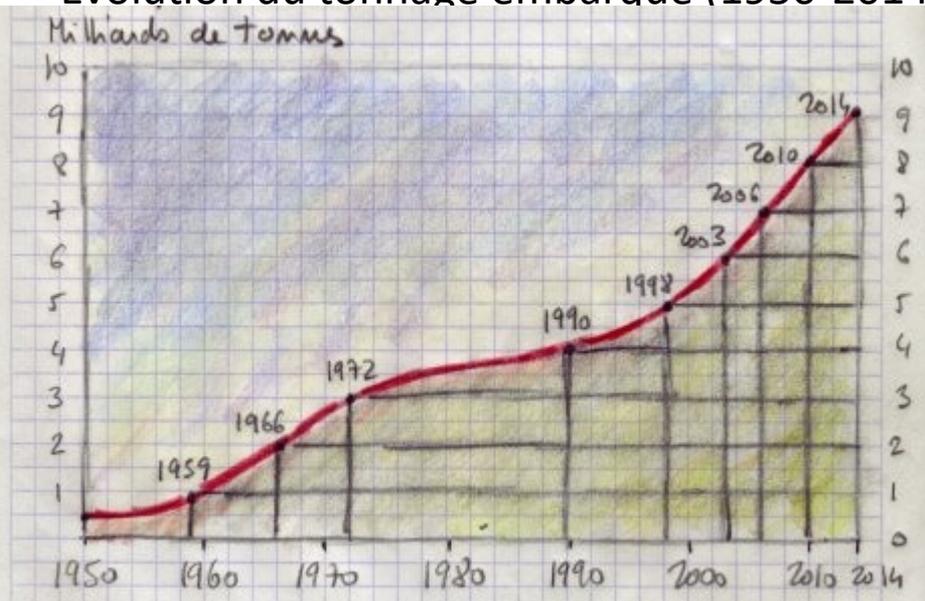


Mers et océans dans la mondialisation

Thème 3 – La maritimisation, facteur décisif de la mondialisation

Un espace de circulation intégré à la mondialisation

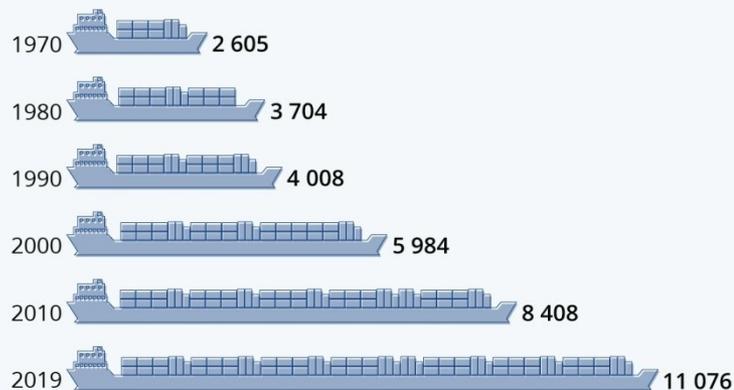
Evolution du tonnage embarqué (1950-2014)



Routes maritimes à partir de la géolocalisation des navires (2019)

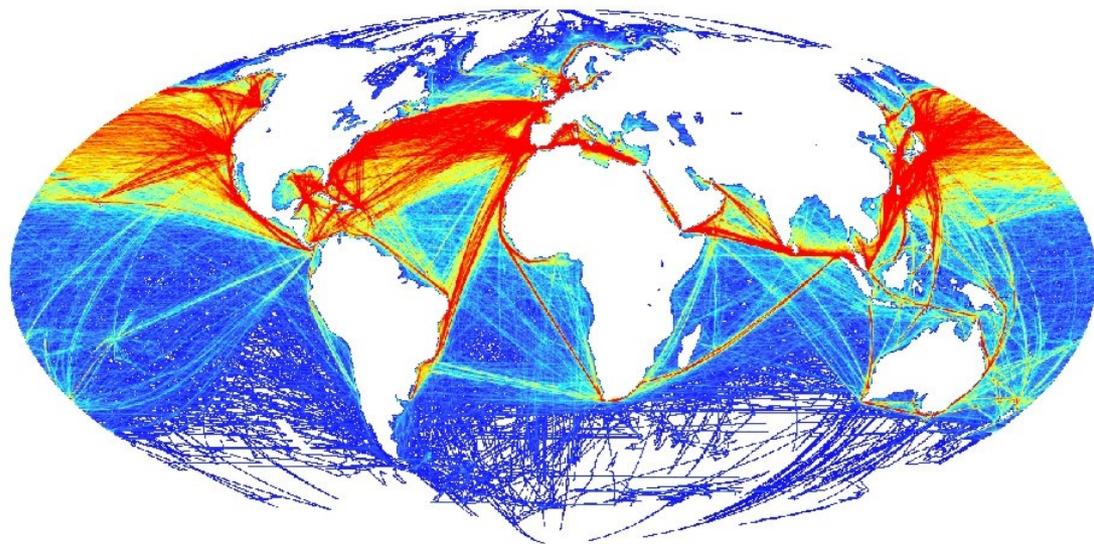
L'essor du commerce maritime mondial

Évolution du volume de fret maritime dans le monde, en millions de tonnes de marchandises *



* tous types de marchandises incluses, dont liquides en vrac et cargaisons sèches.

Source : UNCTAD



I) Le faible du coût du transport maritime : élément-clé de la mondialisation

A) Grâce à des innovations techniques

- L'invention du conteneur (Malcolm McLean, 1956)
- La mise en place des porte-conteneurs (années 1960)

