

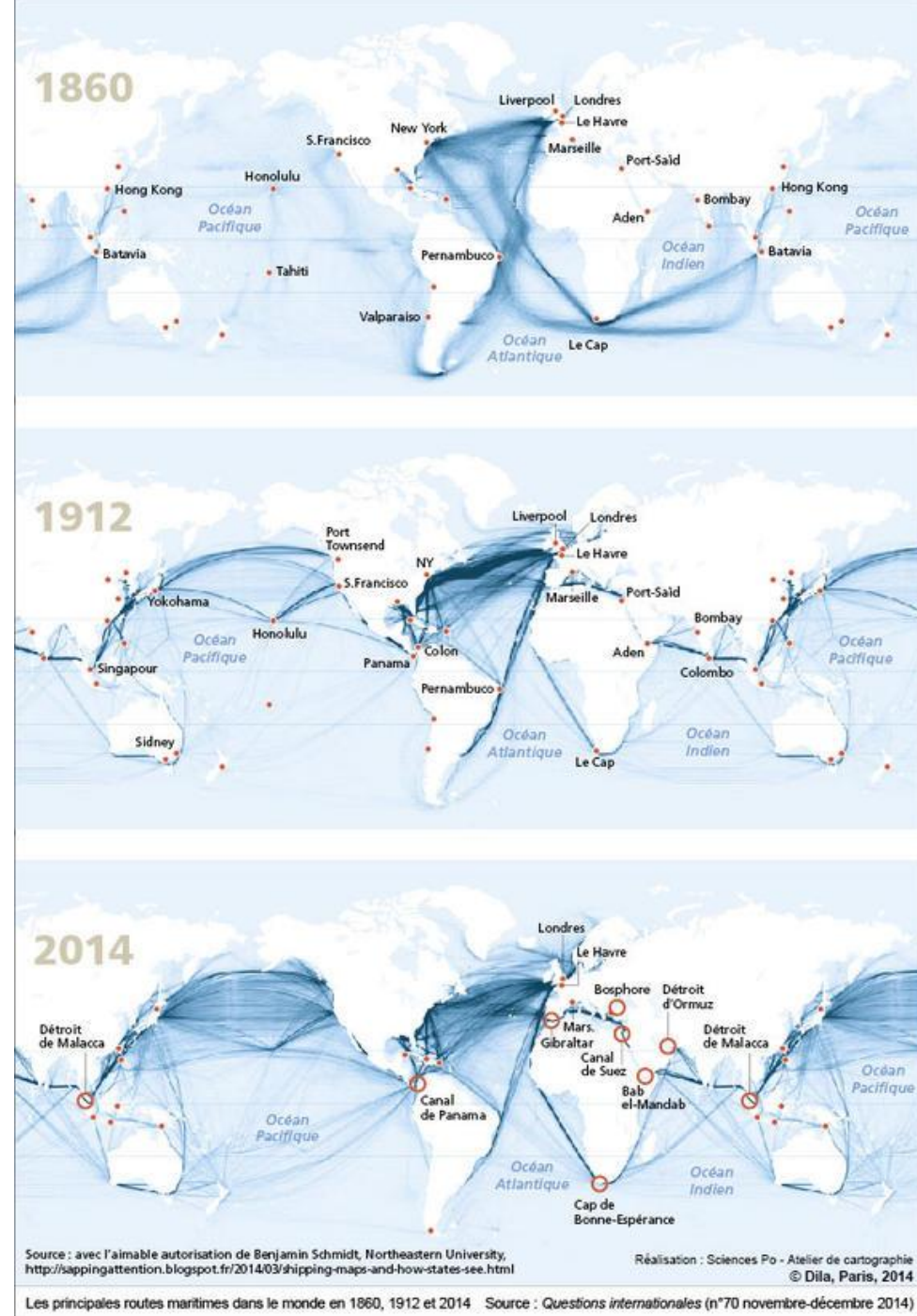
1) l'évolution des routes maritimes

routes maritimes et littoraux = quelles relations ?

