

## **Dossier sur les Flux maritimes, aménagements portuaires et délocalisation industrielle.**

**Introduction :** L'économie mondiale repose sur des flux matériels et immatériels. La mer joue un rôle premier dans ces échanges de biens, produits, informations et services. Les siècles passés ont montré le lien entre la puissance maritime et la puissance économique. Depuis la fin de la Deuxième guerre mondiale, le transport maritime a connu une croissance exponentielle. Cet essor s'explique aussi par l'aménagement de ports plus modernes et mieux équipés. Avec la mondialisation de l'industrie, on assiste également à des délocalisations industrielles massives.

### **I/ Les flux maritimes**

#### **A- Un trafic concentré sur quelques routes maritimes**

Le transport maritime mondial (plus de 150 pavillons, 470 000 marins) représente 90% des échanges de marchandises en volume. Il a triplé en l'espace de trente ans. La raison première est son faible coût en raison du volume de marchandises transporté par un seul navire. Ceci permet d'avoir des sites d'extraction des matières premières loin des centres de production et de les placer loin des lieux de consommation : c'est la mondialisation. La voie maritime est aussi privilégiée pour les flux d'informations car le développement des fibres optiques a rendu aux liaisons sous-marines une place prééminente dans la transmission des données essentielles aux flux financiers. Les flux maritimes relient quatre ensembles principaux à l'échelle mondiale : - les Etats-Unis d'Amérique, importateurs de biens de consommation et exportateurs de matières premières (produits agricoles, charbon et produits pétroliers raffinés), avec New York comme place financière principale ; - l'Extrême Orient, usine du monde mais aussi lieu de consommation, avec les places financières de Hong Kong, Shanghai, Tokyo et Singapour, qui est également une capitale du shipping, du négoce et du raffinage; -les Proche et Moyen Orient avec les flux énergétiques mais aussi des places financières très dynamiques (Qatar et EAU) et des acteurs portuaires et maritimes ; - l'Europe, lieu de consommation et de production à haute valeur ajoutée, partagée entre les façades (ranges) Nord-Ouest autour de Rotterdam (75% des flux) et méditerranéenne (25%).

#### **B- Les points de passage**

Toutes ces routes maritimes empruntent certains canaux et détroits qui sont de véritables points de passage obligés : le Canal de Suez ; le Canal de Panama ; les Détroits de Gibraltar, d'Ormuz, du Bosphore, du Pas-de-Calais, de Malaca.

#### **C- Les façades maritimes**

Une façade maritime est un espace littoral d'échanges et de production (comportant de grands organismes urbains et portuaires) jouant le rôle d'interface entre un arrière-pays continental (*hinterland*) et un avant-pays maritime (*foreland*). C'est un lieu de départ et d'arrivée des flux maritimes. Les façades les plus importantes sont recensées dans les pays de la Triade. Il s'agit : -La façade nord-ouest de l'Europe sur la Manche et la mer du Nord, le Northern Range, dotée de puissants organismes portuaires comme Rotterdam, le premier port du monde, Hambourg, Londres, Le Havre etc. ; - Les deux façades des USA avec New York, Philadelphie, Boston, La Nouvelle-Orléans, Houston sur la façade atlantique et Los Angeles sur la façade pacifique ; -La façade méridionale du Japon qui compte cinq ports parmi les deux premiers mondiaux (Chiba, Kobé, Nagoya, Kawasaki...).

En dehors de ces trois pôles, une autre façade maritime apparaît : celle de l'Asie Pacifique avec les ports de Singapour, Shanghai, Hongkong qui comptent parmi les premiers mondiaux et qui sont l'expression de la place acquise par les NPI asiatiques dans les échanges commerciaux.

Ainsi, on constate une inégalité des échanges maritimes dans le monde : elle traduit l'inégale insertion des Etats dans les échanges mondiaux et finalement l'inégal développement.

La marginalisation de l'Afrique dans les flux maritimes s'explique par le caractère massif du continent et le morcellement politique. Cette situation justifie que de nombreux Etats soient enclavés, c'est-à-dire sans façade maritime, un handicap majeur dans un monde interdépendant.

