

I – Des échanges à la dimension du monde

Thème 2 – Les échanges de marchandise

(Environ 10% du temps consacré à la géographie)

I. PROBLEMATIQUES

La mondialisation constitue un facteur essentiel de la croissance mondiale depuis le milieu du XXe siècle. Elle a suscité des échanges considérables de marchandises qui s'effectuent essentiellement par voie maritime en raison du faible coût de ce mode de transport. Les flottes se sont techniquement adaptées à la croissance des volumes et à la diversité des produits transportés (invention du conteneur et du porte-conteneur pour favoriser l'intermodalité par exemple). On s'interroge donc sur les principaux caractères des flux de marchandises qui parcourent la planète : quelles sont les principaux espaces de départ et d'arrivée ? Quelles sont les grandes routes maritimes empruntées ? Quels sont les acteurs majeurs qui organisent ces flux ? Quelles grandes évolutions techniques permettent ces échanges massifs ?

Les échanges de marchandises, à la fois outils et marqueurs de la mondialisation, montrent un système inégal et polarisé. Les flux concernent majoritairement les pays capitalistes les plus développés aux économies les plus ouvertes : l'Europe occidentale, l'Amérique du Nord, le Japon et les pays de la façade orientale de l'Asie (Corée du Sud, Chine littorale, Taïwan, Singapour). C'est entre ces espaces et à l'intérieur de ces espaces que s'opère l'essentiel des échanges de marchandises. Dans ces échanges, les produits manufacturés prédominent. Des flux secondaires s'observent des pays du Sud vers le Nord et concernent d'abord des produits bruts, agricoles, miniers ou énergétiques.

Ces flux suivent de grandes routes maritimes qui traversent l'Atlantique nord, la mer de Chine puis l'Océan Indien, le Pacifique nord. Elles relient les grands foyers économiques actuels, qu'elles contribuent à interconnecter, mais doivent prendre en compte des contraintes techniques (tirant d'eau du canal de Panama par exemple). Des routes secondaires opèrent le tour du continent africain ou remontent le long des côtes atlantiques de l'Amérique latine. Elles empruntent des détroits jugés stratégiques en raison du caractère considéré comme économiquement « vital » des marchandises transportées, de l'intensité des flux et des risques de piraterie ou de terrorisme auxquels ces lieux sont exposés : détroit de Malacca, détroit d'Ormuz, détroit de Bab-El-Mandeb, détroit de Mozambique, détroit de Gibraltar, isthme de Panama. Des réseaux sont donc à l'œuvre, associant axes majeurs, axes secondaires, nœuds, qui peuvent néanmoins garder un caractère provisoire.

Les grandes compagnies de transport maritime jouent un rôle essentiel dans ces échanges. Très concentrées, elles ont élaboré des réseaux complexes prenant appui sur les grands ports du monde et associant des chaînes logistiques à la fois maritimes et terrestres, elles proposent des rotations rapides, nombreuses et adaptées à des produits diversifiés (conteneurs, vrac, hydrocarbures...). Elles disposent de flottes importantes nécessitant des investissements considérables. C'est pourquoi les plus grandes

d'entre elles sont issues des pays les plus riches et les plus commerçants. La montée en puissance des compagnies asiatiques témoigne des mutations de l'économie mondiale.

II. COMMENT CHOISIR L'ETUDE DE CAS ?

Le programme invite à prendre appui sur **les différentes étapes du transport d'un produit de consommation ou sur les activités et le réseau d'une grande compagnie de transport maritime**, que l'on choisira librement dans les deux cas.

On peut veiller à **proposer en étude de cas un produit mondialisé facilement identifié par les élèves**, dont les différentes étapes du transport montrent bien une dimension « mondiale » : jeu électronique, vêtement de marque, produit alimentaire chocolaté...

Si l'on choisit d'étudier une grande compagnie de transport maritime, **on privilégiera celles qui ont une réelle dimension mondiale** (« compagnie tour du monde ») et des activités de transport maritime variées. Certaines d'entre elles sont issues des pays riches à tradition commerçante, d'autres des pays émergents. Le choix opéré devra souligner cette particularité.

III. ÉTUDES DE CAS POSSIBLES

Lecteur MP3 IPOD d'Apple

L'IPOD de Apple constitue un bon exemple du fonctionnement de la mondialisation : caractère à la fois global et régional avec des échanges à l'intérieur de la zone asiatique, mobilité et réactivité des firmes en fonction de l'évolution des coûts. Il contient 451 pièces. Il a été conçu chez Apple en Californie. Le disque dur, composant essentiel, est fabriqué par l'entreprise japonaise Toshiba mais les usines sollicitées par cette dernière se situent aux Philippines et en Chine. La puce vidéo est produite à Taïwan au nom de la société américaine Broadcom. D'autres composants sont fabriqués en Corée du Sud. Les 451 pièces sont assemblées dans trois usines situées en Chine, notamment celle de l'entreprise chinoise Foxconn dans le sud-est de la Chine. L'IPOD est commercialisé partout dans le monde.

La compagnie de transport maritime CMA/CGM

Cette compagnie française dispose de 336 navires, compte 600 agences dans le monde et emploie 14 000 personnes. Le groupe dessert 403 ports dans 150 pays, empruntant 100 routes maritimes. Les routes empruntées par la compagnie sont notamment le circumterrestre via le canal de Panama et le canal de Suez qui relie les trois pôles de l'économie mondiale. Ce tour du monde est en réalité divisé en trois routes qui comptent de nombreuses escales au sein de chacun des ensembles régionaux. La part de l'Asie, notamment de la Chine est significative. Sur 22 départs par semaine vers l'Asie, 13 sont à destination des ports chinois. La Chine représente plus de 30% du chiffre d'affaire de la compagnie, 54 % des chargements en Asie.

IV. MISE EN PERSPECTIVE

La mise en perspective met en évidence la croissance des échanges mondiaux de marchandises, souligne les principaux pôles et flux du commerce mondial en les plaçant sur un planisphère, situe les détroits et canaux considérés comme les plus stratégiques pour les pays commerçants.

Les élèves réalisent à cette occasion un premier croquis, simple, dans lequel ils font apparaître les principaux pôles et les flux majeurs du commerce mondial de marchandises. Ils commencent ainsi leur apprentissage du croquis : légende organisée, langage cartographique, nomenclature...

V. PIEGES A EVITER DANS LA MISE EN ŒUVRE

- Oublier la dimension spatiale des phénomènes pour privilégier des aspects techniques

- Travailler à une seule échelle, mondiale ou locale, sans montrer les articulations entre elles : raconter les étapes d'un produit ou d'un navire sans montrer l'inscription dans la mondialisation
- Négliger les interconnexions entre les aspects maritimes et terrestres

POUR ALLER PLUS LOIN

- Bavoux J-J., Beaucire F., Chapelon L. et Zembri P. *Géographie des transports*, Paris, Armand Colin, 2005.
- Varlet J. et Zembri P. *Atlas des transports. Les paradoxes de la mise en réseau du monde* Paris, Autrement, 2010
- Carroué L., Collet D., Ruiz C., *La mondialisation, genèse, acteurs et enjeux*, Paris, Bréal, 2006 2^{ème} édition
- <http://geoconfluences.ens-lsh.fr/> : deux articles sur le détroit de Malacca dans le dossier « Mobilités, flux et transports »
- <http://www.cma-cgm.fr/> : site de la compagnie maritime française CMA CGM ; nombreuses cartes et photos ; la CMA CGM est la compagnie qui a participé à l'opération « Le tour du monde de Thalassa »
- <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 et notamment un dossier sur la compagnie CMA CGM