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

routes maritimes = espace étroit
s'étendant sur quelques milles
marins et très longues =
schématisées par des tracés des
lignes sur des cartes / elles n'ont
aucune consistance matérielle =
elles changent

- au gré de la pol de l'éco
mondiale, càd des pôles de
consommation et de production
- des contraintes politico
militaires (cf mer Rouge)
- des stratégies des acteurs du
transports maritime /
- + rôle des contraintes offertes
par l'océan mondial et par la
configuration des océans



- b) les révolutions du transport maritime



1945 = spécialisation progressives des navires en fonction des marchandises

TYPES DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES (2012)

PRINCIPALES MARCHANDISES TRANSPORTÉES EN TONNES DANS LE MONDE



Extrait du dessous des cartes





arte HD

AUJOURD'HUI

Partager

LES PLUS GRANDS CARGOS MESURENT 400 M DE LONG

POUR 19 000 EVP
SOIT ENVIRON 200 000 TONNES

00:59



Ports : la révolution de la conteneurisation





0:42

Ports : la révolution de la conteneurisation



c) l'évolution du réseau portuaire mondial

le réseau portuaire mondial dépend de bcp de facteurs / triple dimension

- **dimension géographique** = elles sont affaire d'itinéraire et de passages = ex la qualité du site et de la situation

- **dimension éco** = traduction de l'évolution éco de la région et des marchés de production et de consommation / ex = émergence de la Chine /

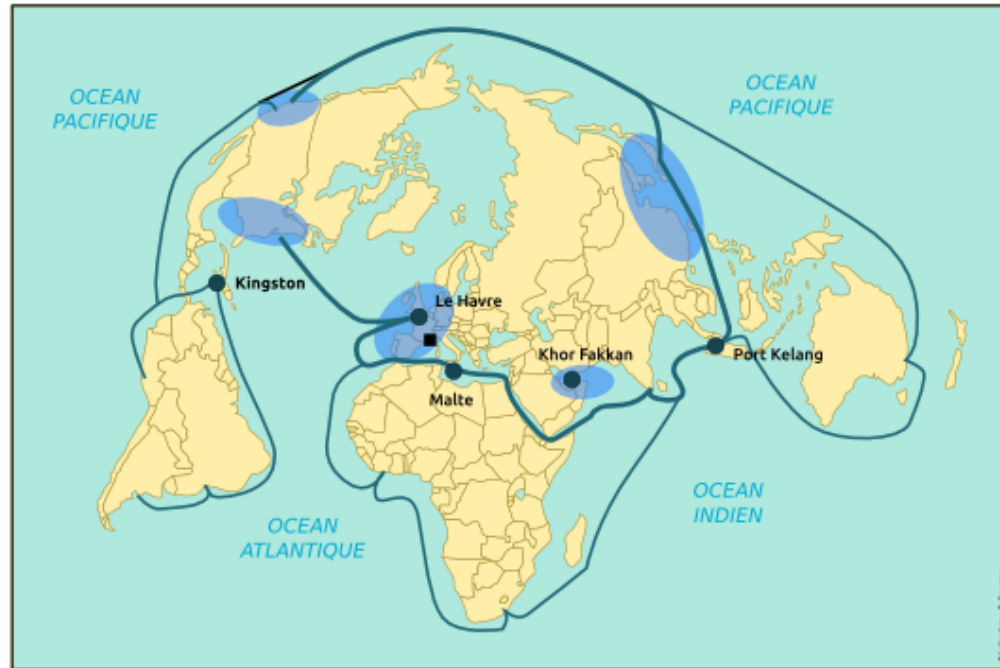
-- dernière dimension, **une dimension logistique** les choix des acteurs du transport maritime

- **les choix des acteurs du transport maritime = armateurs privés qui possèdent ou louent des bateaux / organisent des lignes maritimes de livraison**
- **Qui sont-ils ?**

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 - KMTCC	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 %			

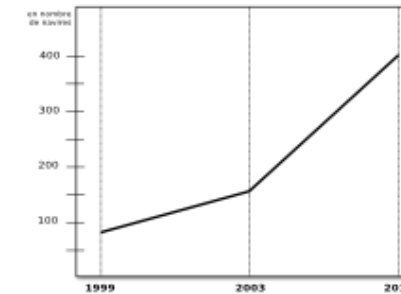
CMA CGM, une compagnie de transports maritimes mondiale

La Compagnie maritime d'affrètement - Compagnie générale maritime (CMA CGM), est le 3e 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).