## **II/ Les aménagements portuaires**

### **A- La littoralisation des activités de transformation**

Liés à l'accroissement des échanges et du trafic maritime de marchandises, les espaces portuaires sont devenus des espaces essentiels à la croissance économique des Etats. Des villes importantes ont développé des quartiers d'échanges et de production (ex. : Hong Kong, Rotterdam, Anvers... se disputent les premières places des ports les plus actifs). Des ZIP (Zones Industrielles Portuaires) sont aménagés à l'aval de villes de fond d'estuaires, en direction de l'embouchure des fleuves (Rotterdam, Nantes, Le Havre) ou le long des littoraux (Dunkerque, Tokyo, Shanghai...). Ces espaces portuaires sont aménagés sur les marais littoraux ou sur la mer. Les polders industriels, formés de terres gagnées sur la mer et protégées par des digues, sont complétés par des terre-pleins industriels, nés du remblaiement de zones littorales (ex. : Tokyo).

### **B- Les conteneurs au service des plates-formes multimodales**

Les ports occupent une position d'interface privilégiée et ont été adaptés aux nouvelles conditions des échanges. Ce sont des plates-formes multimodales dont on cherche à accroître les performances afin de réduire les effets de rupture de charge liés aux opérations de chargement-déchargement. Afin de réduire le temps nécessaire à ces opérations, les marchandises sont transportées dans des conteneurs, c'est-à-dire dans des unités de stockage métalliques standardisées et destinées au transport des marchandises.

## **III/ Les délocalisations industrielles**

La délocalisation industrielle consiste à déplacer une unité de production du territoire national vers une région ou un pays qui permet d'obtenir des avantages compétitifs : main-d'œuvre moins chère ou plus qualifiée, proximité d'un marché émergent, meilleure disponibilité d'une matière première.

### **A- Pays et secteurs concernés**

La délocalisation s'inscrit dans un mouvement d'internationalisation de l'économie, débuté avec la crise des années 1970. Cette internationalisation n'est pas sans conséquences à la fois pour les pays occidentaux, qui voient l'emploi salarié productif se réduire, et pour les pays en développement qui accueillent ces entreprises dans lesquelles les conditions de travail sont souvent difficiles, mais bénéficient de nouveaux centres de productions

Aujourd'hui, les délocalisations n'affectent plus uniquement les activités industrielles mais concernent de plus en plus les services (plates-formes téléphoniques, centres de préparation de commandes...).

### **B- Les causes de la délocalisation**

Les principaux objectifs de la délocalisation sont :

#### **- Produire moins cher en :**

- Bénéficiant d'une main-d'œuvre locale moins chère ;
- S'affranchissant toutes les contraintes des pays occidentaux (taxes diverses, normes environnementales, investissement dans la production des salariés) ;
- Bénéficiant d'avantages offerts : certains pays qui accueillent les industries, en plus de la main-d'œuvre moins chère, offrent des prestations supplémentaires aux entreprises étrangères.

#### **- Vendre sur le marché local :**

Lorsque le marché d'origine est saturé, il est intéressant pour une entreprise d'essayer de vendre ses produits dans les pays émergents. Les délocalisations permettent de :

- Se rapprocher des marchés de consommation ;
- S'affranchir des diverses entraves à l'exportation (quotas, taxes douanières...) des pays émergents ;
- S'affranchir de la variation des taux de change.

#### **C- Les conséquences des délocalisations industrielles**

- Dans les pays subissant les délocalisations, les conséquences sont essentiellement de deux ordres :
  - Au plan économique, les délocalisations permettent d'accroître la compétitivité des entreprises résidentes, notamment en abaissant les coûts de certaines consommations intermédiaires ; d'abaisser le prix des biens de consommation.
  - Au plan social, les principales conséquences sont de générer des licenciements et pertes d'emplois ; d'entraîner la faillite de certains sous-traitants d'entreprises ayant délocalisé.
- Dans les pays bénéficiant des délocalisations, les conséquences sont souvent positives car elles permettent de :
  - Créer de nouveaux emplois, par le transfert des centres de production ;
  - Permettre le transfert de savoir et techniques, souvent nécessaire pour que la délocalisation puisse réussir ;
  - Augmenter le niveau de vie des populations du pays concerné ;
  - Développer les infrastructures performantes susceptibles d'attirer les entreprises étrangères.

#### **Conclusion**

L'évolution du trafic maritime est le reflet des fluctuations de l'économie mondiale. Les transports maritimes assurent les  $\frac{3}{4}$  des échanges mondiaux et jouent un rôle important dans le processus de mondialisation. Les délocalisations industrielles sont une des formes de la mondialisation.