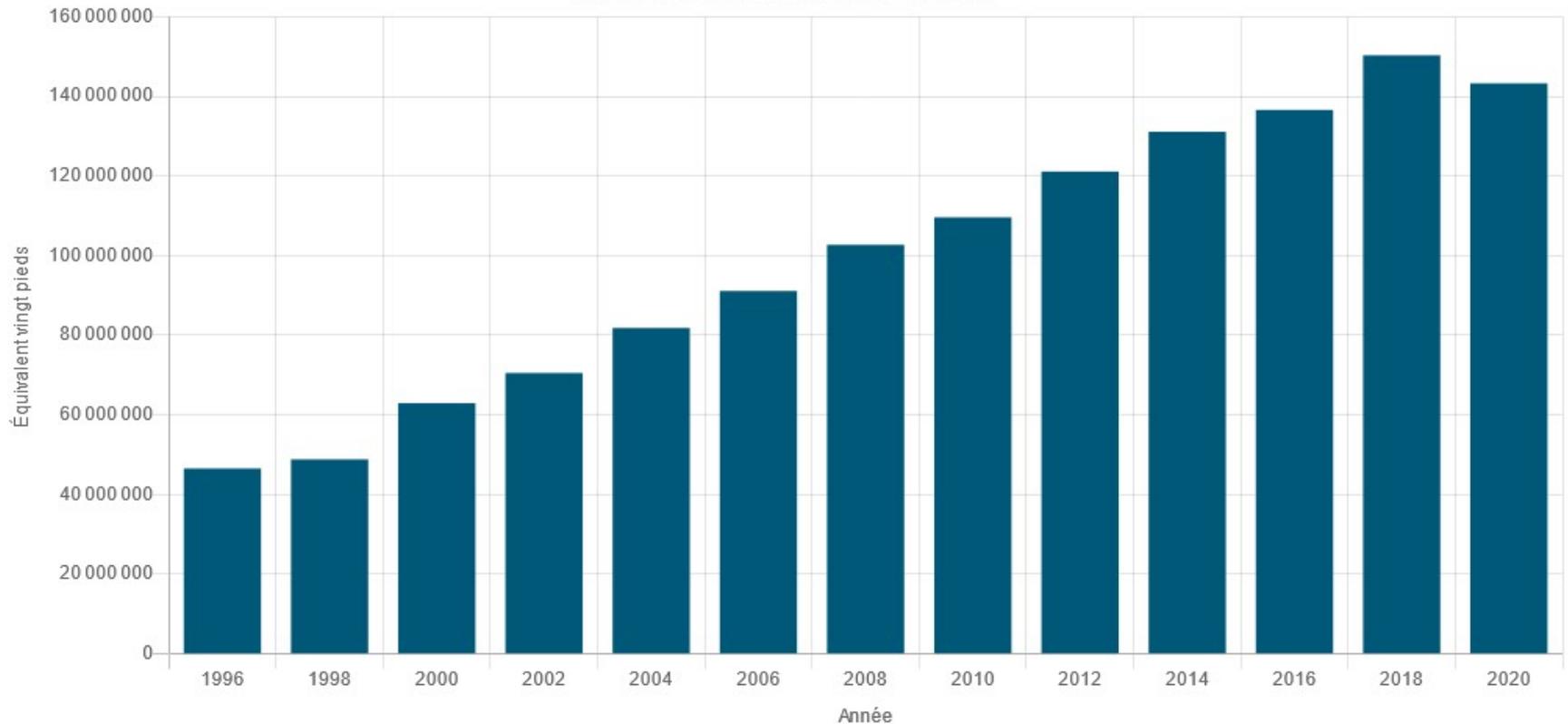
Malcolm McLean (1913-2001),
inventeur du conteneur



Une forte croissance du commerce international par conteneurs

Document 2. Commerce mondial par conteneurs en EVP, 1996-2020

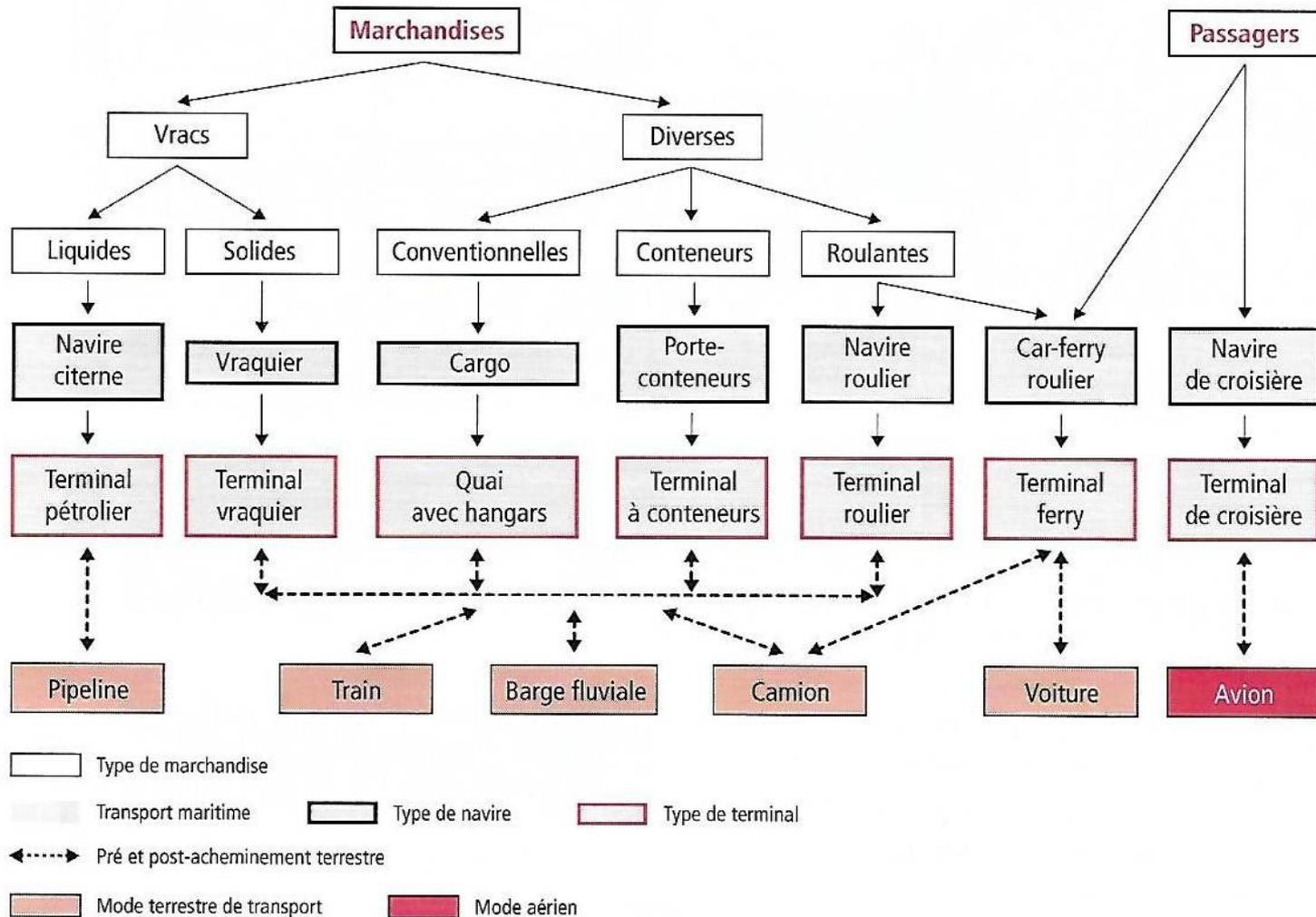
Commerce mondial par conteneurs, 1996-2020



Source : *Géoconfluences*, « Conteneur, conteneurisation », 2020.

