

I – Des échanges à la dimension du monde

Thème 1 – Les espaces majeurs de production et d'échanges

(Environ 10% du temps consacré à la géographie)

I. PROBLEMATIQUES

Dans un contexte de forte croissance des échanges mondiaux de marchandises, assurés majoritairement par voie maritime, et de maritimisation des économies liée à la mondialisation, **les ports et les littoraux** constituent des espaces majeurs de l'espace mondialisé. Pour ce thème, il s'agit donc **d'expliquer pourquoi ces espaces spécifiques constituent des lieux privilégiés de la mondialisation, de montrer comment ils s'organisent, à différentes échelles, et comment l'accumulation de grands ports sur un même littoral produit une « façade maritime ».**

La littoralisation des hommes et des activités s'accroît. La mondialisation renforce la hiérarchie des littoraux par leur mise en concurrence. Ceux qui disposent de grands ports associant les activités de redistribution (zone portuaire) à des activités de production (zone industrielle), qui sont soutenus par un arrière-pays puissant, actif, structuré par une ou plusieurs métropoles, qui disposent d'un réseau de transports étoffé et combiné, et qui disposent d'un avant-pays maritime parcouru par des grands flux d'échanges mondiaux, sont en position de jouer un rôle d'interface majeure dans la mondialisation. C'est pourquoi les littoraux les plus actifs dans le processus de mondialisation se situent dans les pays du Nord et au sein des puissances émergentes.

Les zones portuaires et industrielles, complétées par des activités tertiaires, constituent les points d'ancrage remarquables de ces littoraux. Elles concentrent en effet les flux de marchandises, au départ et à l'arrivée, elles produisent des richesses qui alimentent le trafic, elles concentrent des moyens de communication diversifiés et combinés. Elles disposent d'une organisation spatiale spécifique.

Les façades maritimes sont des littoraux qui accumulent les grands ports, liés entre eux par des liens fonctionnels, au service d'un arrière-pays puissant, en relation avec l'ensemble du monde. Seuls les pays ou les ensembles les plus puissants, acteurs majeurs de la mondialisation, disposent de telles façades maritimes : l'Europe du nord, l'Asie orientale, l'Amérique du nord.

II. COMMENT CHOISIR L'ÉTUDE DE CAS ?

Le programme invite à étudier les ports et les littoraux à travers l'étude de cas d'une zone industrielle et portuaire. Le choix est laissé entre une étude en Europe (par exemple Rotterdam) ou en Asie (par exemple Singapour ou Shanghai).

L'étude de cas doit montrer un « nœud » de la mondialisation, un point majeur d'interconnexion entre terre et mer, une coexistence des activités portuaires, industrielles et tertiaires, et une organisation spatiale spécifique facilement compréhensible et observable par les élèves. Les grands ports d'Europe du nord, d'Amérique du nord, d'Asie orientale présentent ces caractéristiques. Quelques ports plus isolés, comme Dubaï, peuvent être choisis mais la notion de façade maritime ne pourra pas être mise en évidence au cours de l'étude de cas.

III. ÉTUDES DE CAS POSSIBLES

Les zones industrielles et portuaires présentent une organisation spatiale spécifique dans laquelle s'articulent un port, voire un avant-port, comportant des sous-espaces spécialisés (conteneurs, vracs, hydrocarbures...) et parcouru par des chenaux d'accès à fort tirant d'eau, souvent plusieurs zones industrielles, des espaces de bureaux (sociétés de commerce, douanes, assurances...), des réseaux de transports complexes et intégrés. Cette organisation spatiale, sensible aux mutations opérées par la mondialisation, est en constante évolution. Ces zones constituent une interface ouverte sur le monde et sur leur arrière-pays. Ces éléments récurrents trouvent une traduction propre à chaque grande zone industrielle et portuaire.

Si l'on choisit l'étude de cas portant sur Rotterdam (ou un autre port européen), on met alors en évidence l'ancienneté des infrastructures, leurs évolutions constantes depuis le XVII^e siècle, la constitution progressive d'un arrière-pays dynamique, notamment lors de la révolution industrielle, qui fut le centre économique du monde et qui reste aujourd'hui une des zones d'impulsion majeure de la mondialisation. Cet espace portuaire s'inscrit dans l'une des façades maritimes les plus actives du monde, le Northern Range. L'organisation spatiale de cet espace témoigne de cette longue histoire : de la ville de Rotterdam jusqu'à la mer, s'observe un ensemble continu de quais spécialisés, de zones industrielles, d'aires de stockage, d'espaces urbanisés, de chantiers navals, des espaces conquis sur la mer, un réseau de voies de communication particulièrement dense, associant la voie d'eau, le rail, la route, l'avion.

Si l'on choisit l'étude de cas portant sur Singapour (ou un autre port d'Asie orientale), on souligne le caractère récent des aménagements et le rôle de redistribution joué par le port. Singapour, comme beaucoup de pays émergents, a construit son développement sur la mondialisation, en usant de son emplacement stratégique sur les grandes routes maritimes menant à l'Asie, à l'extrémité du détroit de Malacca. Le port ne dispose pas d'un arrière-pays susceptible d'alimenter le trafic du port, il redistribue pour une grande partie de l'Asie des marchandises apportées par conteneurs, usant notamment des réseaux de la diaspora chinoise et jouant de son efficacité logistique. C'est pourquoi il est aujourd'hui un des premiers ports du monde pour le trafic des conteneurs.

IV. MISE EN PERSPECTIVE

La mise en perspective permet de faire apparaître sur un planisphère les grands ports mondiaux et les principales façades maritimes. La zone industrielle et portuaire étudiée est alors replacée dans la hiérarchie mondiale des ports.

Ces espaces qui jouent un rôle majeur dans la mondialisation sont mis en relation avec les grandes voies maritimes mondiales localisées sur un planisphère.

V PIEGES A EVITER DANS LA MISE EN ŒUVRE

- Etudier une zone industrielle et portuaire pour elle-même sans montrer son rôle dans la mondialisation
- Travailler à une seule échelle, celle de la zone industrielle et portuaire, sans montrer l'articulation de cet espace avec l'arrière-pays, la façade maritime et le monde
- Proposer une approche plus quantitative (tonnages, trafics, kilomètres de quais..) que spatiale.

POUR ALLER PLUS LOIN

- Bavoux, J-J., Beaucire, F., Chapelon, L., Zembri P. *Géographie des transports*, Paris, Armand Colin, 2005.
- Varlet J., Zembri P., *Atlas des transports. Les paradoxes de la mise en réseau du monde* Paris, Autrement, 2010
- <http://eduscol.education.fr/cid47477/le-tour-du-monde-de-thalassa.html> : opération « Le tour du monde de Thalassa », les extraits sélectionnés, le dossier pédagogique
- <http://www.portofrotterdam.com/> : site du port de Rotterdam comportant de nombreuses cartes
- <http://www.mpa.gov.sg/> : site du port de Singapour