

LES ÉCHANGES DE MARCHANDISES

Comment s'organisent les échanges de marchandises à l'échelle mondiale ?

I - Étude de cas : La compagnie de transports maritimes CMA CGM

Devoir maison correction en classe

Quelles sont les activités de la CMA CGM et comment sont-elles organisées ?

A - Les bateaux de la CMA CGM sillonnent le monde

Questions p 219

Décrire le trajet d'un navire appartenant à une grande compagnie de transport maritime.

– Localiser et situer quelques points de passage stratégiques.

– Extraire des informations de documents de différentes natures. – Mettre en relation différents documents.

Décrire et expliquer

1 - (docs 1,2,3,et 6) Quel est le domaine d'activités de l'entreprise CMA CGM ? Où se situe son siège social ? La CMA CGM est une compagnie de transport maritime spécialisée dans le transport par conteneurs. Son siège social est à Marseille.

2 - (docs 1,2 et 6) En prenant des exemples dans les 3 documents, montrez que la CMA CGM possède un réseau à l'échelle mondiale. Les activités de la CMA CGM s'étendent à l'échelle mondiale grâce à un réseau complexe : le document 1 illustre l'idée d'un réseau mondial, la CMA CGM affiche sa présence aux quatre coins du monde (on peut reconnaître des monuments célèbres du monde entier). Le document 2 montre les principales lignes assurées par les navires de la compagnie qui effectuent des rotations régulières entre 400 ports répartis dans 150 pays, principalement en Europe, en Amérique du Nord et en Asie de l'Est. Le document 6 insiste sur la présence humaine de la compagnie grâce à 650 agences et 17 000 collaborateurs.

3 - (doc2) Quelles sont les principales régions desservies ? Citez deux régions du monde "oubliées" par la CMA CGM.

*Les principales régions desservies par les lignes de la CMA CGM sont l'Europe, l'Asie de l'Est et l'Amérique du Nord.

*Sans être oubliées, l'Afrique, l'Amérique du Sud et l'Océanie occupent une place très secondaire dans le réseau de la CMA CGM qui n'y a assuré que peu de lignes.

4 - (docs 2 et 4) Situez sur la carte doc 2 le trajet décrit par F. Massard puis décrivez le fonctionnement d'une ligne régulière.

*Le trajet suivi par F. Massard correspond à une des lignes les plus importantes de la CMA CGM : la FAL, French Asia Line, dont il existe différentes versions. La dernière ayant été mise en service en 2010. (Avec la mise en service du FAL 5, le groupe français proposera 12 services hebdomadaires et, en direct, 26 ports de chargement en Asie et 10 ports de déchargement en Europe.)

*F. Massard a embarqué sur un porte-conteneur nommé le Nabucco d'une capacité de 8 488 EVP qui assure des rotations de 56 jours entre des ports français, néerlandais, allemand ou encore anglais et maltais et plusieurs ports chinois comme ceux de Hongkong, Shanghai-Yangshan ou Ningbo.

*Au total, ce navire fera une quinzaine d'escales au cours desquelles il chargera et déchargera environ 30 000 conteneurs. Les escales étant prévues à des dates précises qui doivent être respectées.

5- (docs 2 et 4) Citez deux passages transocéaniques empruntés par le Nabucco le long de la FAL. Le Nabucco emprunte lors de ses rotations le canal de Suez et le détroit de Malacca ; on peut aussi citer le détroit de Gibraltar.

6 - (docs 3 et 6) Comment évolue l'activité de la CMA CGM depuis la fin des années 1990 ? Que pouvez-vous en déduire sur l'évolution du transport maritimes mondial ? Justifiez votre réponse.

*Le document 6 permet de montrer que la CMA CGM a quintuplé le nombre de ses navires et multiplié par 30 ses capacités de transport de conteneurs. On peut déduire de ces deux chiffres la 3^e évolution essentielle qui est la taille de plus en plus importante des porte-conteneurs mis en service par la CMA CGM, évolution illustrée par le Christophe Colomb inauguré en 2010, premier d'une série de 8 porte- conteneurs supérieurs à 13 000 EVP.

*L'évolution des activités de la CMA CGM suit celle du transport maritime mondial depuis la fin des années 1990. Depuis 1990, le transport maritime mondial a doublé.

7 - (doc 5) À quel problème la compagnie maritimes est-elle confrontée ?

La CMA CGM, comme ses principales concurrentes, est confrontée au phénomène de piraterie en recrudescence. (Les pirates d'aujourd'hui sévissent essentiellement dans les régions d'Asie du Sud et d'Asie du Sud-Est

(Pour INFO :en particulier dans la mer de Chine méridionale), le long des côtes de l'Amérique du Sud, du golfe d'Aden, de la mer Rouge, mais aussi celles de la Somalie, dans le golfe de Guinée et dans la mer des Caraïbes. Selon le Bureau maritime international, plus de 4 000 actes de piraterie ont été enregistrés durant les vingt dernières années. Un rapport de la RAND Corporation estime le nombre d'attaques et de tentatives d'attaques à 209 durant la période 1994-1999 et à 2 463 entre 2000 et fin 2006, soit une augmentation exponentielle de ces pratiques depuis le début du XXI^e siècle. Dans la plupart des cas, les pirates ne s'intéressent pas à la marchandise transportée, mais plutôt aux affaires personnelles de l'équipage et au contenu du coffre-fort, qui peut contenir d'importantes quantités de monnaie destinées à payer le personnel et les taxes portuaires.)

