







Tourisme et littoral dans le monde

I) Une répartition très inégale du tourisme littoral

1) Une mise en tourisme progressive des littoraux dans le monde




-  Littoraux touristiques depuis le XIXème
-  Littoraux mis en tourisme entre 1900 et 1970
-  Littoraux mis en tourisme depuis les années 1970
-  Principales stations balnéaires

2) des littoraux en retrait de la mise en tourisme




-  Littoraux répulsif (pollution diffuse, piraterie, ~~faible niveau de développement~~) sur lequel le tourisme littoral peine à s'implanter durablement
-  Littoraux marginalisés pour des raison climatiques, politiques, de contraintes physiques ou pour des raisons culturelles (sociétés faiblement littoralisées)

II) des dynamiques de diffusion du tourisme littoral

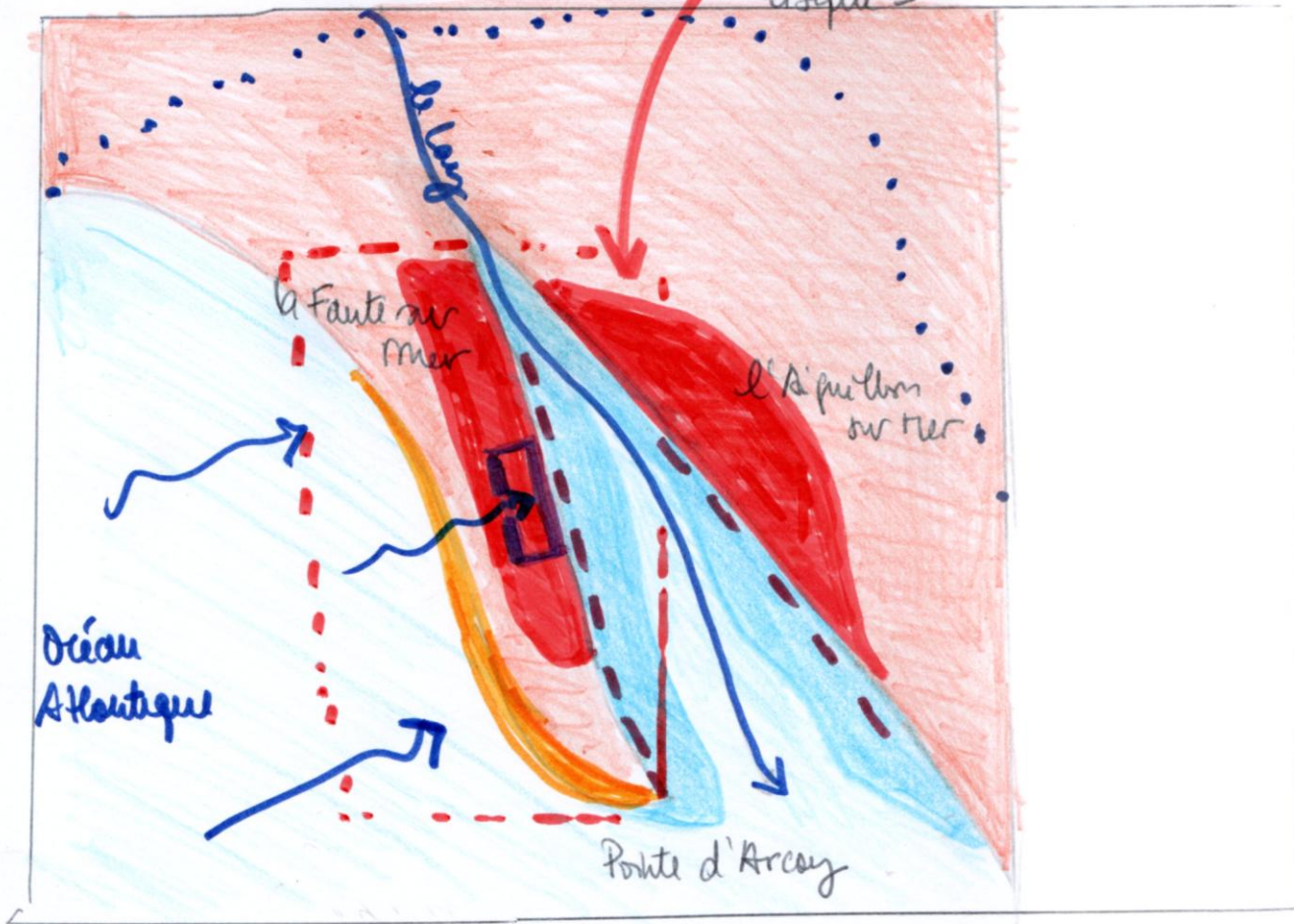
1) Organisées par des mobilités mondiales qui se complexifient

-  Limite nord sud
-  Grand bassin émetteur de touristes
-  Principaux flux de tourisme


2) Et des pratiques qui se diversifient


-  Littoraux touristiques pionniers
-  Mers à croisières
-  ~~Grand ports de croisières~~


territoire littoral et production de
risque -




I) un littoral soumis aux aléas

 Un littoral gagné sur des marais asséchés


 dunes basses (entre 2 et 4 m d'altitude)


 estuaire du Lay, fleuve côtier envasé

II) des sociétés littorales qui génèrent des risques


 Déprise rurale et agricole

 Très fort développement du tourisme résidentiel


 Arrivée de pop exogène : touristes, retraités (perte de la mémoire du risque)

 Manque d'entretien des digues

III) Révélée par la tempête Xynthia

 submersion du littoral suite à la convergence de la tempête Xynthia et de fortes marées