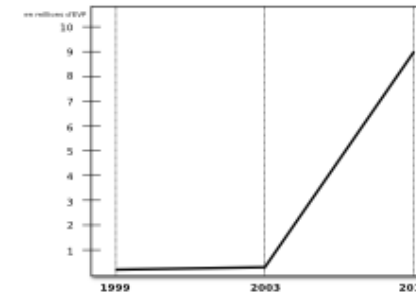


- Marseille: siège social de la CMA CGM
- Hub: plate-forme portuaire vers laquelle se concentre le trafic de marchandises avant d'être redistribué.
- Principale ligne régulière
- - - Autre ligne régulière
- Principale région desservie

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

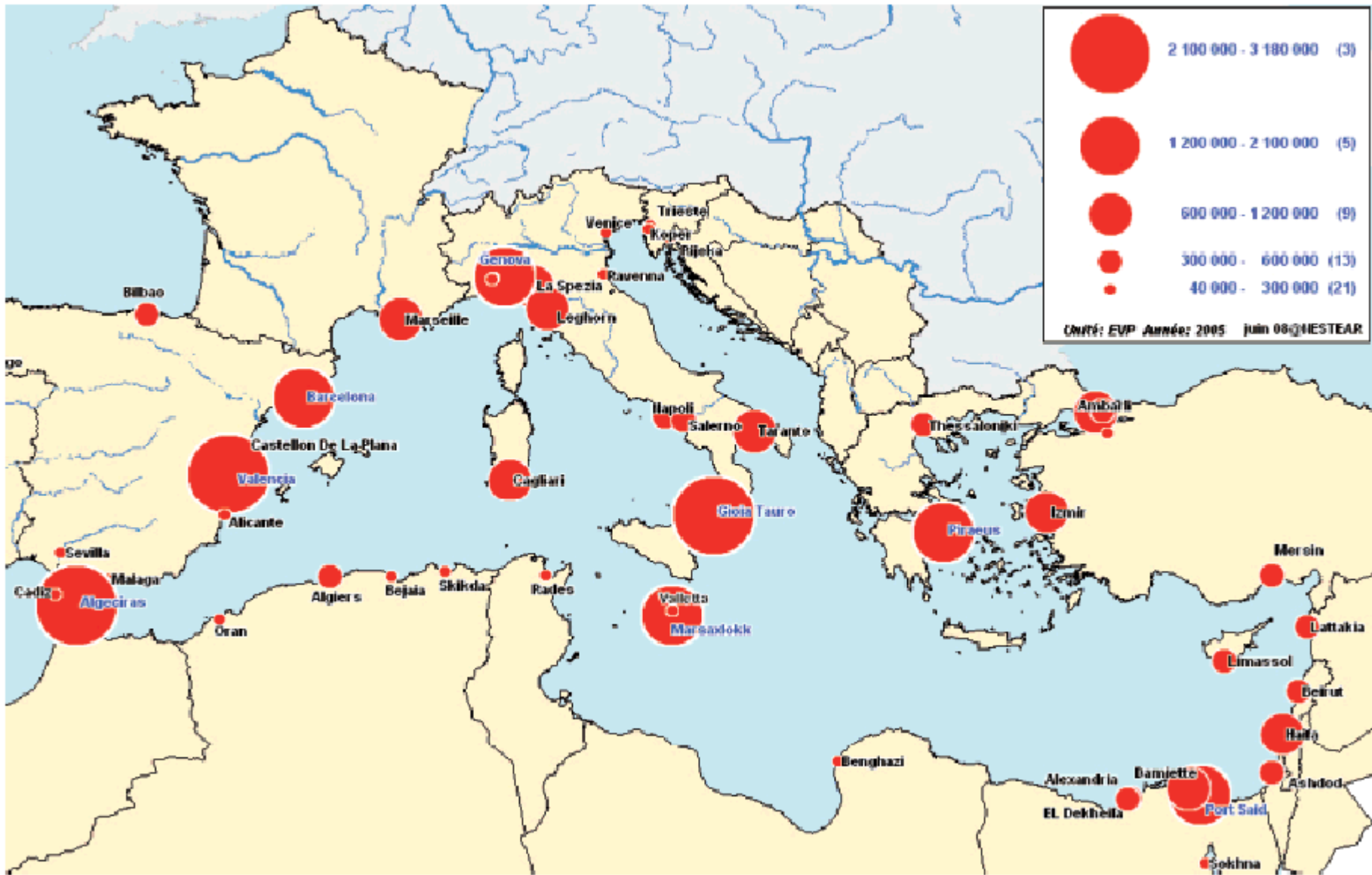
Bilan du cours précédent

- Notions = route maritime / port / hub
- Vocabulaire = conteneur / armateur
- Ex à travailler =
- Un hub redistributeur = Kor Fakkan
- Un armateur = CMA CGM /