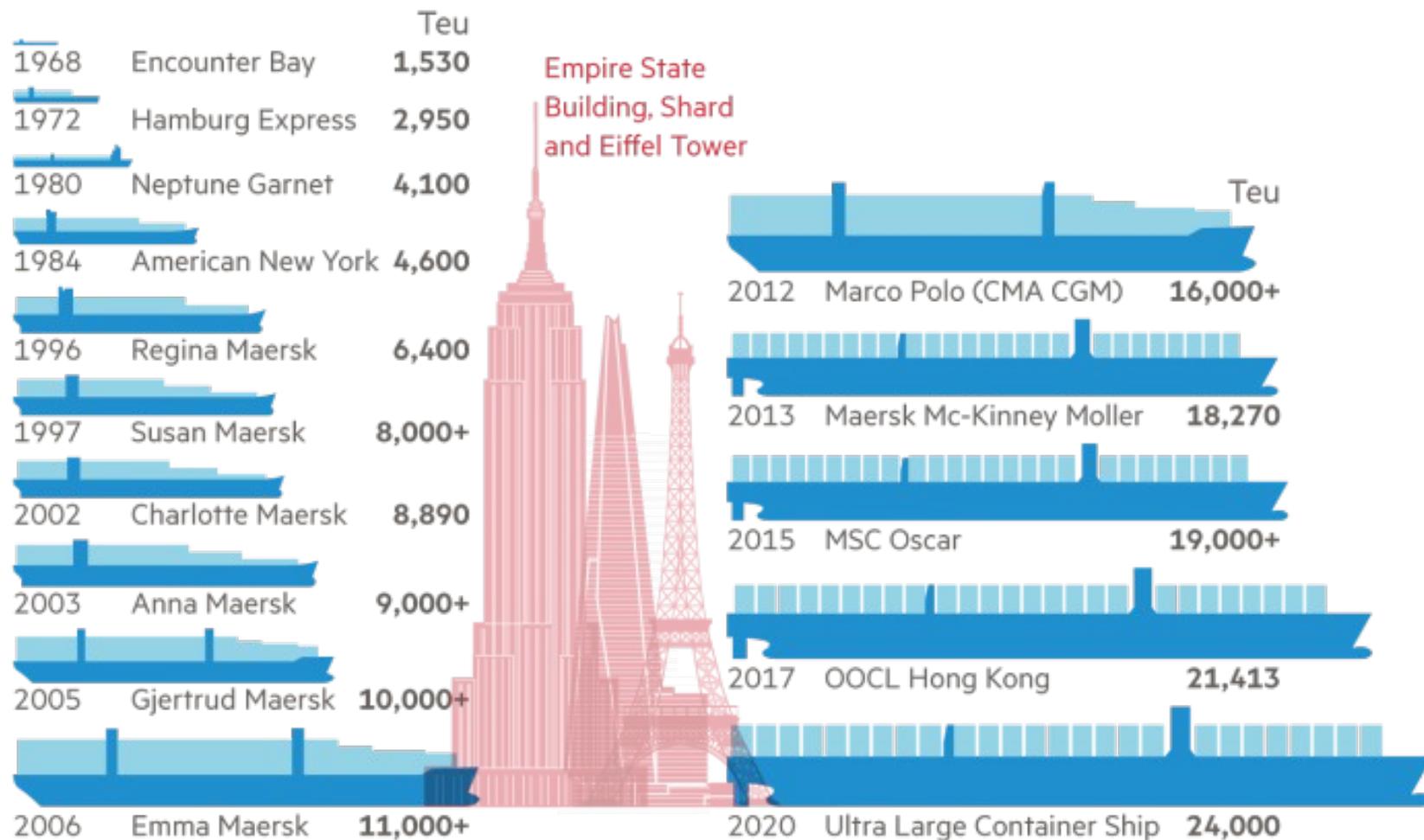
- La spécialisation des navires

Marchandises, navires, terminaux et transport terrestre



B) Grâce à un gigantisme croissant des navires

50 years of container ship growth



Sources: Jean-Paul Rodrigue; Allianz; FT research

© FT

Des porte-conteneurs toujours plus grands

Le porte-conteneur CMA-CGM Jules-Verne

395,6 mètres de long pour
53,6 mètres de large,
16 000 EVP :

le plus grand du monde en 2013



Le porte-conteneur MSC- Oscar

395,4 mètres de long pour
59 mètres de large,
19 224 EVP :

le plus grand du monde en 2015



Le porte-conteneur Evergreen Ever Ace

400 mètres de long pour
62 mètres de large,
23 992 EVP :