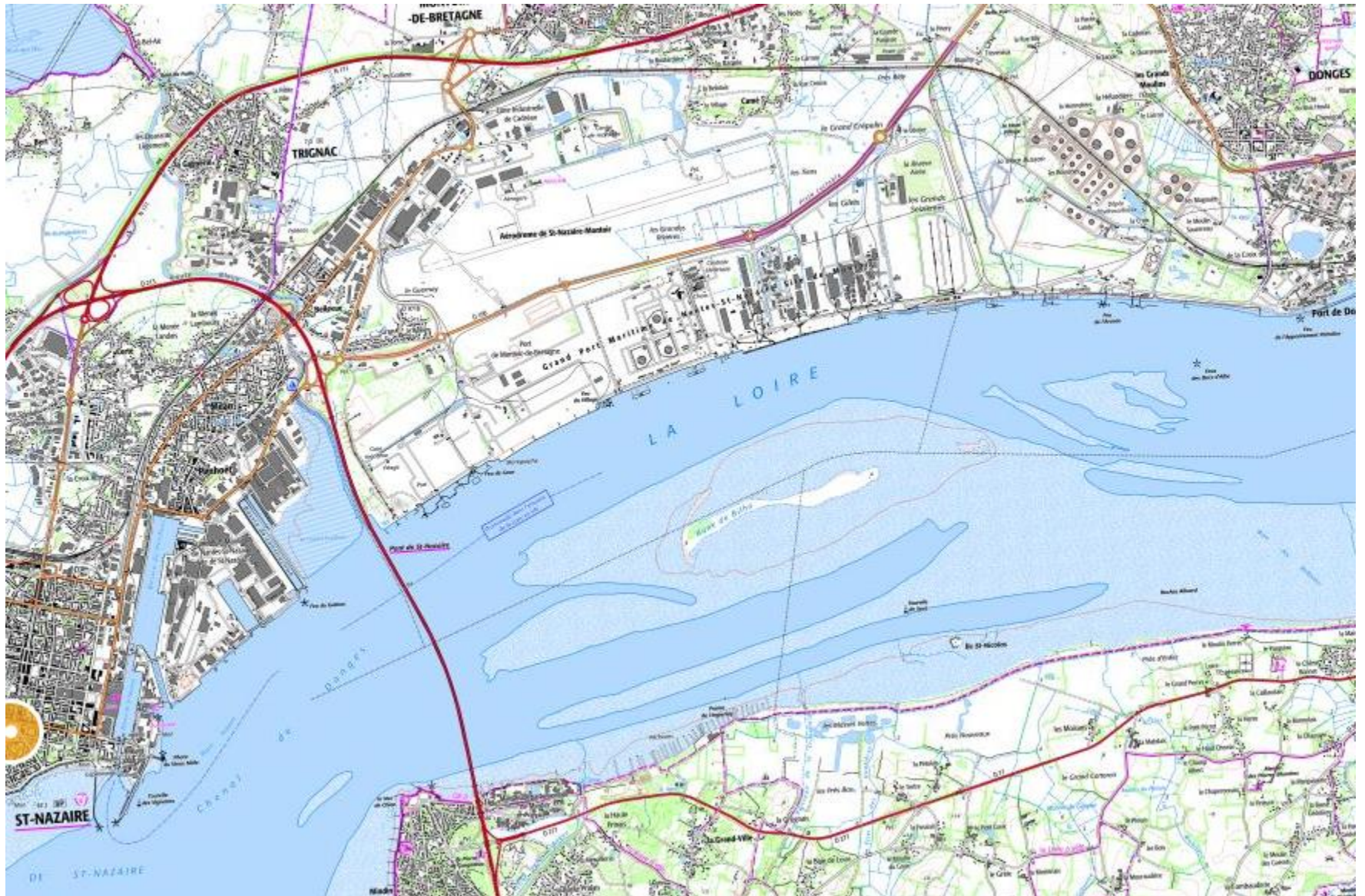
 secteur le plus touché (28 morts)

 nouveau périmètre du PPR (2012) qui classe 90 % du territoire de la commune en zone rouge inconstructible

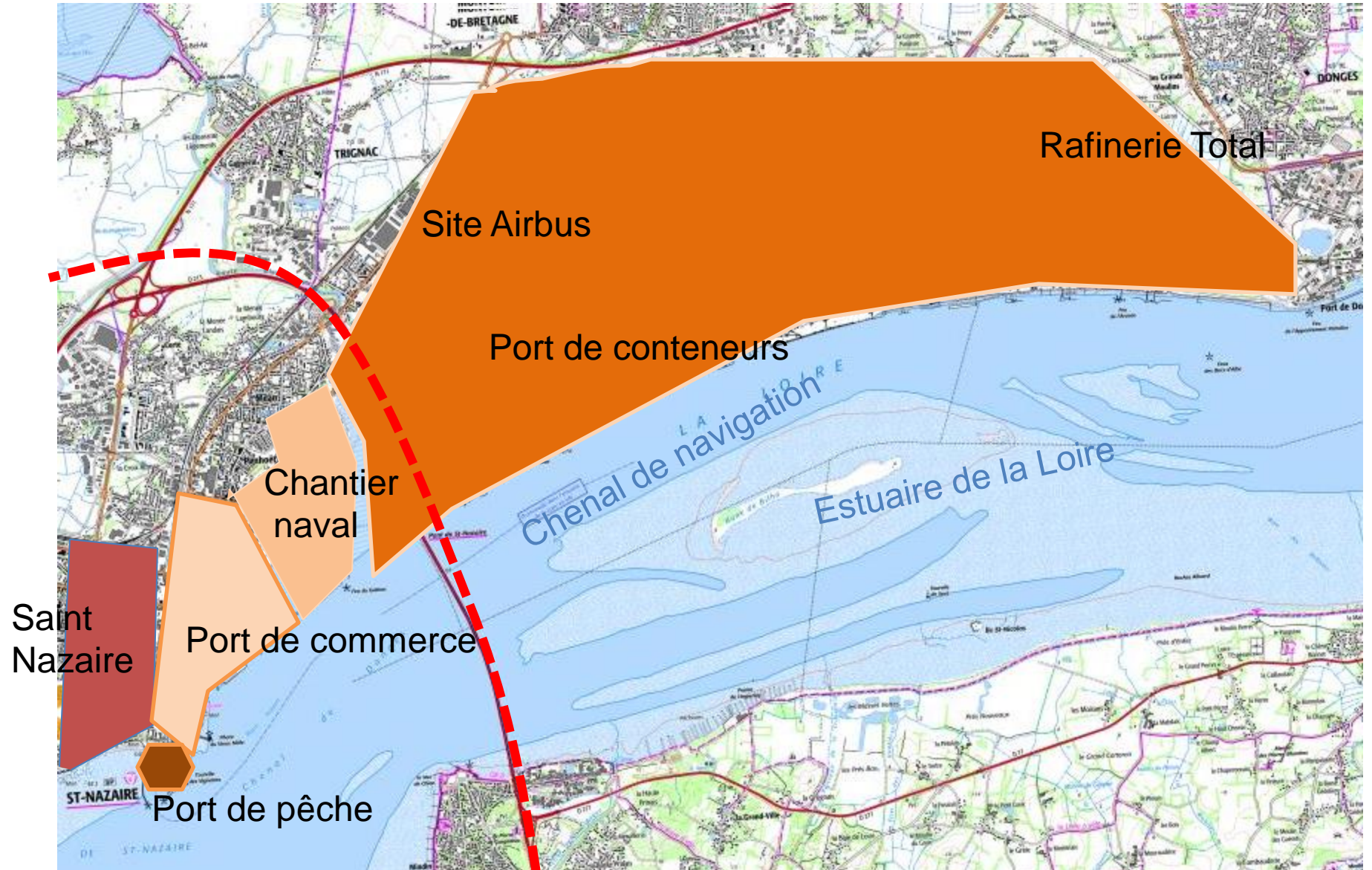
Les types de littoraux touristiques, quelle typologie ?