Ces acteurs donnent naissance à un nouveau type de ports =
les hub portuaires

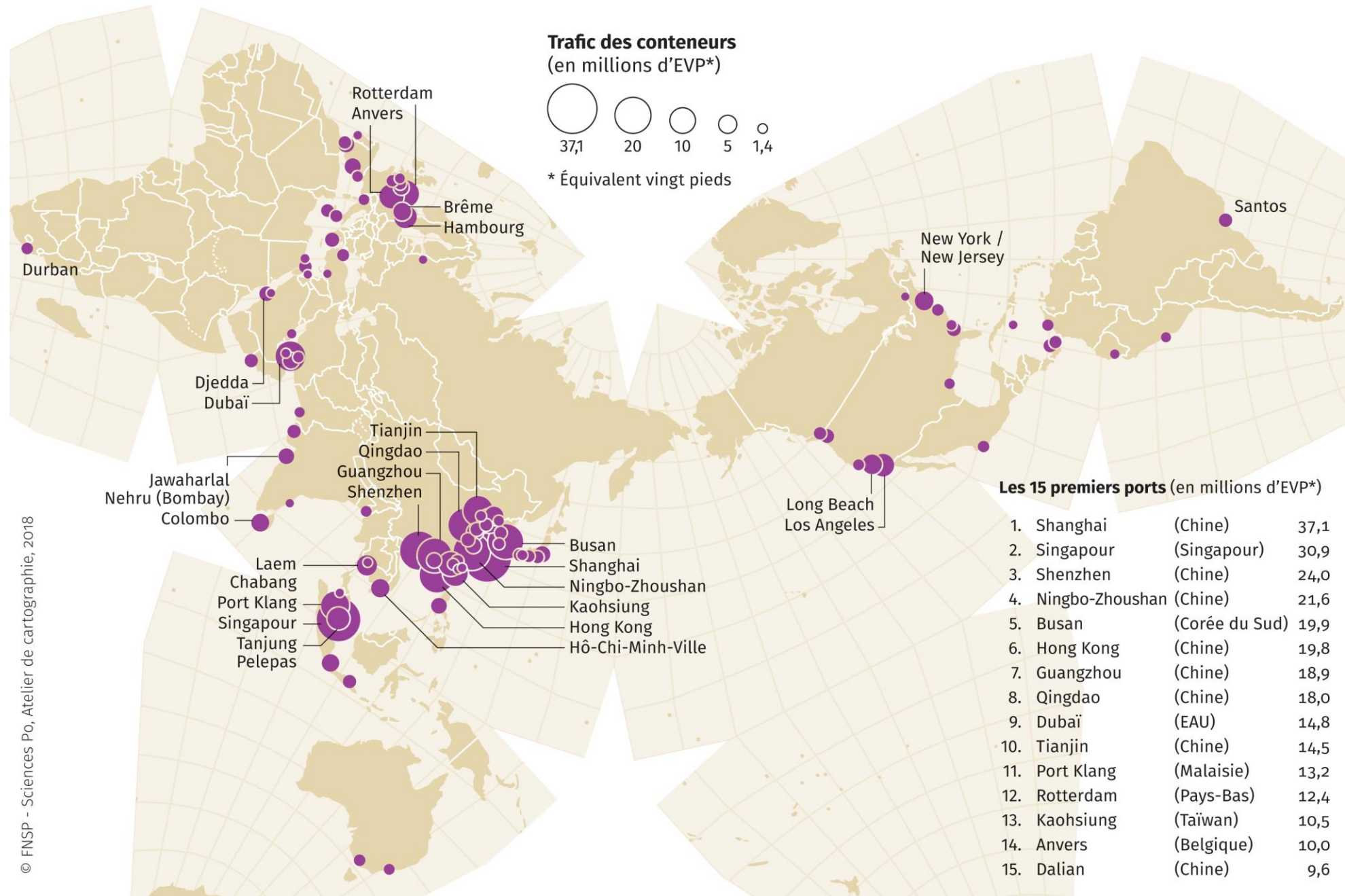
KHOR FAKKAN Plus grand port des Émirats arabes unis
sur la côte Est, [port](#) et une [station balnéaire](#) des [Émirats arabes unis](#) donnant sur la [mer d'Arabie](#)