le plus grand du monde en 2022



C) Mais ces mutations imposent une adaptation des ports

Terminal à conteneurs du port de Marseille-Fos en 2020



Des zones de stockage

Des grues de transbordement

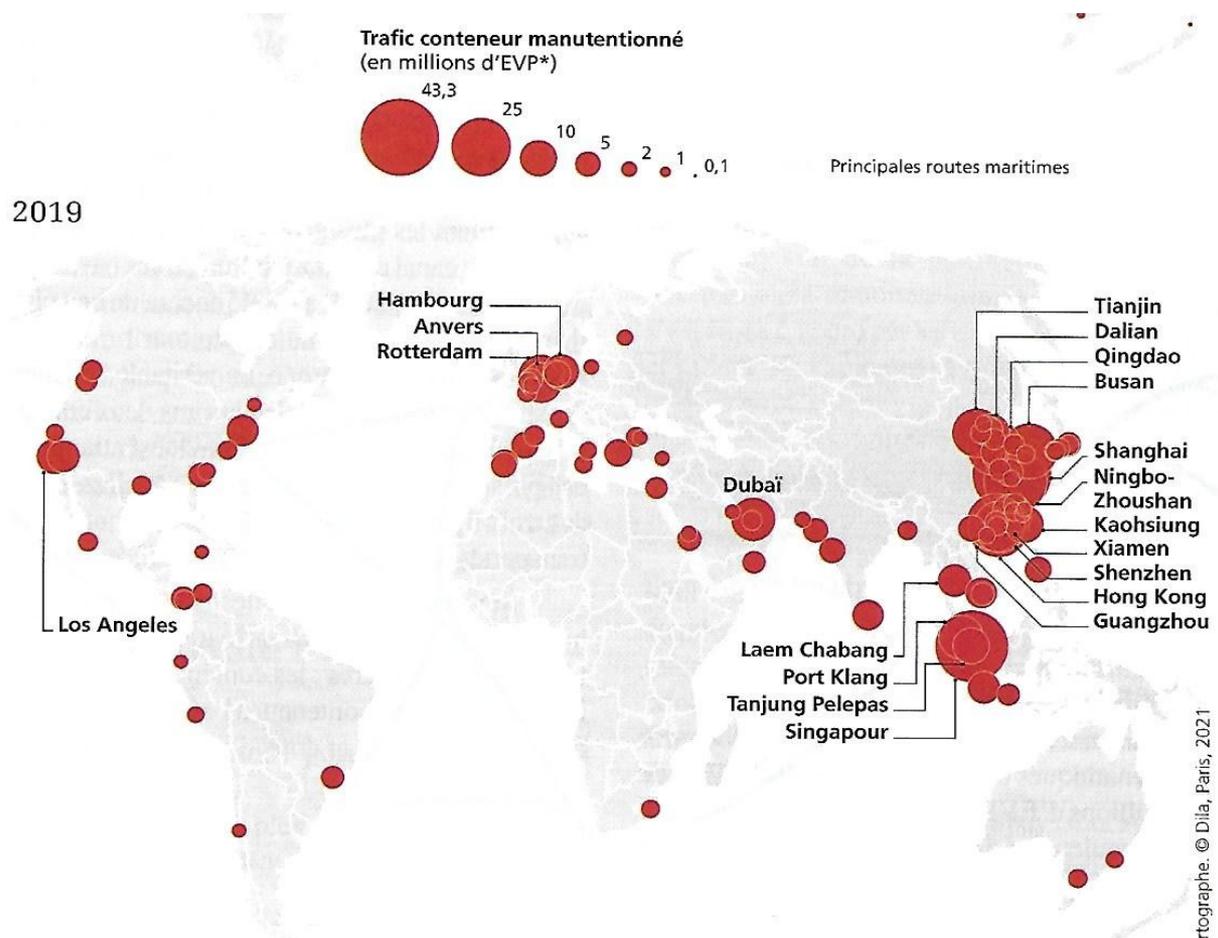
Une inter-modalité (route, voie ferrée)

Des quais plus longs

Source : Autorités du port de Marseille-Fos, 2020.

II) Un système portuaire sélectif et hiérarchisé, symptôme d'une mondialisation littoralisée

A) La montée en puissance des ports asiatiques



Top 25 mondial des ports à conteneurs en 2020*

Rang	Port	2020	2019
1 (1)	🇨🇳 Shanghai	43.501.400	43.303.000
2 (2)	🇮🇩 Singapour	36.870.940	37.195.636
3 (3)	🇨🇳 Ningbo-Zhoushan	28.734.300	27.535.000
4 (4)	🇨🇳 Shenzhen	26.553.000	25.771.700
5 (5)	🇨🇳 Guangzhou-Nansha	23.191.500	23.236.200
6 (7)	🇨🇳 Qingdao	22.004.700	21.010.000
7 (6)	🇰🇷 Busan	21.813.073	21.992.000
8 (9)	🇨🇳 Tianjin	18.356.100	17.300.700
9 (8)	🇮🇳 Hong Kong	17.961.000	18.303.000
10 (10)	🇺🇸 Los Angeles / Long Beach	17.326.720	16.969.666
11 (11)	🇳🇱 Rotterdam	14.350.000	14.810.804
12 (12)	🇦🇪 Dubai / Jebel Ali	13.486.000	14.111.000
13 (13)	🇲🇾 Port Kelang	13.243.741	13.580.717
14 (14)	🇧🇪 Anvers	12.031.469	11.860.204
15 (15)	🇨🇳 Xiamen	11.405.000	11.122.180
16 (18)	🇲🇾 Tanjung Pelepas	9.800.000	9.077.485
17 (16)	🇹🇼 Kaohsiung	9.621.667	10.428.634
18 (17)	🇩🇪 Hambourg	8.750.000	9.282.012
19 (20)	🇹🇮 Laem Chabang	7.546.494	7.980.560
20 (21)	🇺🇸 New York / Newark	7.585.819	7.471.131
21 (23)	🇻🇳 Hô Chi-Minh Ville	7.200.000	6.848.360
22 (22)	🇱🇰 Colombo	6.850.000	7.228.337
23 (24)	🇮🇩 Jakarta	6.170.468	6.802.200
24 (31)	🇮🇩 Tangerang Med	5.771.221	4.801.710
25 (26)	🇨🇳 Yingkou	5.673.100	5.480.000

* EVP : équivalent vingt pieds

Note : nom des vingt premiers ports à conteneurs dans le monde pour chaque date.

Sources : *One Hundred Ports 2020*, Llyod's List (lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2020) ; *Containerisation International Yearbook 1990*.

