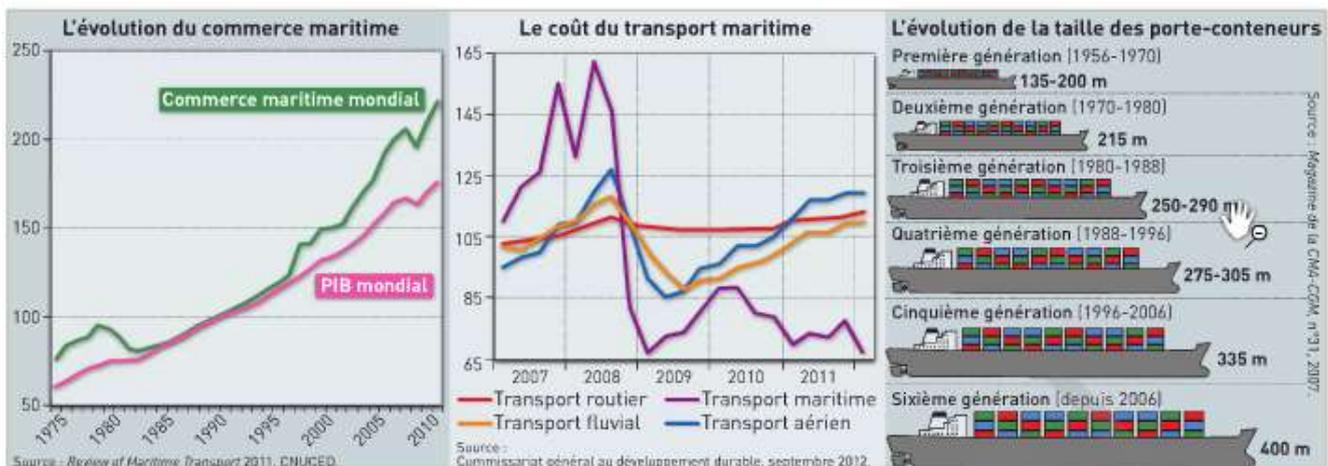
L'exemple de la CMA-CGM



Basée à Marseille, la CMA CGM est la première compagnie de transport maritime en France et la troisième dans le monde. Spécialisée dans le transport de conteneurs, l'entreprise contrôle + de 500 navires (avec notamment des conteneurs réfrigérés ultra-sophistiqués) qui font escale dans 160 pays différents. Le réseau des lignes desservies par la compagnie se déploie sur l'ensemble du monde. La CMA CGM s'affirme donc comme un acteur majeur du transport maritime mondial.

Bilan : comment le transport maritime contribue-t-il à la mondialisation ?

- Le transport maritime assure l'essentiel des échanges commerciaux entre pays (90% du transport de marchandises).
 - Cela s'explique par le coût du fret, qui est aujourd'hui très bas par rapport aux autres modes de transport (routier, ferroviaire). Grâce à ces faibles coûts de transport, il peut être intéressant de fabriquer des produits loin de leur lieu de consommation (textiles, etc). Le transport maritime a donc favorisé les délocalisations d'usines et le déploiement des FTN sur tous les continents.
- => Il est ainsi un moteur de la mondialisation.



B) La mondialisation stimule les progrès des transports maritimes

L'intensification des échanges a stimulé les progrès des transports maritimes. Deux évolutions majeures ont eu lieu depuis les années soixante-dix :

– la taille des navires a augmenté de façon continue pour augmenter les rendements et faire baisser les coûts du fret. Les plus grands navires sont les porte-conteneurs qui atteignent aujourd'hui 400 mètres et portent jusqu'à 16 000 conteneurs. La plupart des porte-conteneurs dépassent aujourd'hui la norme PANAMAX. Des travaux de grande ampleur pour élargir le canal et construire de nouvelles écluses ont permis l'inauguration d'un nouveau canal en 2016.

– Les flottes se sont spécialisées selon le produit transporté : pétroliers (tankers), vraquiers pour le grain et les minerais, méthaniers pour le gaz. Cela permet un transbordement rapide des marchandises du navire au port, ou d'un navire sur l'autre. La durée des escales est réduite, de même que la main d'œuvre employée.