B - La révolution du conteneur

Questions p 221

Décrire et expliquer

1 - (doc7) Quels types de marchandises peuvent être transportées par conteneurs ?

Les conteneurs peuvent transporter différents types de marchandises : vêtements, chaussures, appareils électroniques, informatiques, fruits et légumes frais, viandes surgelées, liquide alimentaire ou chimique et même des voitures.

2 - (docs 7 et 8) expliquez les avantages présentés par ces “boîtes” .

*L'avantage essentiel du conteneur est sa capacité à transporter tous les types de marchandises possibles et imaginables qui ne peuvent pas être transportés en très grande quantité par des navires spécialisés, comme par exemple les pétroliers, vraquiers ou méthaniers.

*Le document permet de montrer plus précisément ce qu'est un conteneur, une caisse métallique aux dimensions standardisées, et les adaptations qui ont été apportées au conteneur pour élargir le type de marchandises transportables : liquide, produits frais, voitures...

*Outre la diversité des marchandises pouvant être conteneurisées, les conteneurs présentent l'avantage d'avoir des dimensions standardisées ce qui permet de limiter les opérations de manutention et donc de raccourcir la durée de chargement ou de déchargement, et donc le coût final du transport.

3 - (docs 10 et 11) décrivez les opérations de manutention de conteneurs. Qu'est-ce qui frappe la journaliste pendant ces opérations (doc 11) ?

*Les conteneurs sont manutentionnés grâce à des portiques qui les rangent sur les navires ou les déchargent, et des chariots cavaliers qui transportent les conteneurs de l'aire de stockage jusqu'aux quais. Ces engins sont le plus souvent aujourd'hui entièrement automatisés.

*Ce qui impressionne F. Massard est la vitesse des opérations de manutention. (Les escales du Nabucco sont littéralement chronométrées et dépassent rarement les 24 heures). La vitesse et l'automatisation des opérations de manutention sont deux autres atouts de la conteneurisation, cela permet de réduire les temps et les coûts du transport.

4 - (docs 9 et 12) D'après les documents, expliquez ce qu'est un transporteur multimodal.

Un transporteur multimodal est un transporteur qui peut acheminer une marchandise d'un point à un autre, à la demande du client, en utilisant différents moyens de transport. Une marchandise conteneurisée peut ainsi partir en camion d'une usine basée à l'intérieur de la Chine, être embarquée sur un porte-conteneurs à Shanghai pour traverser la moitié du monde, être débarquée au Havre et chargée sur une péniche, un train ou un camion pour être finalement livrée en région parisienne.

5- (docs 9 et 12) Pourquoi le transport multimodal n'est-il possible qu'avec la conteneurisation ?

Le transport multimodal n'est possible qu'avec des conteneurs, boîtes standardisées dans le monde entier. Où qu'il soit dans le monde, un conteneur a toujours la même taille, s'attache et se manutentionne toujours de la même manière quel que soit le moyen de transport utilisé.

6 - (doc 12) Quel argument de vente la CMA CGM peut-elle utiliser auprès de ses clients parce qu'elle est un transporteur multimodal ?

En possédant directement ou par des filiales des flottes de navires ainsi que des sociétés de transport fluvial, ferroviaire et routier, la CMA CGM peut assurer à ses clients un transport de porte à porte pour tous les types de marchandises conteneurisées.

Récit

“ Vous embarquez à bord du Christophe Colomb pour une rotation complète sur la FAL. Dérivez votre trajet en intégrant obligatoirement :

- une description du bateau;
- votre point de départ et votre point d'arrivée;
- les points de passage stratégiques de la ligne;
- la démonstration que la FAL est une ligne régulière de transport de marchandises;
- la description d'une escale (manutention).

Correction

Il s'agit d'exploiter l'ensemble des informations prélevées dans les documents pour rédiger un texte cohérent racontant le trajet d'un des navires de la CMA - CGM, le Christophe Colomb. Ce travail de description étant guidé par une série de consignes.

- vous devez montrer qu'il s'agit d'un très gros navire,
- vous devez avoir compris qu'au cours d'une rotation le navire part d'un point pour y revenir à des dates régulières (en l'occurrence il s'agit du port du Havre pour le Christophe Colomb), en assurant un certain nombre d'escales en Europe et en Asie de l'Est,
- vous devez localiser et comprendre la dimension stratégique des détroits de Gibraltar et de Malacca ainsi que du canal de Suez,
- vous devez décrire les opérations de manutention pour mettre en évidence les avantages de la conteneurisation pour le transport maritime.

“ Et ailleurs dans le monde ?”

II - Les échanges de marchandises à l'échelle mondiale.