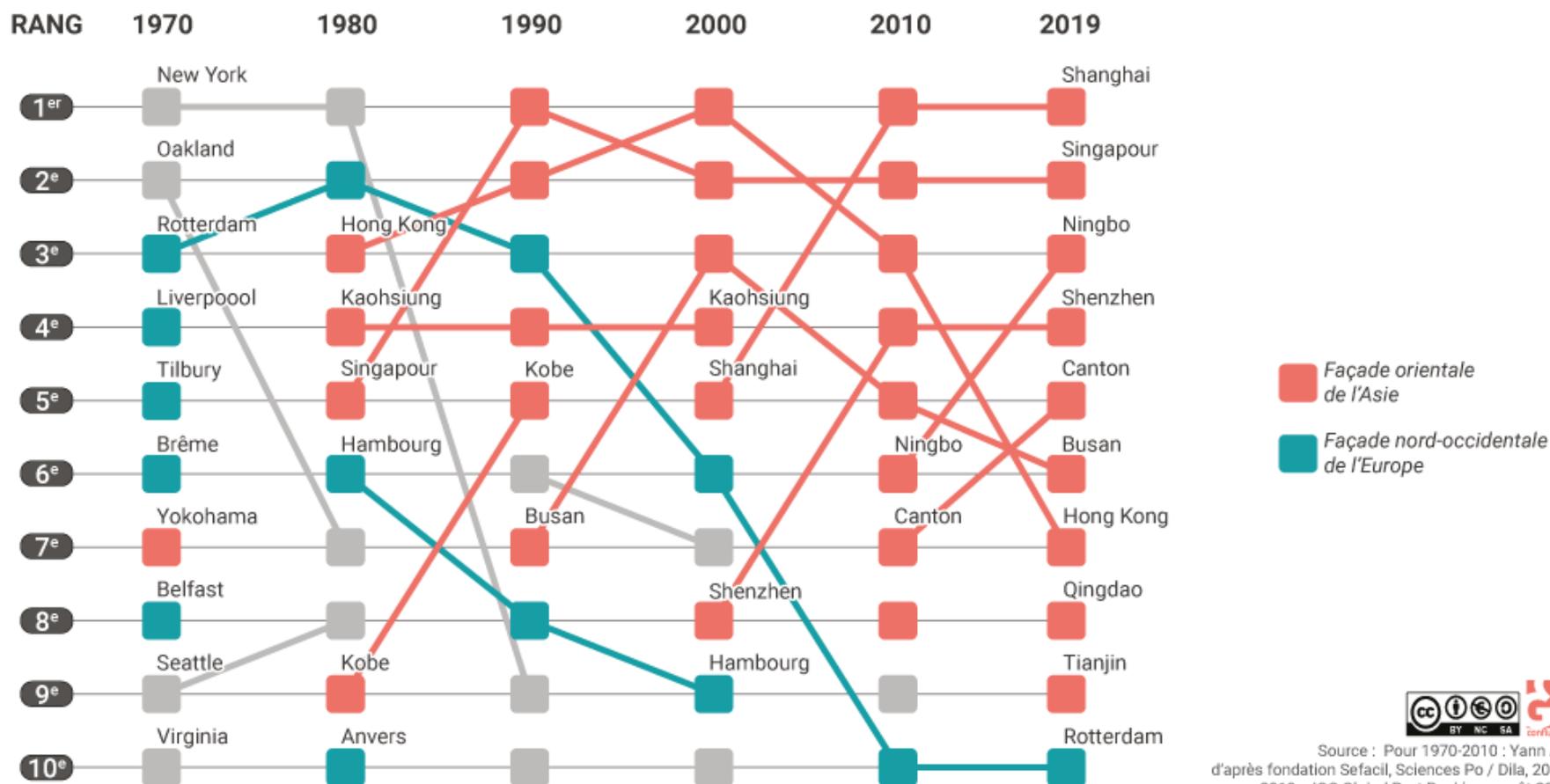
Réalisation : Cyrilie Suss Cartographe. © Dila, Paris, 2021

* Classement selon le trafic de conteneurs en EVP. La parenthèse est une référence au classement (2019). Source : Alphaliner.

**données estimées dans l'attente de résultats définitifs.

B) Le déclassement des ports occidentaux, conséquence de la sélectivité croissante des routes maritimes

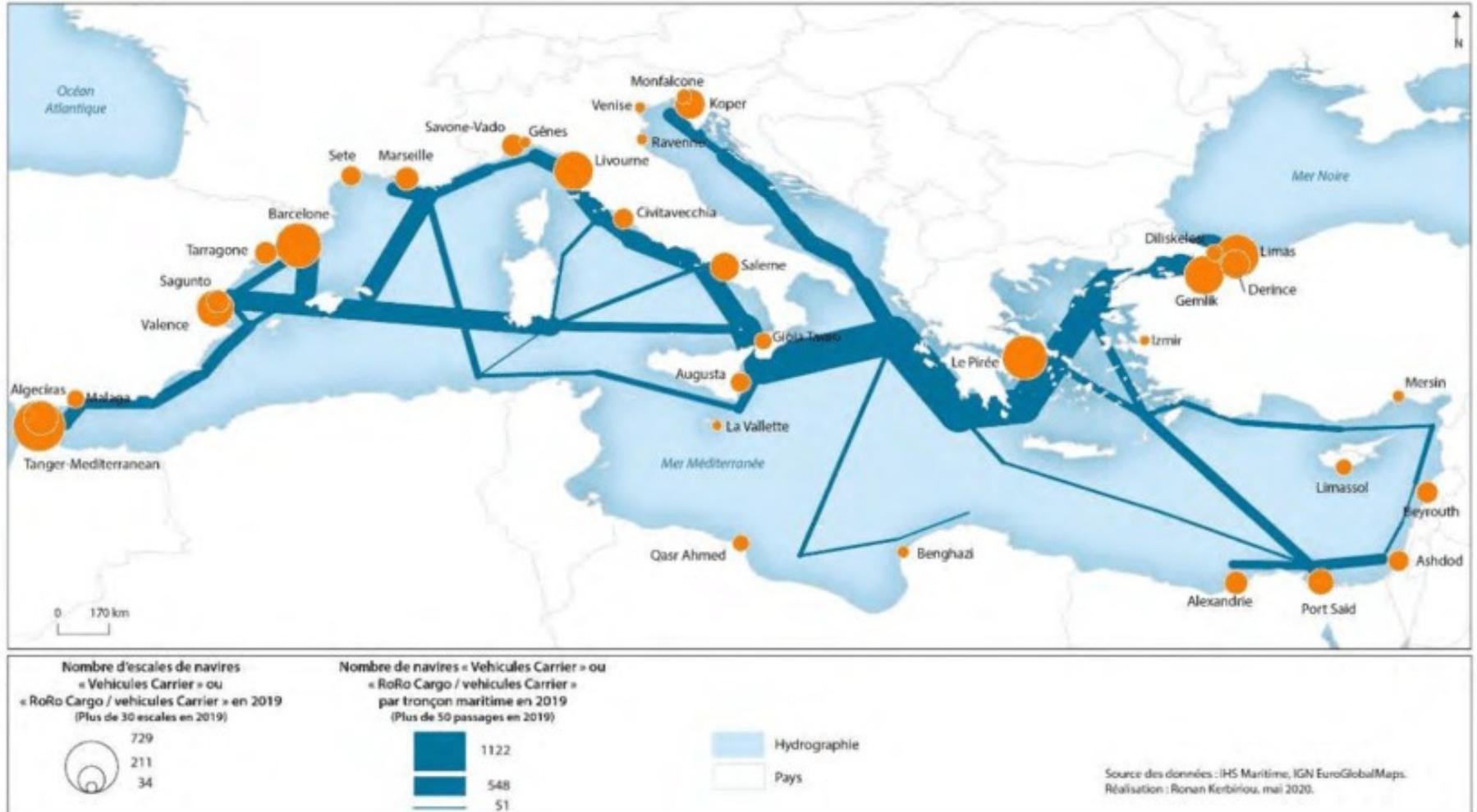
La conteneurisation a conduit au déclassement des ports européens et américains