II) FACADES MARITIMES ET GRANDS PORTS MONDIAUX

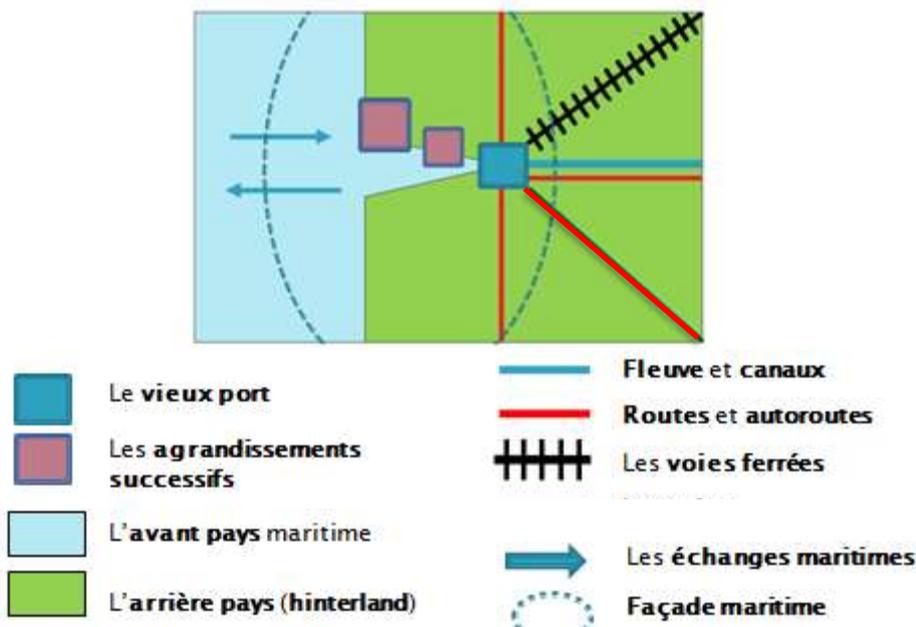
Quel est l'impact du transport maritime sur les espaces littoraux ?

A) A l'échelle locale, l'aménagement de grands ports ultra-modernes

Avec la mondialisation, les ports sont devenus des grandes ZIP (zones industrialo-portuaires) couvrant plusieurs dizaines de km², et comprenant des bassins en eaux profondes, des grues, des portiques, des terminaux spécialisés pour le chargement et le déchargement de marchandises, des aires de stockage, des entrepôts... qui sont sans cesse agrandis et réaménagés.

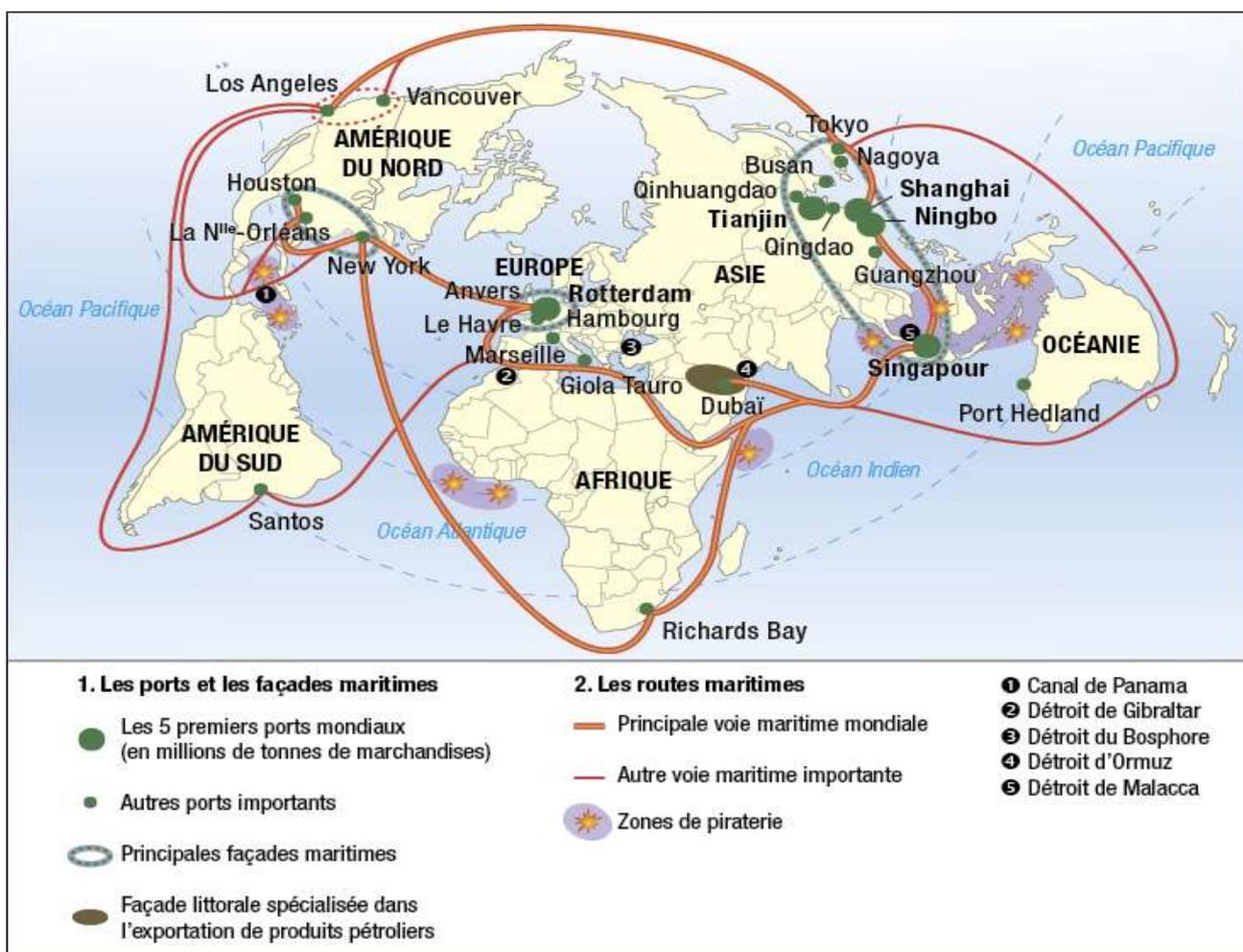
Des voies d'accès routières et ferroviaires y acheminent les marchandises ou les redistribuent.