Documents pages 224/225.

Objectifs

- Localiser et situer quelques points de passage stratégiques.*
- Réaliser un croquis à l'échelle mondiale des pôles et des flux majeurs des échanges mondiaux.*

Questions p 225

- 1- Les grands axes maritimes relient principalement 3 régions : l'Europe, l'Asie, et plus particulièrement l'Asie de l'Est, et l'Amérique du Nord.
- 2- Les principaux points de passages stratégiques sont ceux situés le long des principales voies maritimes et qui permettent de passer d'un océan à un autre en réduisant les distances parcourues et donc la durée et les coûts du transport : les canaux de Panamá et de Suez et les détroits de Malacca, d'Ormuz, du Bosphore ou encore Gibraltar et le rail d'Ouessant.
- 3- Le transport maritime doit faire face à une menace croissante mais très localisée : la piraterie. Les navires en eux-mêmes et le transport de certaines marchandises peuvent avoir aussi généré des pollutions notamment dans les zones de fort trafic, pollution par dégagement de CO₂, par dégazage ou suite à des accidents pouvant entraîner des marées noires dans le cas de pétroliers. Enfin, le transport maritime est aujourd'hui victime de son succès, la recherche du gigantisme a rendu trop petits les canaux de Panamá et de Suez qui ne peuvent plus accueillir les plus gros navires ; des travaux d'élargissement sont en cours.
- 4- Les trois pôles du commerce mondial sont l'Europe, l'Amérique du Nord et l'Asie. En effet, ces trois régions assurent à elles seules 81,3 % des échanges de marchandises à l'échelle mondiale.
- 5- L'Afrique et l'Amérique du Sud participent seulement à hauteur de 7,6 % aux échanges mondiaux de marchandises alors que les populations y sont importantes et en forte croissance. Les régions intérieures de ces deux continents ainsi que celles de l'Asie peuvent être même considérées comme délaissées par le commerce mondial, faute d'accès à la mer, d'absence d'infrastructures portuaires ou de capacités de productions et de consommations suffisantes.

III - Les transports maritimes

Comment les transports maritimes de marchandises participent-ils à la mondialisation?

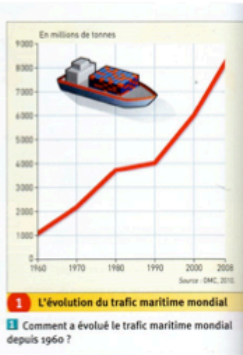
Organigramme à compléter et Croquis de synthèse pages suivantes

Les échanges maritimes au cœur de la mondialisation



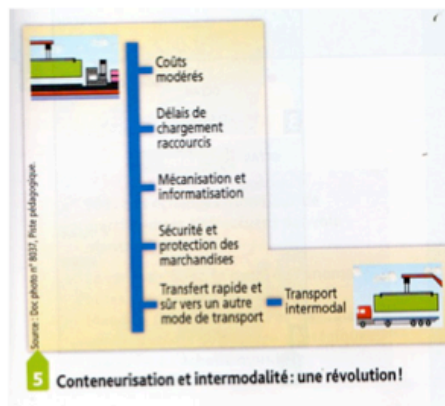
Les échanges de marchandises

- Des échanges qui **augmentent**
- Une part de plus en plus importante de produits **manufacturés**
- Des échanges effectués surtout par **voies maritimes**



Les acteurs des échanges

- Les entreprises qui produisent et celles qui achètent créent des **flux** d'échanges mondiaux et régionaux.
- Les entreprises de transport assurent **les échanges** entre les territoires du monde.



5 Les transports, moteurs de l'économie mondiale

L'économie mondialisée repose sur l'efficacité des transports internationaux maritimes et aériens qui bénéficient, avec la mer et le ciel, d'un vaste espace gratuit de circulation, à l'abri de toute taxation. Elle s'explique d'abord par des progrès techniques, par un mouvement de spécialisation et de standardisation. Pétroliers et vraquiers (minerais, charbon, grains) effectuent des voyages à la demande en fonction des cargaisons à transporter ; leurs itinéraires varient d'un voyage à l'autre. Les porte-conteneurs, qui acheminent les marchandises les plus diverses (des magnétoscopes aux vieux papiers à

recycler en passant par des produits chimiques) suivent des itinéraires précis et cadencés. Dans les ports et les aéroports, les installations sont adaptées à la réception de ces véhicules dans des terminaux spécialisés. À ces progrès techniques, s'ajoutent des innovations dans la conception des réseaux : le hub concentre les trafics sur quelques routes précises, ce qui permet de mettre en œuvre les économies d'échelle et de réduire fortement les coûts.

D'après A. Frémont, Atlas de la mondialisation, hors-série Le Monde, 10 octobre 2010.



L'amélioration du transport maritime

Des progrès techniques

- Utilisation de **conteneurs**...
- Taille **croissante** des navires
- **spécialisation** des navires

Une meilleure organisation

- L'**intermodalité**
- La création de **hubs** portuaires
- Des routes maritimes reliées en **réseaux**



Croquis de synthèse