Source : Pour 1970-2010 : Yann Alix d'après fondation Sefacil, Sciences Po / Dila, 2014 ; pour 2019 : JOC Global Port Rankings, août 2020. Adaptation et actualisation : J.-B. Bouron, Géoconfluences, 2020

Source : Géoconfluences, « Conteneur, conteneurisation », 2020.

Les routes maritimes du système de transroulage (RoRo) en Méditerranée en 2019



Source : R. Kerbiriou, A. Serry, « Les signaux AIS et la cartographie de la circulation maritime », Colloque de Toulouse *Tous (im)mobiles, tous cartographes ?*, 2021.

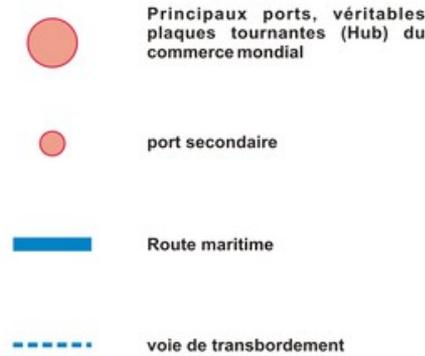
La façade Asie Pacifique



La Northern Range

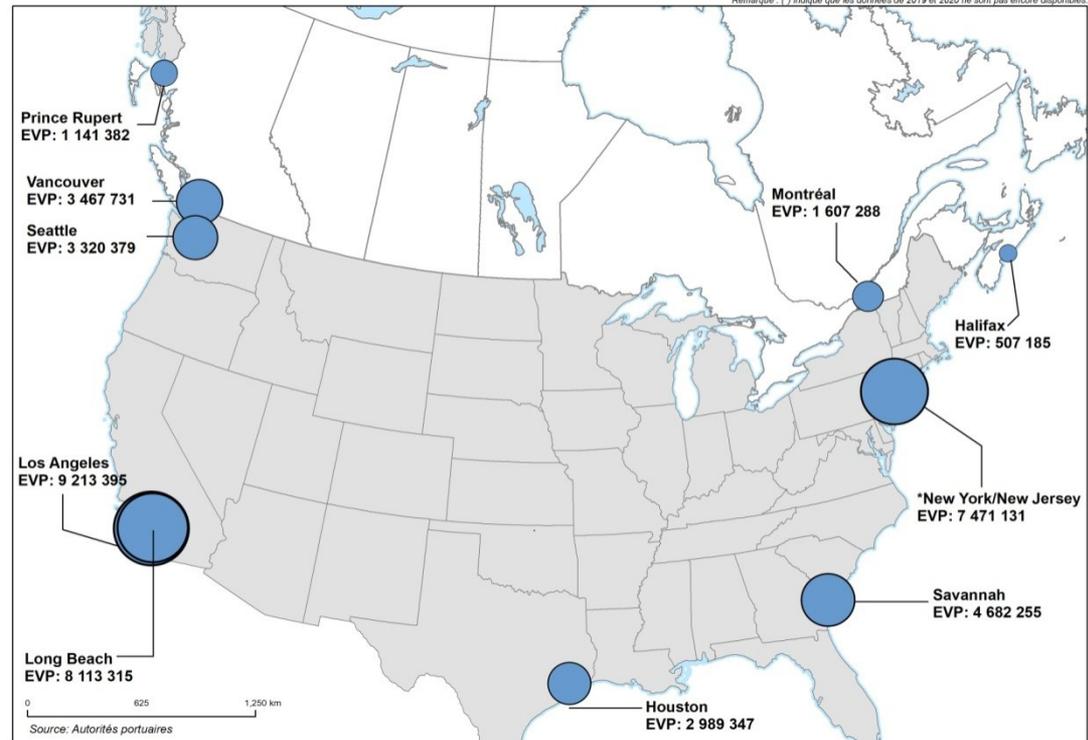


C) Des ports organisés en façades maritimes



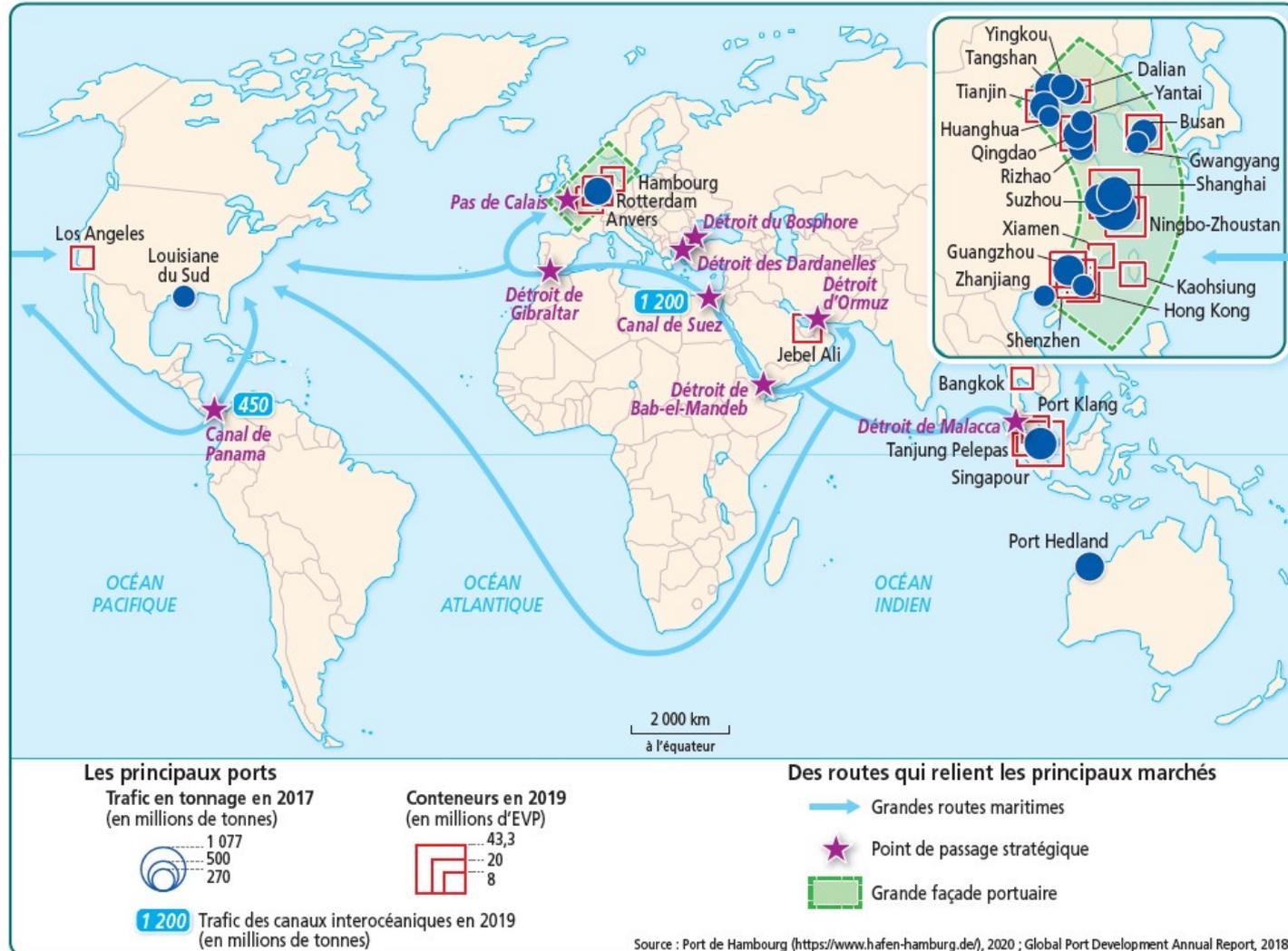
Principaux ports à conteneurs du Canada et des États-Unis: Total des EVP (2020)

Remarque : (*) indique que les données de 2019 et 2020 ne sont pas encore disponibles.

