

# I - DES ÉCHANGES A LA DIMENSION DU MONDE

## THÈME 1 (①②③④)

### LES ESPACES MAJEURS DE PRODUCTION ET D'ÉCHANGES

#### TRAME DE L'ANNEE :

I - DES ÉCHANGES A LA DIMENSION DU MONDE  
(Environ 40% du temps consacré à la géographie)  
soit 12 heures environ 3heures par thème



#### CONNAISSANCES

**Les ports et les littoraux** sont des lieux privilégiés de la production et des échanges mondiaux de marchandises.

#### DÉMARCHES

**Étude de cas : une zone industrialo-portuaire (ZIP) au choix**

- en Europe (par exemple Rotterdam),
- en Asie (par exemple Singapour ou Shanghai).

On s'interroge sur la situation du port choisi à différentes échelles, sur les aménagements, les produits fabriqués, importés et exportés et les acteurs de la production et des échanges. La zone industrialo-portuaire est replacée sur un planisphère des grands ports mondiaux et des principales façades maritimes.

#### CAPACITÉS

**Décrire** les principaux aménagements de l'ensemble portuaire choisi

**Localiser et situer** l'ensemble choisi sur un planisphère des grandes voies maritimes mondiales

**Expliquer** pourquoi les littoraux et les grands ports sont les lieux privilégiés de la mondialisation des échanges

**Nommer et localiser** sur un planisphère les principales façades maritimes

## **Pourquoi les ports et les littoraux sont-ils des espaces privilégiés de production et d'échanges ?**

■ **ETUDE DE CAS** Rotterdam 1ère zone industrialo-portuaire d'Europe : un espace de production et d'échanges p.200-201

■ **ETUDE DE CAS** Rotterdam 1ère zone industrialo-portuaire d'Europe : une ZIP qui relie l'Europe du NO au reste du monde p. 202-203

### **1. L'évolution des échanges favorise le développement des littoraux.**

Le commerce mondial met en relation des territoires de plus en plus éloignés. La voie maritime est privilégiée. Son faible coût est lié à l'usage des **conteneurs**.

Les ports sont souvent de puissantes **métropoles**. Ils attirent et organisent les flux de marchandises. Ils relient les territoires les mieux intégrés au commerce mondial : les **façades maritimes** de la **Triade**, mais aussi les littoraux des puissances émergentes, en particulier la Chine. La **littoralisation** de l'économie accompagne le processus de mondialisation.

### **2. Les ports et les littoraux disposent d'atouts majeurs.**

■ **CARTE** Les grandes façades maritimes du monde p. 208-209

Les zones littorales sont souvent des régions densément peuplées et urbanisées. Elles disposent d'une main-d'oeuvre qualifiée et d'infrastructures.

Les ports sont intégrés à des territoires dynamiques. Certains redistribuent les marchandises dans des **hinterlands** très vastes : ce sont des **hubs**.

La présence de matières premières, d'énergie et de main-d'oeuvre a favorisé le développement industriel des littoraux. D'importantes **zones industrialo-portuaires** se sont constituées. Longtemps orientées vers l'industrie lourde, elles connaissent une diversification de leurs activités.

### **3. Ports et littoraux sont des espaces en évolution constante.**

■ **EDC** Bayonne localisation sur Google earth, doc projeté des statistiques des ports fr, article port de Bayonne ci-dessous

Le dynamisme des espaces portuaires dépend de leur capacité à s'adapter aux mutations des transports maritimes et de la production. Les espaces portuaires s'agrandissent et se modifient.

Ils doivent aussi répondre aux exigences de rapidité du commerce international et desservir tous les territoires. C'est pourquoi ils se sont dotés de réseaux de transport puissants : ceux-ci intègrent différents modes de transport : navires, camions, trains, bateaux, etc.

De grandes entreprises jouent un rôle majeur dans la mise en valeur des espaces portuaires. Les ports les plus accessibles et les mieux équipés concentrent les échanges.



## **MOTS IMPORTANTS**

**Arrière-pays** : région desservie par un ou plusieurs ports au moyen de réseaux de transport terrestre.

**Conteneurisation** : fait de transporter des marchandises dans des conteneurs.

**Exportations** : ventes de marchandises à l'étranger.

**Façade maritime** : région littorale formée de plusieurs grands ports proches.

**Hinterland** : arrière-pays, région d'approvisionnement et/ou de desserte d'un port.

**Hub** : plate-forme aérienne, portuaire ou ferroviaire vers laquelle se concentre le trafic de passagers ou de marchandises avant d'être redistribué.