Les hub de Méditerranée : Algeiras, Gioia Tauro, Malte (Marsaxlokk), Valence, Le Pirée, Damiette, Port Saïd

Les 100 premiers ports de marchandises dans le monde, 2016



- **Il y a aussi les opérateurs privés d'infrastructures portuaires = entité qui traite dans le port = manutentionnaire, autorité portuaire, douane au port = généralisation des concessions portuaires, dans des contextes de déréglementation variés et de privatisation des opérateurs portuaires**

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.

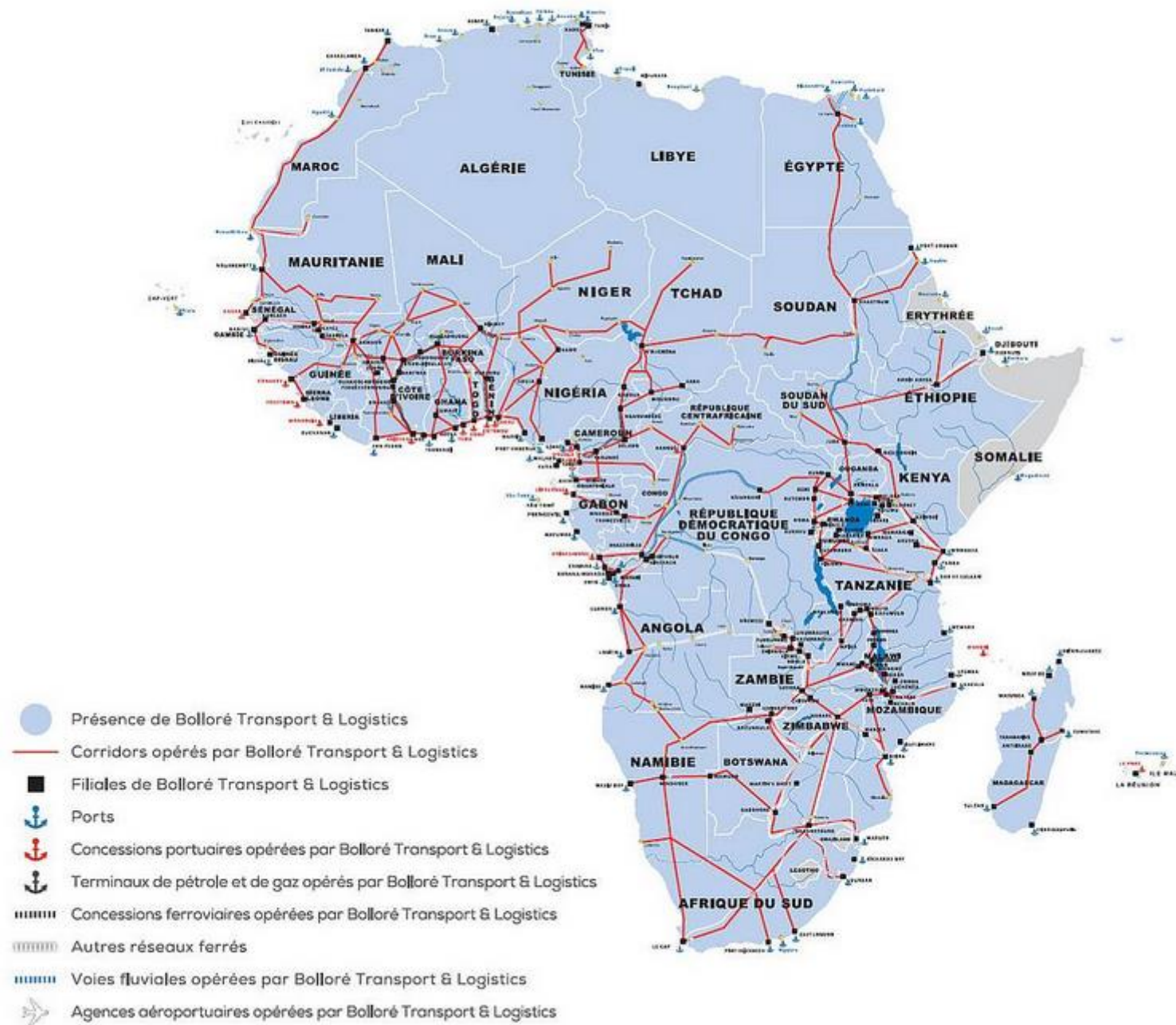
Notre expertise portuaire nous confère une expérience unique. Les autorités portuaires et nos clients s'appuient ainsi sur un partenaire fiable, professionnel et de long terme.