CI = A l'échelle du monde, la littoralisation prend des formes variées qui déterminent une très grande diversité des littoraux

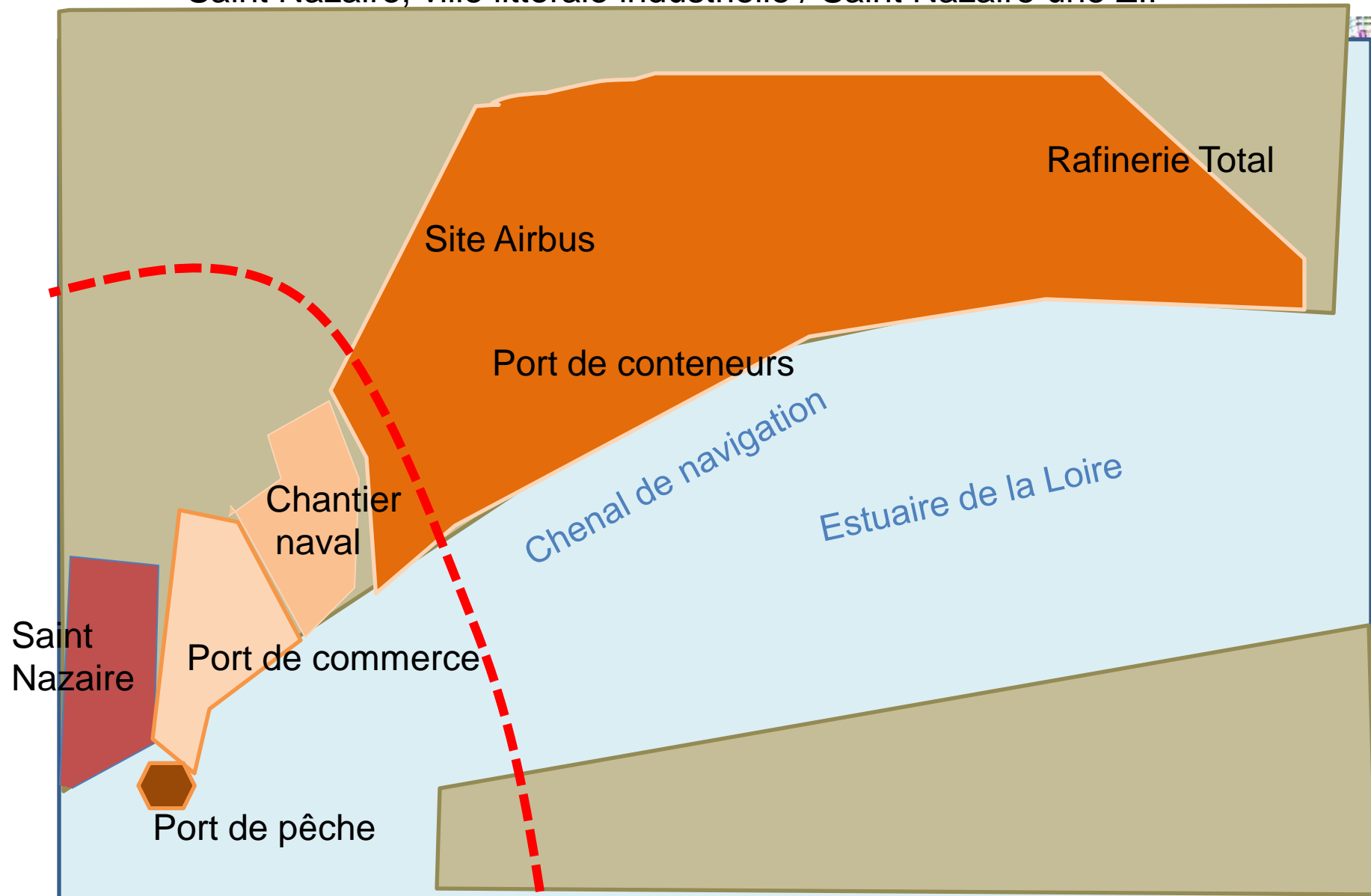
Littoraux qui ne sont plus touristiques	Place du tourisme dans les activités		
Degré d'urbanité	Resort Littoraux constitués de resorts		
		Stations rivieras = X stations	
+		Plages périurbaines	Villes touristiques



Saint Nazaire, ville littorale industrielle / Saint Nazaire une ZIP



Saint Nazaire, ville littorale industrielle / Saint Nazaire une ZIP





- **Bilan du cours précédent**

- - être capable d'expliquer les liens entre littoraux et industrie
- - la ZIP = un modèle mondial / en évolution
- - être capable de caractériser et de localiser les types de littoraux touristiques
- Semaine prochaine « ports et routes maritimes dans le monde »
- Dossier doc à lire et à préparer sur les villes portuaires

III) Des couloirs de circulation et de production

B) les systèmes portuaires mondiaux, des systèmes aux dynamiques complexes à toutes les échelles qui transforment les littoraux

Intro : la révolution des transports maritimes (RTM)

- **Les systèmes portuaires** forment aujourd'hui des objets géographiques d'une forte complexité. La **mondialisation** et l'essor du transport maritime international ont modifié la **hiérarchie et les fonctions** des ports.
- La **multimodalité** et la capacité à organiser la circulation rapide des marchandises entre avant et arrière-pays sont désormais des éléments qui déterminent l'intérêt des **opérateurs** pour les différentes **places portuaires** et les politiques d'aménagement des installations. Les mutations des systèmes productifs ont renforcé le rôle des littoraux au plan industriel et le modèle des zones industrialo-portuaires est désormais généralisé. **Il conviendra de maîtriser les formes et les processus à l'oeuvre dans l'organisation des places portuaires pour bien appréhender leur dimension multiscalaire.**

1) routes maritimes et littorales = quelles relations ?

a) Qu'est ce qu'une route maritime ?

b) Les révolutions du transport maritime



ÉVOLUTION DU TRANSPORT MARITIME DU XVIII^E SIÈCLE AU XXI^E SIÈCLE

NAVIRE MARCHAND
DE LA FIN DU XVIII^E SIÈCLE
(VERS 1770)