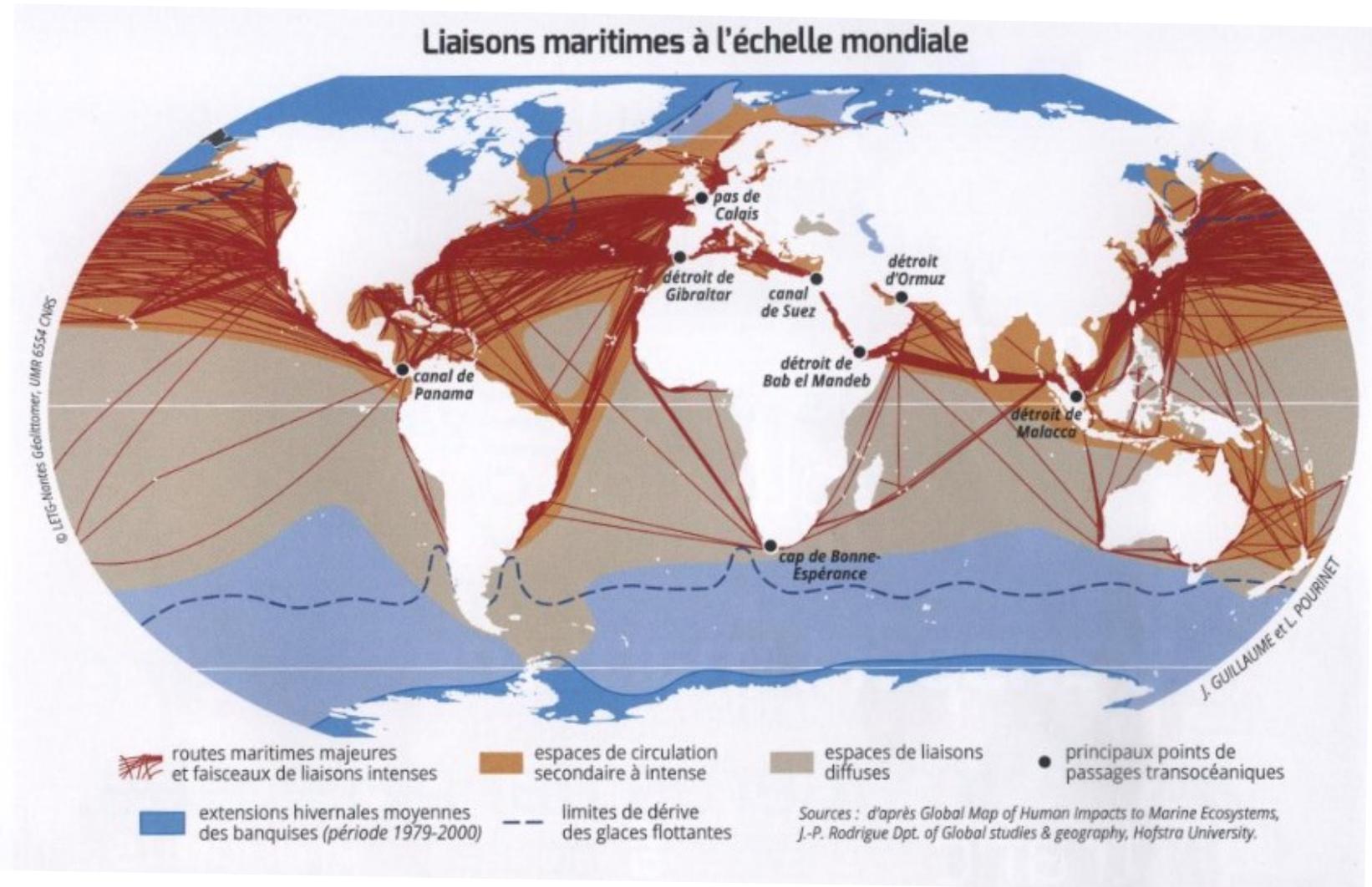


III) Les grandes routes maritimes et leur vulnérabilité

A) Une maritimisation liée à quelques routes maritimes Reliant les grandes façades maritimes



Une répartition inégale des routes maritimes

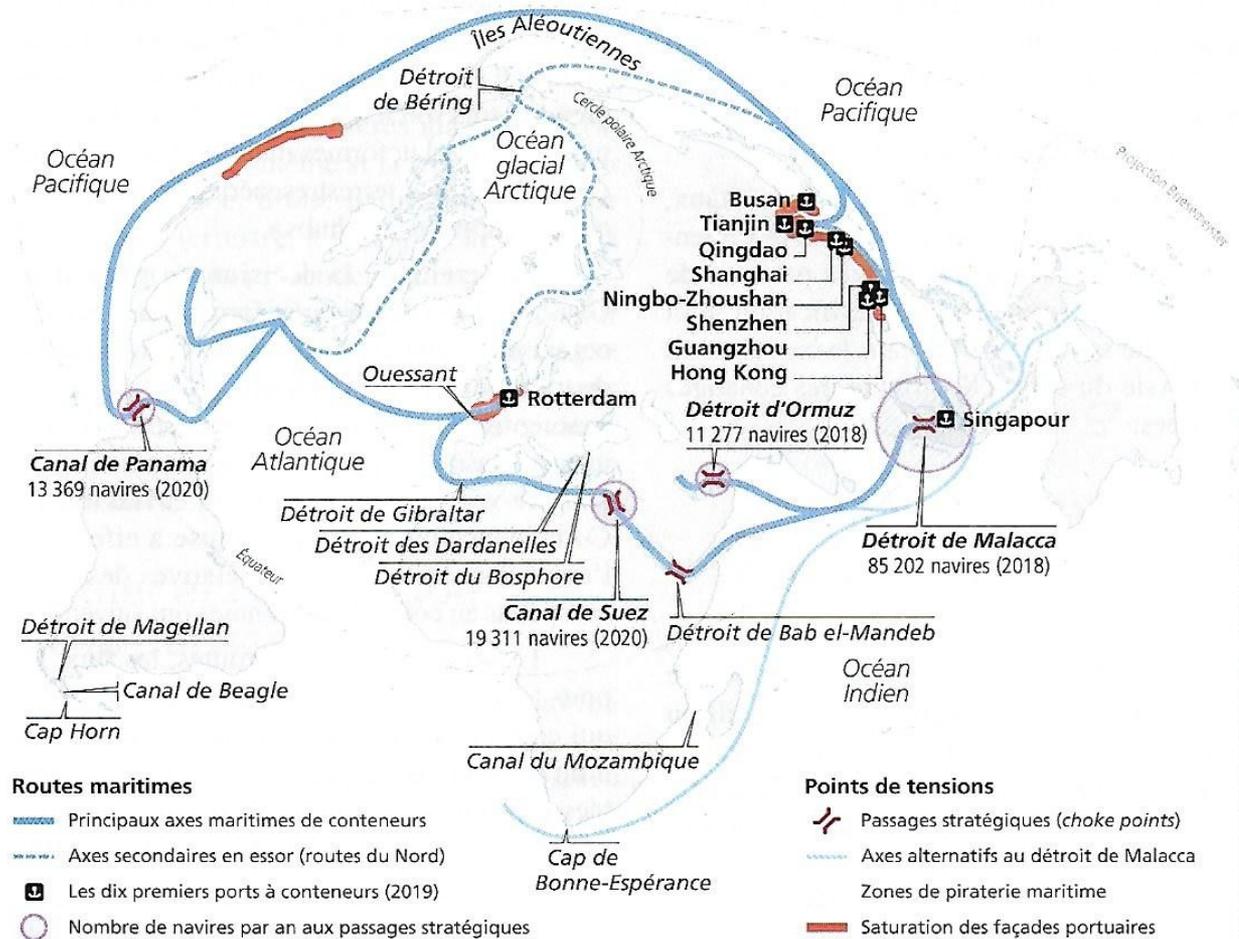


Source : Géolittomer, *Atlas permanent de la mer et du littoral*, n°7, 2015.

B) L'importance des passages stratégiques

- Les détroits
- Les canaux transocéaniques

Les principales routes et les points de tensions maritimes dans le monde en 2021



Passage	Part du trafic mondial (%)
Pas-de-Calais	25
Malacca	30
Gibraltar	19
Canal de Panama	2 à 5
Canal de Suez	10

Réalisation : Cyrille Suss Cartographe. © Dila, Paris, 2021

Sources : *The Review of Maritime Transport 2020*, United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 2020 ; *One hundred Ports 2020*, Lloyd's List, 2021 ; *Maritime Facts and Figures*, International Maritime Organization, 2021 ; *Panama Canal Traffic 2018-2020*, The Panama Canal, 2021 (www.pancanal.com) ; *Fiscal Year Statistics 2019-2020*, Suez Canal Authority, 2021 (www.suezcanal.gov.eg) ; *Ships Passing Through*, STRAITREP Statistics, Marine Electronic Highway, 2021 (mehsoms.net) ; Giorgos Beleris, Ranjith Raja, « Refinitiv Special Report: The Strait of Hormuz », Refinitiv, 2019.

C) Limites et vulnérabilités de la maritime de l'économie mondiale

- Des contraintes sur la navigation
- Des questions environnementales croissantes
- De nouvelles routes ?

Des enjeux croissants sur l'Arctique