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





Transport et logistique
Bolloré Africa Logistics

[Accueil](#) > [Activités et participations](#) > [Transport et logistique](#) > [Bolloré Africa Logistics](#)

Le Groupe Bolloré a annoncé le 21 décembre 2022 la cession de 100 % de Bolloré Africa Logistics au Groupe MSC.

Cette cession concerne l'ensemble des activités de transport et de logistique du Groupe Bolloré en Afrique.



Carte des terminaux de DPWorld:

■ terminaux de conteneurs

■ terminaux en projet

Dubai Ports World (DPW), leader émirati de la gestion portuaire

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

Ports gérés par DPW

Le chinois Cosco prend le contrôle du port du Pirée

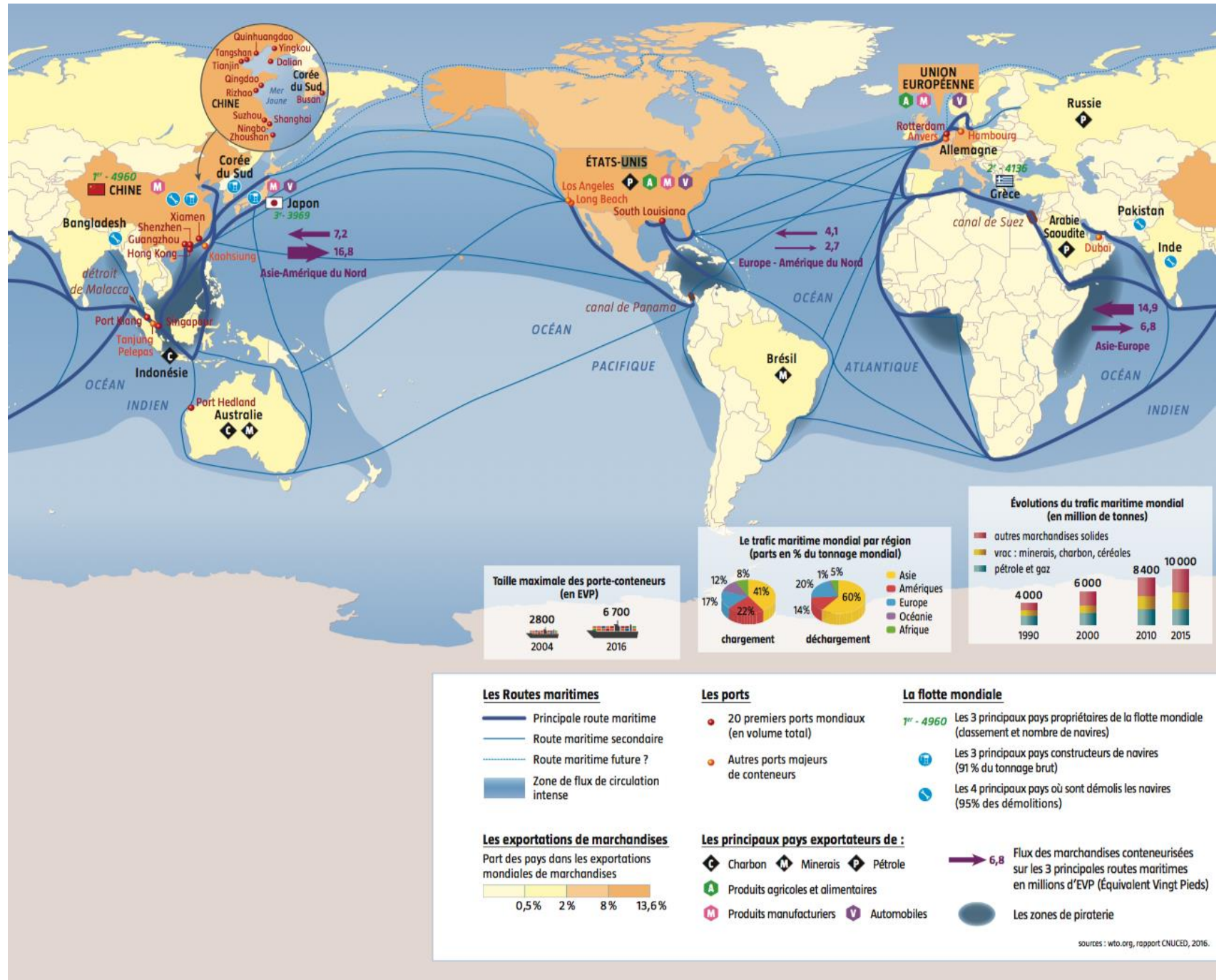
Auriane Loizeau , le 12/08/2016 à 8h56



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