56 mètres



Équipage : 110 à 160 hommes



1 200 tonnes



Port en lourd : 700 à 1 000 tonnes

France → China

7 à 13 mois (dont 6 à 10 mois en mer) = 210 à 390 jours

NAVIRE MARCHAND
DE LA FIN DU XIX^E SIÈCLE
(VERS 1880)



130 mètres



Équipage : 40 hommes



4 162 tonnes



Port en lourd : 3 123 tonnes

France → China

5 à 8 semaines = 35 à 56 jours

NAVIRE MARCHAND
DU MILIEU DU XX^E SIÈCLE



150 mètres



Équipage : 33 hommes



7 000 tonnes



Port en lourd : 13 800 tonnes

France → China

23 jours

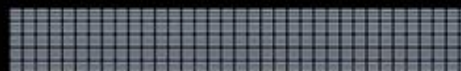
NAVIRE MARCHAND
DU XXI^E SIÈCLE (2012)



350 mètres



Équipage : 16 hommes



175 720 tonnes



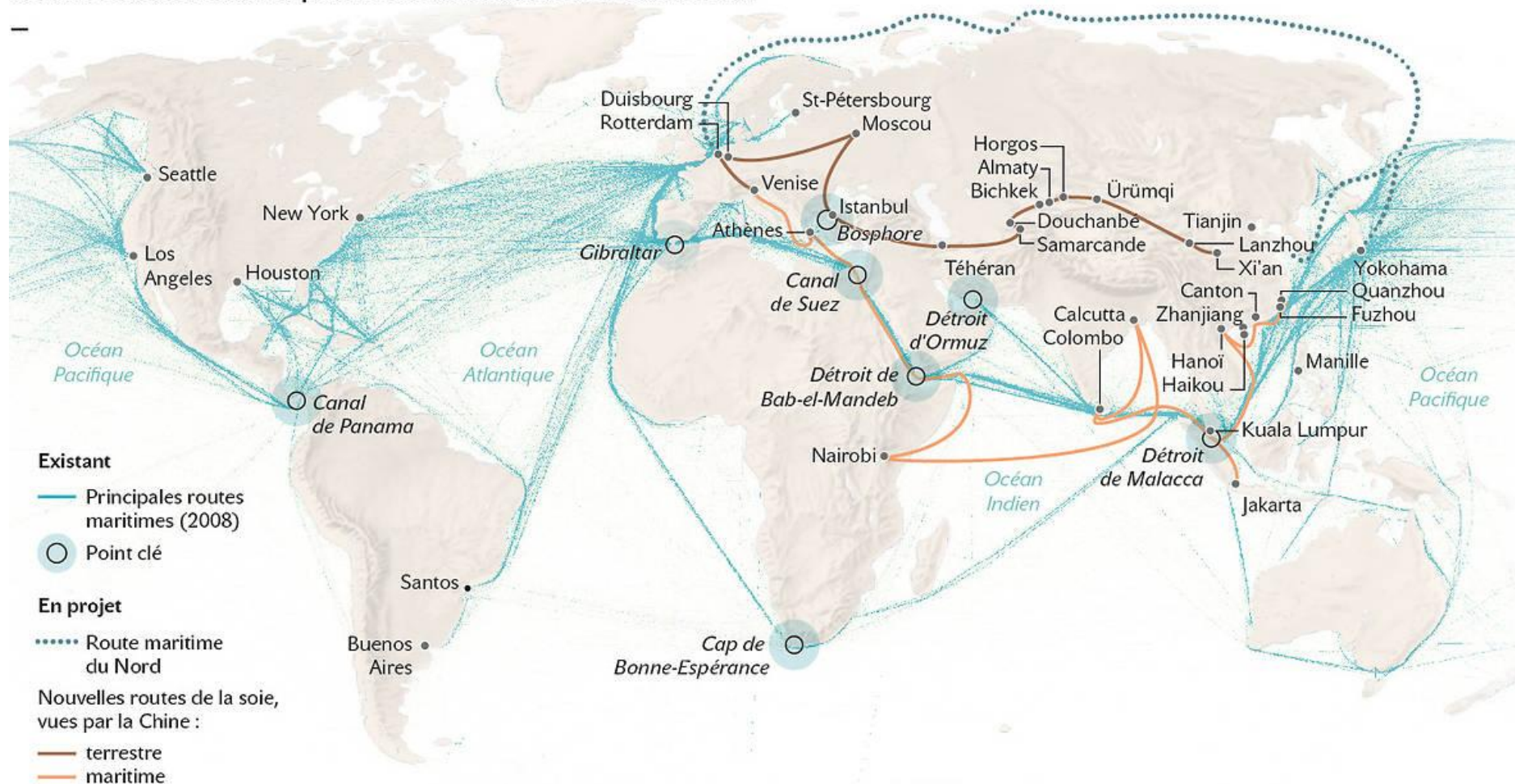
Port en lourd : 364 767 tonnes

Aujourd'hui,
16 hommes
suffisent au transport
de 16 000 conteneurs
d'Europe en Chine
en 22 jours.

France → China
22 jours

CARTE 2.11

Routes commerciales et points clés du commerce international



1860



1912



2014



Source : avec l'aimable autorisation de Benjamin Schmidt, Northeastern University, <http://sappingattention.blogspot.fr/2014/03/shipping-maps-and-how-states-see.html>

Réalisation : Sciences Po - Atelier de cartographie
© Dila, Paris, 2014

Les principales routes maritimes dans le monde en 1860, 1912 et 2014 Source : Questions internationales (n°70 novembre-décembre 2014)

TYPES DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES (2012)

PRINCIPALES MARCHANDISES TRANSPORTÉES EN TONNES DANS LE MONDE



Sec

Porte conteneurs

Les rois actuels de la mer, navires puissants et rapides. Les porte-boîtes, en jargon de marin. Leur taille s'évalue en quantité de conteneurs de 20 pieds qu'ils peuvent arrimer, bien que les conteneurs soient maintenant presque tous des 40 pieds. Les plus gros actuels font près de 400 m de long et transportent 16.000 EVP.

Les différents types de porte conteneurs



Vraquiers

Les vraquiers totalisent 40% de la flotte mondiale. Ils sont plus de 8 000 et transportent d'énormes quantités de cargaisons : minerais, charbon, grains etc. Certains transportent indifféremment du grain, du minerai ou du pétrole. Ils sont alors classés en O/O ou O/B/O. O/O ore/oil, minerai ou pétrole. O/B/O Ore/bulk/oil, minerai/vrac/pétrole.

Les différents types de vraquiers



Polyvalents

Ces navires peuvent transporter des conteneurs et des marchandises en emballage conventionnel, sacs, caisses, ballots etc...