**Importations** : achats de marchandises à l'étranger.

**Interface** : zone de contact entre deux espaces géographiques différents (terre-mer).

**Littoralisation** : concentration des hommes et des activités sur les littoraux.

**Terre-plein** : ou polder. Espace gagné artificiellement sur la mer.

**Triade** : ensemble des trois pôles qui dominent l'économie mondiale : Amérique du Nord, Europe Occidentale, Asie de l'Est.

**Zone industrialo-portuaire (Z.I.P.)** : zone industrielle localisée en milieu portuaire.

Le port de Bayonne a traité, en 2010, un peu plus de 4.2 millions de tonnes de marchandises. Cela représente une baisse de 2.5% par rapport à l'année précédente, qui avait été exceptionnelle (4.3 millions de tonnes, +15% par rapport à 2008). On notera néanmoins que Bayonne a continué, l'année dernière, de bénéficier des exportations de bois de tempête issu des ravages de Klaus, début 2009, ce qui a permis de compenser la baisse de nombreux autres trafics. Sans cela, le port n'aurait traité que 3.2 millions de tonnes (à comparer aux 3.75 millions de tonnes de 2008).

Ainsi, le maïs, avec 253.655 tonnes, a enregistré en 2010 une nouvelle chute de 28.6%, s'ajoutant à celle de l'année précédente (-33.4%). « Les sorties de ce produit par camion vers l'Espagne, l'accroissement de l'alimentation avicole à base de ce produit et la montée en puissance de la fabrication de bioéthanol à partir du maïs de notre hinterland expliquent cette baisse des exportations via les silos de la Maïsica de Bayonne », explique le port.

Dans le domaine des hydrocarbures, le contexte est marqué par la fin de vie du gisement de pétrole brut du Lacq. La canalisation sous-terrainne qui liait le site d'extraction aux cuves de stockage de LBC, à Tarnos, a été définitivement arrêtée il y a plus de deux ans, laissant place à un acheminement par voie ferrée. En 2010, le trafic de pétrole brut a atteint 122.001 tonnes, soit 11% de moins qu'en 2009 (à comparer aussi aux 222.665 tonnes de 2003).

Dans le domaine des raffinés, les importations d'hydrocarbures, depuis la fermeture fin 2007 du centre de stockage de la raffinerie du Midi, à Boucau, sont en partie redirigées sur le site de LBC, qui possède des capacités de stockage importantes sur ces produits. Si le niveau des raffinés est très loin d'équivaloir celui de l'époque de la raffinerie (450.000 tonnes importées en 2007), une progression est constatée en 2010, avec 94.238 tonnes traitées, contre 78.563 l'année précédente (+20%). Ces produits raffinés destinés aux grandes surfaces sont acheminés par camion depuis les centres de distribution de Bordeaux.

Quant aux dérivés non-énergétiques du pétrole, c'est-à-dire les importations de bitume liquide stocké dans deux bacs en bord à quai de LBC, ils sont aussi en augmentation, avec 44.233 tonnes en 2010 contre 39.652 tonnes en 2009 (+11.5%).

Sur le segment des ferrailles et billettes, l'aciérie Celsa, épargnée par la crise du secteur sidérurgique en 2009, a connu une forte baisse d'activité l'an dernier. Pour 2010, les importations de ferrailles ont chuté de 28% pour se tasser à 623.043 tonnes, alors que les exportations de billettes ont reculé de 15%, soit 905.948 tonnes traitées.

Le trafic de soufre extrait du gisement de gaz du Lacq a, en revanche, connu une hausse de 2.5% en 2010, atteignant 215.335 tonnes.

Du côté des produits chimiques, l'arrêt de l'usine Célanèse fin 2009 provoque un décrochage brutal en 2010 avec seulement 161.891 tonnes, soit 61.5% de moins que l'année précédente. La fermeture de Célanèse a fait perdre 111.076 tonnes d'acide acétique, 32.050 tonnes d'acétate de vinyle monomère et 122.722 tonnes de méthanol.

Pour ce qui concerne les engrais, après avoir connu une année 2009 catastrophique, les importations ont atteint un niveau exceptionnel (520.531 tonnes, +86.6%) en 2010. Il faut remonter jusqu'en 1998 (572.615 tonnes) pour retrouver des trafics d'engrais d'un tel volume. Dans le détail, l'urée (177.475 tonnes) progresse de 87.2%, le di-ammonium phosphate (81.442 tonnes) de 107.3%, les phosphates naturels (78.497 tonnes) de 63.2% et la potasse (66.321 tonnes) de 258%.

Enfin, le trafic de bois issu de la dévastation de la forêt des Landes par la tempête Klaus en janvier 2009 a continué de profiter au port de Bayonne, dont les installations ont permis d'exporter une partie des grumes de pin. Le trafic à fin 2009 atteignait 674.636 tonnes et s'est élevé, en 2010, à 1.06 million de tonnes, soit une augmentation de 58.5%.