Toutes ces logiques font que les routes maritimes évoluent, que des ports déclinent et que d'autres émergent => modification locale des littoraux





1860 =

À la fin du XIXe siècle, les grandes routes maritimes étaient encore organisées autour de quelques liens océaniques de faible ampleur : les flux transatlantiques, les liens avec le Japon, la Chine et les colonies d'Afrique et d'Asie du Sud.



Au cours du XXème les flux se mondialisent et se diversifient

=

Progressivement au cours du XXe siècle, Européens, Américains puis Japonais sollicitent de plus en plus des ressources éloignées de matières premières.



La conteneurisation et l'émergence de l'Asie bouleverse cette organisation =

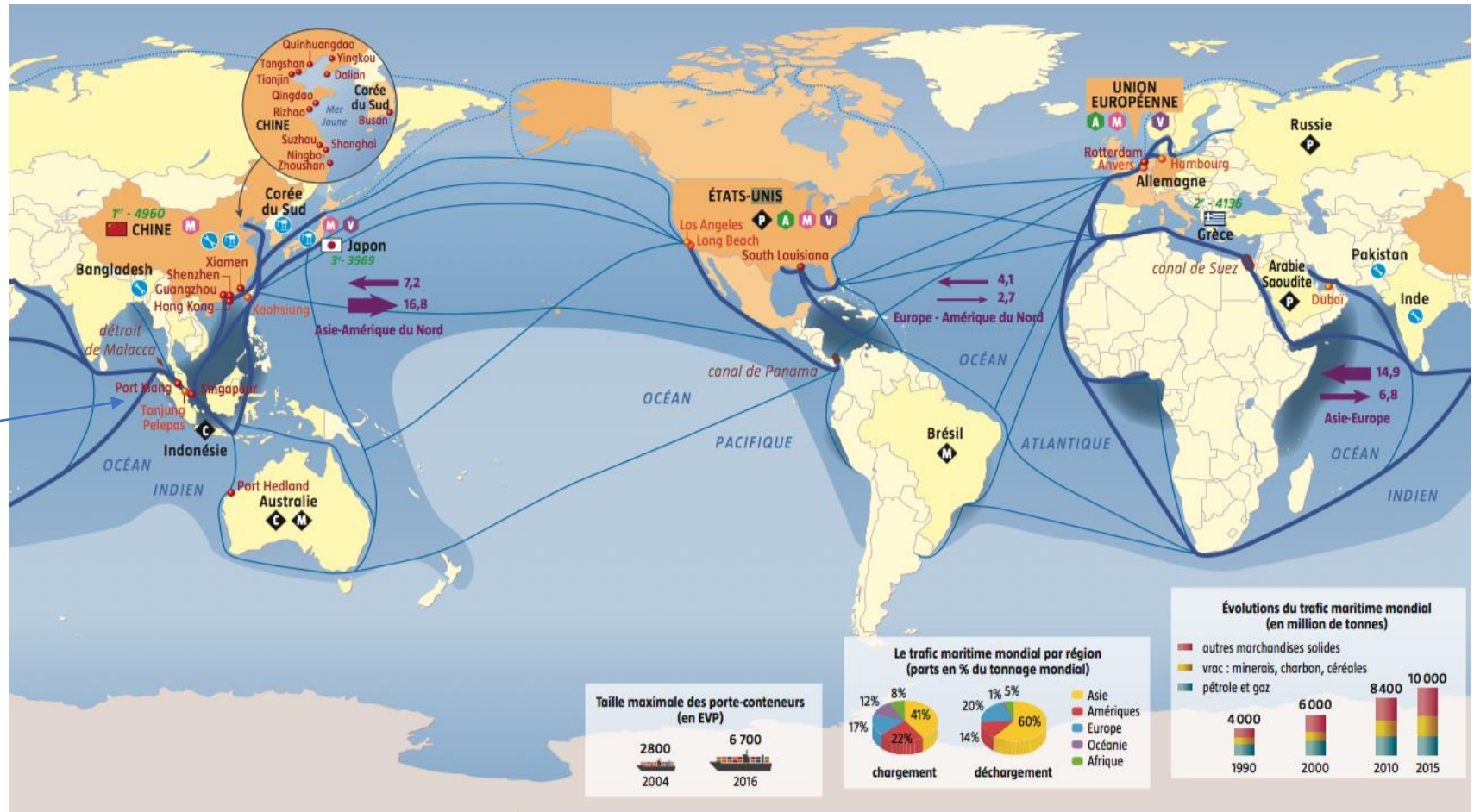
une grande artère circumterrestre = Suez Europe Chine Atlantique = , la vieille route des Indes et de la Chine est devenue une autoroute à porte-conteneurs géants jalonnée de hubs eux-mêmes articulant des routes secondaires vers des ports régionaux