Ro-Ro

Roll on/roll off. Navires équipés de sortes de pont levis permettant de faire entrer et ressortir des véhicules, voitures et camions. Leur capacité se mesure en tonnes mais aussi en longueur de roulage.



Réfrigérés

Navires généralement rapides et de taille assez modeste, transportant bananes, poisson ou viandes congelés.





INVENTE



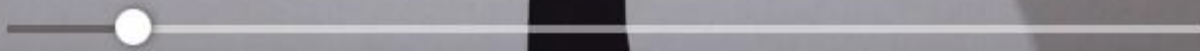
**ANNÉES
1950**

L'ENTREPRENEUR



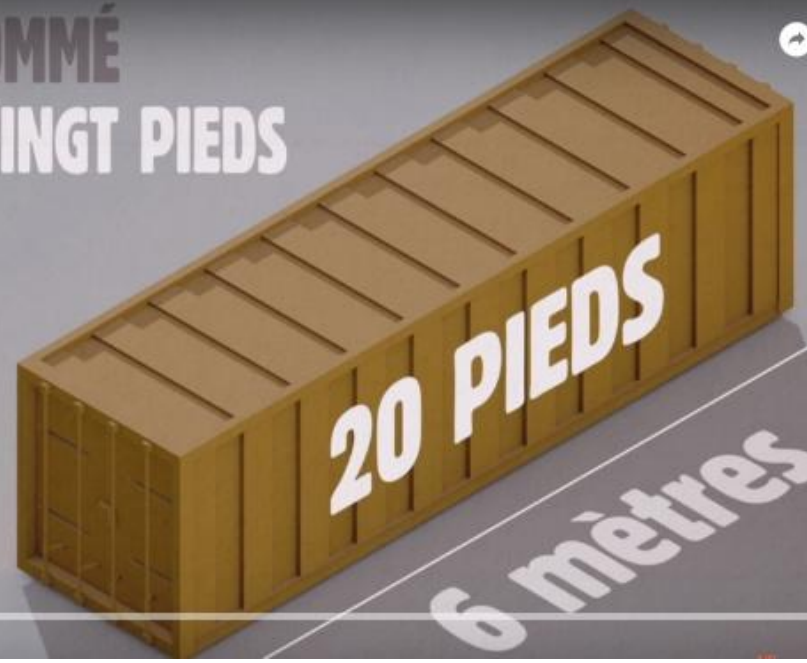
MALCOM McLEAN

00:05

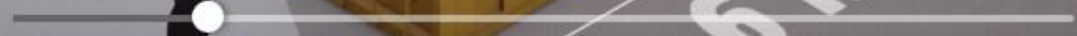


00:52

**FORMAT DÉNOMMÉ
ÉQUIVALENT VINGT PIEDS
(EVP)**



00:09



00:52

arte HD

AUJOURD'HUI

Pa

LES PLUS GRANDS CARGOS MESURENT 400 M DE LONG

POUR 19 000 EVP
SOIT ENVIRON 200 000 TONNES

10:34



Ports : la révolution de la conteneurisation





324 m
TOUR EIFFEL

368 m
FERNSEHTURM
DE BERLIN

400 m
PORTE-CONTENEUR

828 m
BURJ KHALIFA
À DUBAÏ

0:42

Ports : la révolution de la conteneurisation



- **c) les évolutions du réseau portuaire mondial**
- **le réseau portuaire mondiale dépend de bcp de facteurs / triple dimension**

- **les choix des acteurs du transport maritime**
- **- les armateurs**

Opérateur	Flotte... totale		en propriété		affrétée			en commande		
	EVP	Navires	EVP	Navires	EVP	Navires	% capacité	EVP	Navires	% capacité
1 - APM-Maersk	4.006.193	718	2.264.038	310	1.742.155	408	43,5 %	98.096	10	2.4 %
2 - Mediterranean Shg Co	3.254.633	516	1.092.579	195	2.162.054	321	66,4 %	332.052	18	10.2 %
3 - COSCO Group	2.760.048	466	1.238.216	150	1.521.832	316	55,1 %	300.691	20	10.9 %
4 - CMA CGM Group	2.633.953	505	982.230	127	1.651.723	378	62,7 %	243.541	17	9.2 %
5 - Hapag-Lloyd	1.597.486	222	1.047.266	112	550.220	110	34,4 %			
6 - ONE (Ocean Network Express)	1.578.420	231	589.521	81	988.899	150	62,7 %	111.740	8	7.1 %
7 - Evergreen Line	1.121.742	199	574.874	114	546.868	85	48,8 %	447.898	38	39.9 %
8 - Yang Ming	629.334	100	183.583	40	445.751	60	70,8 %	221.450	25	35.2 %
9 - Zim	417.492	85	30.541	7	386.951	78	92,7 %			
10 - PIL (Pacific Int. Line)	412.256	138	272.034	111	140.222	27	34 %	48.892	6	11.9 %
11 - Hyundai M.M.	401.686	70	129.439	14	272.247	56	67,8 %	388.000	20	96.6 %
12 - Wan Hai Lines	254.341	97	168.620	70	85.721	27	33,7 %			
13 - KMTC	138.096	65	60.236	29	77.860	36	56,4 %	14.400	8	10.4 %
14 - X-Press Feeders Group	137.185	82	39.068	26	98.117	56	71,5 %			
15 - Antong Holdings (QASC)	134.603	108	101.699	48	32.904	60	24,4 %	32.120	22	23.9 %
16 - Zhonggu Logistics Corp.	133.120	99	82.799	33	50.321	66	37,8 %	19.002	9	14.3 %
17 - SITC	106.433	78	73.389	52	33.044	26	31 %	21.066	12	19.8 %
18 - IRISL Group	96.383	46	96.383	46				57.904	4	60.1 %
19 - SM Line Corp.	83.386	22	58.201	13	25.185	9	30,2 %			
20 - TS Lines	72.847	35	9.555	5	63.292	30	86,9 %	8.000	6	11 %
21 - Arkas Line / FMFS	69.641	41	59.792	35	9.849	6	14,1 %			

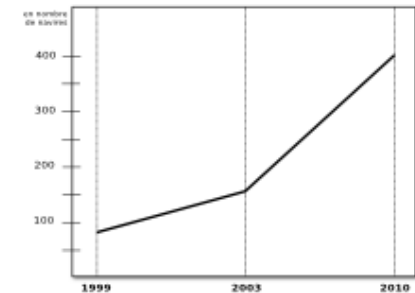
CMA CGM, une compagnie de transports maritimes mondiale

La Compagnie maritime d'affrètement - Compagnie générale maritime (CMA CGM), est le 3^e armateur mondial de transport maritime en conteneurs et le premier français. Son offre globale de transport intègre le transport maritime, la manutention portuaire et la logistique terrestre. Le groupe CMA CGM est issu de la fusion en 1996 de la Compagnie générale maritime (CGM) et de la Compagnie maritime d'affrètement (CMA).