On dit des grands ports qu'ils sont des plate-formes multimodales, car ils mettent en interconnexion plusieurs modes de transports.



B) A l'échelle mondiale, le renforcement de grandes façades maritimes

Carte p. 194 : A l'échelle mondiale, on peut décrire un réseau hiérarchisé de routes maritimes qui desservent de grandes façades maritimes.



Les principales façades maritimes sont celles des pôles de la Triade :

- les littoraux est-asiatiques, dont les ports dominent le commerce mondial, en particulier le trafic des conteneurs. 4 des 5 plus grands ports mondiaux sont asiatiques : Singapour, Ningbo, Shanghai, Tianjin.
- La Northern Range comprend les ports de la Manche et de la mer du Nord : Hambourg, Rotterdam (1er port européen), Anvers, le Havre...
- dans une moindre mesure, les côtes atlantique et pacifique des EU (New York, Los Angeles)

Les grands ports de ces façades maritimes sont des hubs qui reçoivent et redistribuent les flux de marchandises vers le reste du monde ou vers leur hinterland.

On observe également que les principaux transporteurs mondiaux sont également issus des pays de la Triade, en particulier de l'Europe. Ex : le danois Maersk, le français CMA- CGM.

Comme les autres FTN, ces entreprises développent des stratégies propres pour réduire leurs coûts... Ainsi, si l'on observe l'immatriculation de la flotte de la CMA-CGM, on voit que peu de navires sont enregistrés à Marseille, le siège de l'entreprise... Les armateurs choisissent en général d'immatriculer leurs navires dans des pays ayant des critères peu contraignants en matière de fiscalité, de contrôles de sécurité (= risques pour l'environnement!!) ou de droit du travail.

Aujourd'hui, 60% de la flotte de marine marchande mondiale navigue sous pavillon de complaisance, et 20% des équipages viennent des Philippines.

III) LES ROUTES MARITIMES AU COEUR DE TENSIONS GEOPOLITIQUES

Les routes maritimes sont actuellement au cœur de tensions géopolitiques majeures. En effet, elles sont primordiales pour le commerce et l'économie mondiale. Ainsi, **les détroits, passages obligés de nombreuses routes maritimes sont alors des espaces stratégiques à protéger pour assurer la libre circulation des marchandises.**

Les lieux de passage très fréquentés tels que les détroits (détroit de Malacca, mer Rouge) ou les golfes (Golfe de Guinée, Golfe d'Aden), sont particulièrement exposés aux actes de piraterie. Ce sont en effet des zones où le trafic est dense, multipliant les proies potentielles pour des groupes armés qui cherchent à obtenir des rançons. Pour répondre à la multiplication de ce type d'action, les Etats d'origine des compagnies maritimes et les pays mitoyens des zones sensibles mettent en place des détachements militaires afin de sécuriser la navigation. Certains armateurs emploient même des compagnies privées pour assurer la sécurité de leurs navires.

En effet l'enjeu est de taille : toute perturbation dans le commerce maritime fragilise l'économie mondiale. Par exemple, 30% du pétrole exporté dans le monde transite par le détroit d'Ormuz, entre péninsule arabique et Iran. Il y a donc une nécessité de trouver des routes plus sécurisées, moins encombrées et plus rapides pour les échanges avec l'Asie en plein essor.

La route maritime par l'Arctique, ouverte aujourd'hui en raison de la fonte des glaces, pourrait modifier complètement l'organisation des réseaux.

Ceci accroît les risques environnementaux : risques de marées noires.



Vocabulaire

Fret = transport de marchandises

Conteneurisation = généralisation du transport des marchandises dans des caisses métalliques standard qui sont facilement stockées (elles s'empilent) et permettent un transbordement rapide dans tous les ports mondiaux.

Conteneur = boîte métallique aux dimensions standardisées (3 tailles : 20 30 ou 40 pieds de long). Le conteneur permet de transporter facilement sur un même navire toutes sortes de produits manufacturés, en particulier à haute valeur ajoutée (produits électroniques, luxe...).

Façade maritime : ensemble de ports importants proches les uns des autres.

Hub = noeud de communications, qui reçoit et redistribue des flux.

Hinterland : arrière-pays d'un port. Un port est d'autant plus important que son hinterland est dynamique. Ex : Rotterdam fait partie des 5 premiers ports mondiaux car il a pour hinterland la mégapole européenne, son immense marché de consommateurs et ses industries puissantes.

Pavillon de complaisance = le pavillon d'un navire pour lequel la propriété réelle se situe dans un pays autre que celui du pavillon sous lequel il est immatriculé.