

FICHE 3 : fin de l'EDC et réponse à la problématique de départ : Quelles sont les caractéristiques du transport maritime mondial aujourd'hui ?

Septième partie : Une fois arrivée au port , comment la marchandise est-elle acheminée jusqu'au magasin ?

1° regarde la photo (doc 10) d'une partie de la zone portuaire d' Haydarpasa , sur la rive orientale de Bosphore, montrée par le professeur, puis sur ton document, rédige une légende qui explique ce qui est montré par chaque flèche.



2° Lis la définition ci-contre puis réponds à la question. Pourquoi peut-on dire que la photo précédente montre une plateforme multimodale ?

Plateforme multimodale : La plate-forme multimodale désigne, dans le domaine du transport de marchandises et en géographie, le lieu où les marchandises changent de mode de transport.

Huitième partie : Que doivent faire les grands ports mondiaux pour rester compétitifs dans le cadre la mondialisation des échanges ? Pourquoi ?

Doc 11 : un mode de transport peu coûteux.

3° Quel est l'intérêt du transport maritime ?

Le transport par voie maritime est le mode de transport intercontinental le moins onéreux. A titre d'exemple, les coûts d'expédition par bateau pour des produits de base sont les suivants (sur la route Asie-USA ou Asie-Europe) :

- Poste de télévision : 10 USD *
- Lecteur de DVD/CD : 1,50 USD ;
- Aspirateur : 1 USD ;
- 1 kg de café : 0,15 USD ;
- Une boîte de biscuits : 0,05 USD ;
- 1 tonne de minerai de fer : 0,10 USD.

Concernant le coût de transit d'un conteneur, le prix pour expédier par bateau un conteneur de 20 pieds de l'Asie vers l'Europe équivaut au prix d'un billet d'avion pour un passager, sur le même trajet..

source : *Stratégie des acteurs du transport mondial*, Marion JEANNY, Mathieu GIRARDOT, Arnaud FERRAN, 2007
*USD : US dollar (dollar américain)

Doc 12 : la réorganisation des zones portuaires .

4° Quels sont les deux aspects de la réorganisation des ports évoqués dans ce texte ?

5° Quel est l'objectif de cette réorganisation ?

Pour faire face à l'augmentation des échanges, les zones portuaires réorganisent leur fonctionnement. Le temps d'attente au mouillage pour un porte-conteneurs est de quatre heures à Singapour (Asie du Sud-Est) contre vingt-sept au minimum en Inde et soixante à Mombassa (Kenya- Afrique orientale) . Alors que les grands ports indiens réalisent 251,5 millions de tonnes de trafic annuel avec 106 000 salariés, Singapour en traite 249 millions avec 6 700 salariés, soit un rapport de 1 à 16. Enfin, le coût d'une escale (pilotage, remorquage, amarrage à quai...) est huit fois plus cher dans la République démocratique du Congo (Afrique) que dans un port européen.

Source : d'après *Atlas des transports*, 2010. Ed Autrement.

Neuvième partie : Conclusion - Quelles sont les caractéristiques du transport maritime mondial aujourd'hui ?

Le transport maritime : un mode de transport peu coûteux (doc 11)

Des navires qui se spécialisent (fiche 1)

Des navires de plus en plus grands (fiche 1)

Des ports qui se spécialisent pour accueillir les navires :création de terminaux portuaires selon le type de navires et de plateformes multimodales (doc 10)

Des ports qui se réorganisent pour accueillir des navires de plus en plus grands (besoin de tirants d'eau important) (ports en eau profonde) (vidéo- Yangshan) et qui rationalisent leur manutention pour en diminuer le coût (doc 12)

Des navires de plus en plus puissants : des trajets de plus en plus rapides (vidéo et doc 6a et b)

Des routes maritimes de plus en plus empruntées avec des points de passages stratégiques (fiche 1 bis –doc 9-9a et b) –fiche 2.

Des points de passage stratégiques qui doivent s'adapter à la taille des nouveaux navires s'ils ne veulent pas voir les navires, source importante de revenus passer par une autre route maritime. (doc 9-fiche 2)

Glissement des activités de production industrielle vers les pays émergents, (vidéo, doc 7)

(Il y a d'autres centres de production et d'autres centre de consommation et d'autres flux : De nouveaux centres de productions tournés vers l'Asie.)