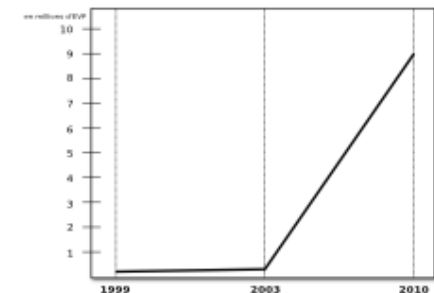


- Marseille: siège social de la CMA CGM
- Hub: plate-forme portuaire vers laquelle se concentre le trafic de marchandises avant d'être redistribué.
- Principale ligne régulière
- Autre ligne régulière
- Principale région desservie

Evolution de la flotte



Nombre de conteneurs transportés



La CMA CGM, c'est:

- 170 routes maritimes
- 400 ports d'escales dans près de 150 pays
- 650 agences et bureaux à travers le monde
- 17 000 collaborateurs dans le monde
- 4 100 employés en France



Port Khor Fakkan is ranked one of the world's largest [containership](#) / cargo ports. It is located on UAE's Indian Ocean coast and along Gulf of Oman



Le chinois Cosco prend le contrôle du port du Pirée

Auriane Loizeau , le 12/08/2016 à 8h56



Le géant chinois du transport maritime veut bénéficier d'un accès privilégié aux marchés de l'Europe Sud et de l'Est.



Ports Worldwide

+ SOUTHEAST ASIA

- NORTHEAST ASIA

CHINA

SOUTH KOREA

JAPAN

+ MIDDLE EAST SOUTH ASIA

+ EUROPE & MEDITERRANEAN

+ AMERICAS

+ PSA MARINE

CONTACT INFO



38th Floor, PSA Building,
460 Alexandra Road,
Singapore 119963
Phone: +65 62747111
Email: gca@globalpsa.com
Web: www.globalpsa.com

▼ BOLLORÉ PORTS EN BREF

> FILM INSTITUTIONNEL

> A PROPOS DE BOLLORÉ
TRANSPORT & LOGISTICS

> NOUS REJOINDRE

BOLLORÉ PORTS EN BREF

Présent sur 4 continents, leader en Afrique et acteur historique en France, Bolloré Ports souhaite renforcer ses positions actuelles et poursuivre son développement international. Grâce à son expertise reconnue dans les métiers du portuaire et aux synergies rendues possibles par son appartenance au Groupe Bolloré Transport & Logistics, Bolloré Ports est en mesure de renforcer son statut d'opérateur portuaire global.

Bolloré Ports garantit la meilleure offre possible à ses clients en développant des Partenariats de qualité répondant aux meilleurs standards internationaux.

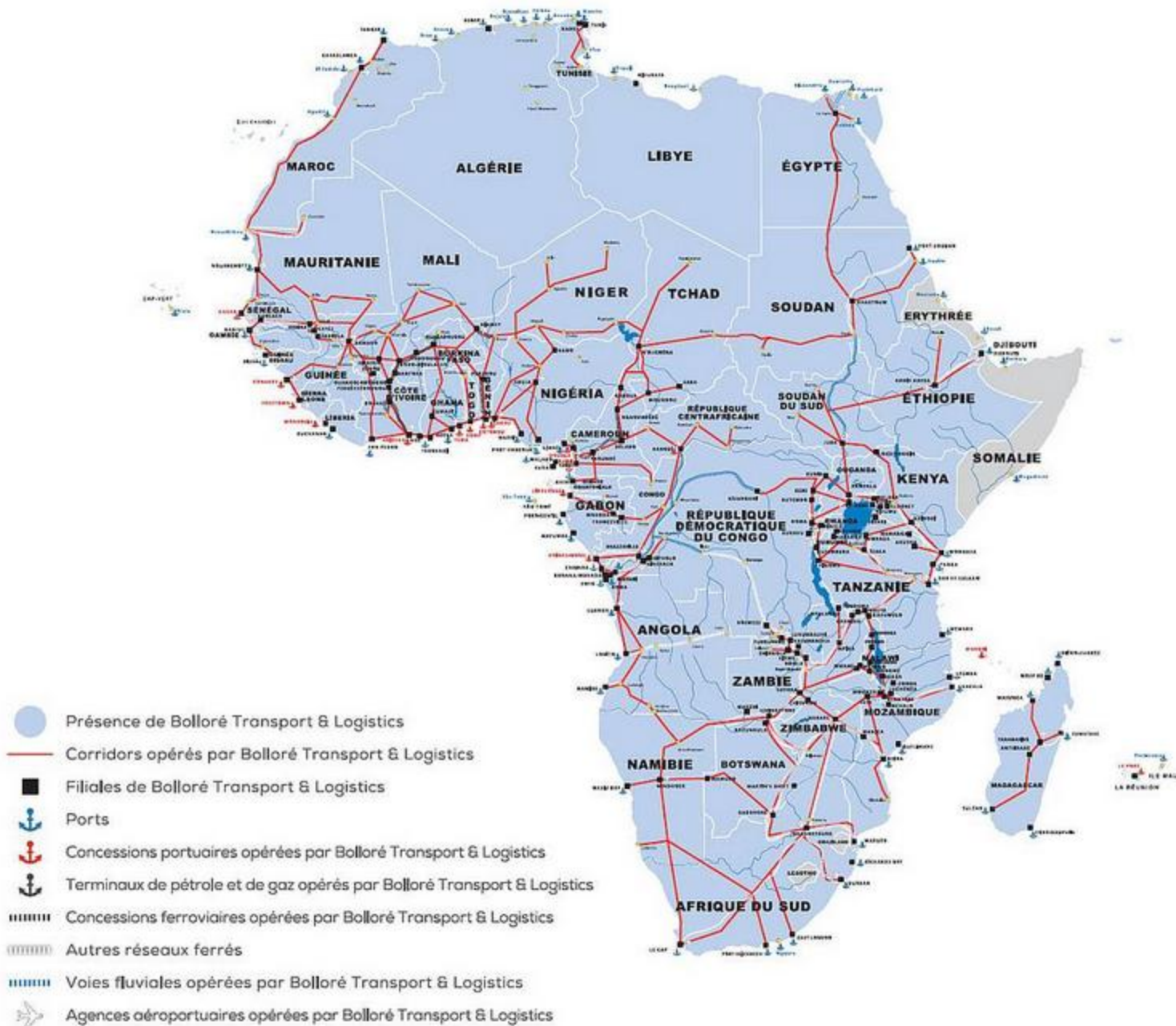
Notre expertise portuaire nous confère une expérience unique. Les autorités portuaires et nos clients s'appuient ainsi sur un partenaire fiable, professionnel et de long terme.

Bolloré Ports investit chaque année dans la construction et la valorisation des infrastructures portuaires qui lui sont confiées au service de ses clients armateurs, importateurs et exportateurs.

Nos expertises portuaires

- > Terminaux à conteneurs
- > Terminaux rouliers
- > Manutention conventionnelle
- > Shipping
- > Ports secs
- > Chantier naval

AFRIQUE





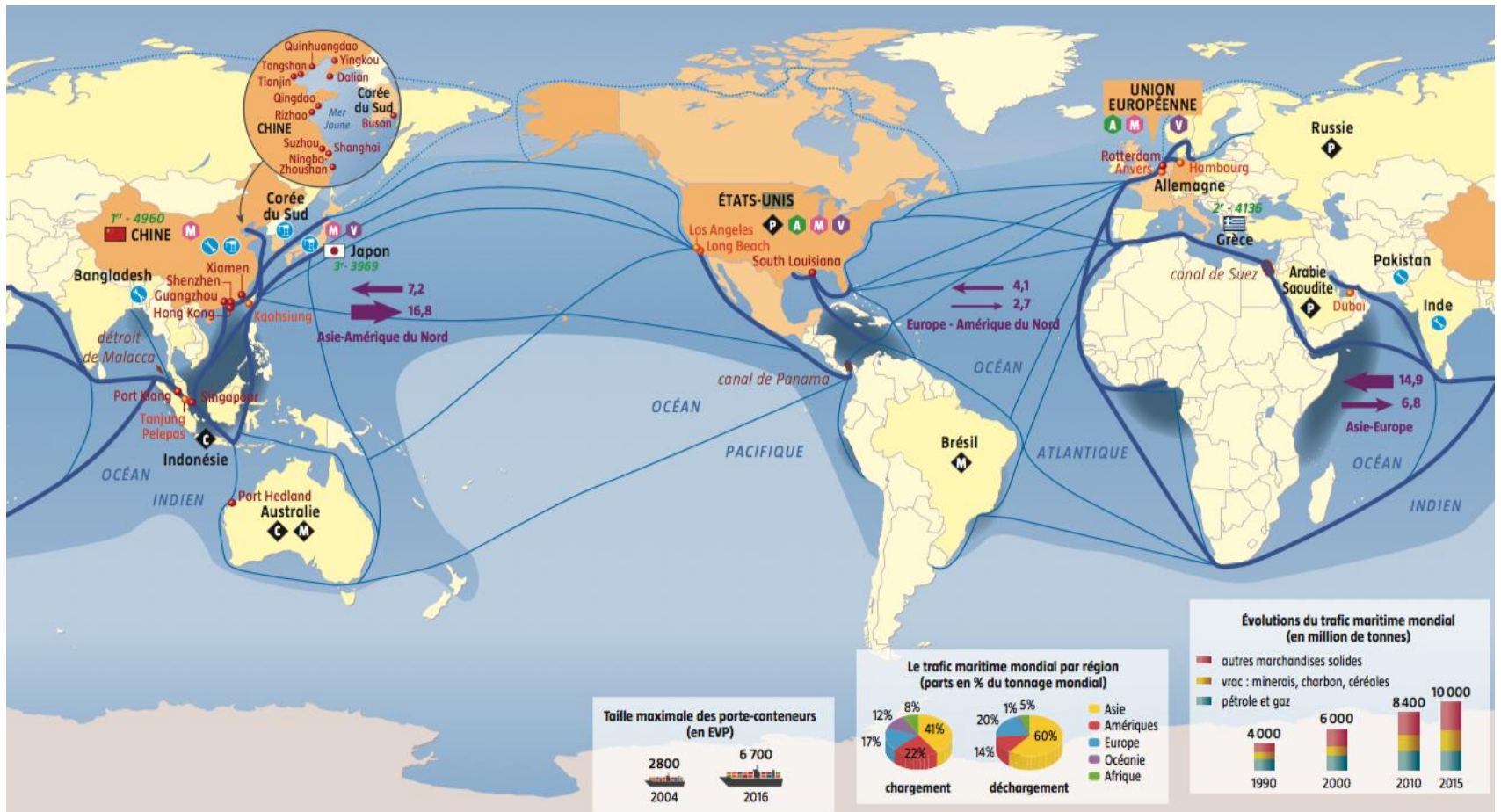
Carte des terminaux de DPWorld:

■ terminaux de conteneurs

■ terminaux en projet

Europe

- Belgique
 - Anvers - Port d'Anvers
 - Churchill Dock
- France
 - Le Havre
 - Terminal de France (GMP - General de manutention portuaire 50%)
 - Marseille
 - Port de Marseille
 - Fos-sur-Mer - *en cours de développement*
- Allemagne - GERMERSHEIM
- Pays-Bas - Rotterdam - Maasvlakte 2 - *en cours de développement*
- Roumanie - Constanța - Constanța Sud Container Terminal
- Royaume-Uni
 - Londres - London Gateway - *en cours de développement*
 - Southampton - Southampton Container Terminals
 - Tilbury - Tilbury Container Services



Les Routes maritimes

- Principale route maritime
- Route maritime secondaire
- Route maritime future ?
- Zone de flux de circulation intense

Les exportations de marchandises



Les ports

- 20 premiers ports mondiaux (en volume total)
- Autres ports majeurs de conteneurs

Les principaux pays exportateurs de :

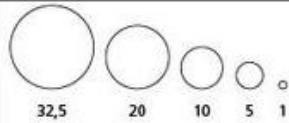
- Charbon
- Minerais
- Pétrole
- Produits agricoles et alimentaires
- Produits manufacturiers
- Automobiles

La flotte mondiale

- 1^{er} - 4960 Les 3 principaux pays propriétaires de la flotte mondiale (classement et nombre de navires)
- 2^{ème} - 4136 Les 3 principaux pays constructeurs de navires (91% du tonnage brut)
- 3^{ème} - 4136 Les 4 principaux pays où sont démolis les navires (95% des démolitions)

→ 6,8 Flux des marchandises conteneurisées sur les 3 principales routes maritimes en millions d'EVP (Equivalent Vingt Pieds)

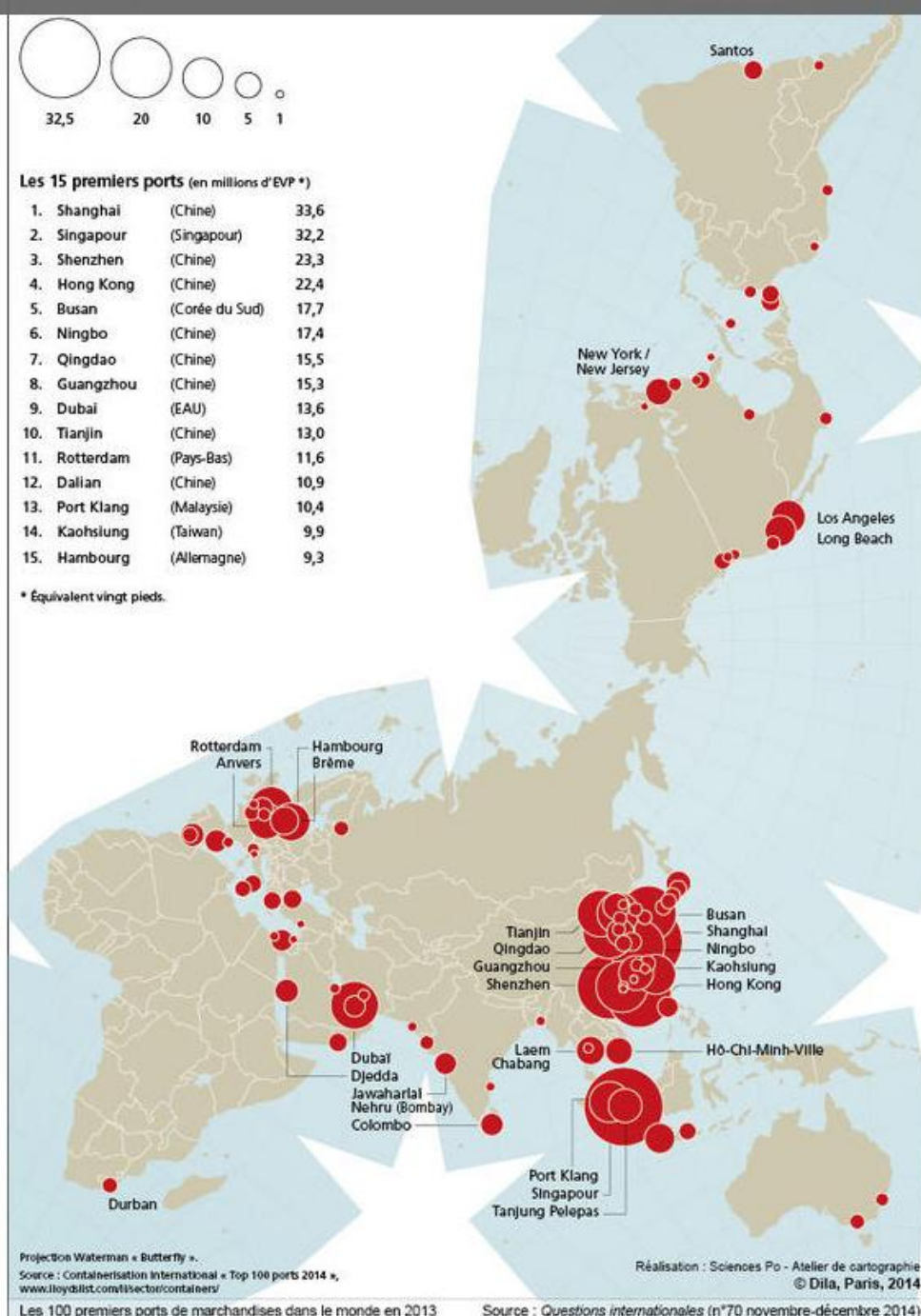
● Les zones de piraterie



Les 15 premiers ports (en millions d'EVP *)

1. Shanghai	(Chine)	33,6
2. Singapour	(Singapour)	32,2
3. Shenzhen	(Chine)	23,3
4. Hong Kong	(Chine)	22,4
5. Busan	(Corée du Sud)	17,7
6. Ningbo	(Chine)	17,4
7. Qingdao	(Chine)	15,5
8. Guangzhou	(Chine)	15,3
9. Dubai	(EAU)	13,6
10. Tianjin	(Chine)	13,0
11. Rotterdam	(Pays-Bas)	11,6
12. Dalian	(Chine)	10,9
13. Port Klang	(Malaisie)	10,4
14. Kaohsiung	(Taiwan)	9,9
15. Hambourg	(Allemagne)	9,3

* Équivalent vingt pieds.



Projection Waterman « Butterfly ».
 Source : Containeurisation International « Top 100 ports 2014 »,
 www.iloysdit.com/secteur/containeurs/

Réalisation : Sciences Po - Atelier de cartographie
 © Diia, Paris, 2014

Les 100 premiers ports de marchandises dans le monde en 2013

Source : Questions internationales (n°70 novembre-décembre 2014)

Comment classer les ports du monde ?

	Échelle	Localisation	Rôle	Capacités	Hinterland	Forme	Exemples
Hub mondial	Monde	Sur une route majeure du trafic mondial (circumnavigation – ring ou anneau mondial)	Polarise le trafic	Chargement et déchargement - Transbordement - Tous produits	Continental ou semi-continental	Quais spécialisés de grande taille - port en eau profonde - accès toute l'année et 24 heures sur 24	Shanghai Singapour Rotterdam Los Angeles
Hub de transbordement				Transbordement uniquement - conteneurs	Quasi inexistant		Dubai Port Saïd Panama Gioa Tauro
Hub secondaire (régional)	Range (région du monde)	Route majeure ou secondaire	Articule le trafic	Chargement et déchargement - Transbordement - Tous produits	Semi-continental - National		Le Havre Shenzhen Durban
Port d'exportation				Polarise une partie du trafic dans un domaine spécialisé	Chargement et déchargement - un type de produit (agricole, minerais, hydrocarbures)		National - Régional
Port régional	Range - Pays	Route secondaire ou périphérique - (dans un système secondaire)	Feeding ('ro-ro' ou navires rouliers et 'lo-lo' ou lift on – lift off, avec un chargement par grues)	Chargement et déchargement - Transbordement - Tous produits		Quais peu spécialisés taille moyenne ou réduite - port en eau peu profonde	
Port local	Pays - Région d'un pays	Dans un système secondaire ou en fin de route	Fin de ligne	Chargement et/ou déchargement - quelques produits, spécialisés pour le marché local.	Régional - local	accès limité durant l'année (glaces) et soumis aux marées	Sète Marseille Lorient Boulogne

Ce classement doit être adapté pour les marchandises (conteneurisées), les croisières, le trafic de passagers, le vrac solide ou liquide.