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

Quels sont les grands pôles portuaires mondiaux ?

Détroit de Malacca



CI Les ports miroirs de l'évolution des échanges mondiaux

Et de l'organisation de la mondialisation

Transition = importants impacts locaux

Les Routes maritimes

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

Les ports

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

La flotte mondiale

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

Les exportations de marchandises

Part des pays dans les exportations mondiales de marchandises

0,5%	2%	8%	13,6%
------	----	----	-------

Les principaux pays exportateurs de :

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

Flux des marchandises conteneurisées sur les 3 principales routes maritimes en millions d'EVP (Équivalent Vingt Pieds)

6,8

Les zones de piraterie

sources : wto.org, rapport CNUCED, 2016.

- **2) les mutations des ports**
- **a) des infrastructures qui se complexifient en liaison avec les dynamiques de la mondialisation**
- **Etude de cas = Rotterdam / seul port européen avec Anvers qui a garder son rang mondial / comment les infrastructures portuaires ont-elles évolué pour permettre à Rotterdam de garder son rang mondial?**

Site = « géoimage »

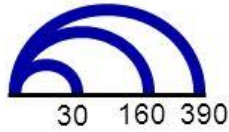
PAYS-BAS - ROTTERDAM : LE 1ER PORT D'EUROPE SUR LE DELTA DU RHIN, ENTRE FLUX MONDIAUX, GRANDS AMÉNAGEMENTS ET CHANGEMENT CLIMATIQUE

Situé sur la Mer du Nord, Rotterdam est le 1er port de la Northern Range, la grande façade maritime organisant toute l'Europe occidentale. Son succès s'explique par une situation exceptionnelle sur le delta du Rhin, lui donnant accès à un très vaste hinterland continental, des héritages historiques sans cesse modernisés par des politiques publiques et privés volontaristes et de gigantesques travaux d'aménagement symbolisés par l'ouverture dans les années 2000 de l'avant-port du Maasvlakte 2. La région est ainsi profondément intégrée à la mondialisation grâce à la présence d'un complexe industrialo-portuaire de première importance, des activités financières (bourse), une capitale politique La Haye - aux fonctions internationales reconnues (Cour de Justice de l'ONU, Cour pénale internationale) et une agriculture performante qui en fait le pôle mondial de la floriculture. Pour autant, cette région - du fait de ses très faibles altitudes -est confrontée à de nouveaux défis d'ampleur liés au changement climatique.

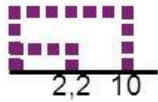
La Northern Range, seconde façade maritime du monde

Un chapelet de grands ports ...

Trafic marchandises
(en millions de tonnes)
trafic > 30 millions



Trafic conteneurs
(en millions de conteneurs)
trafic > 2 millions



efficacement reliés au monde ...



La 2^e artère maritime du monde

et au coeur économique de l'U.E

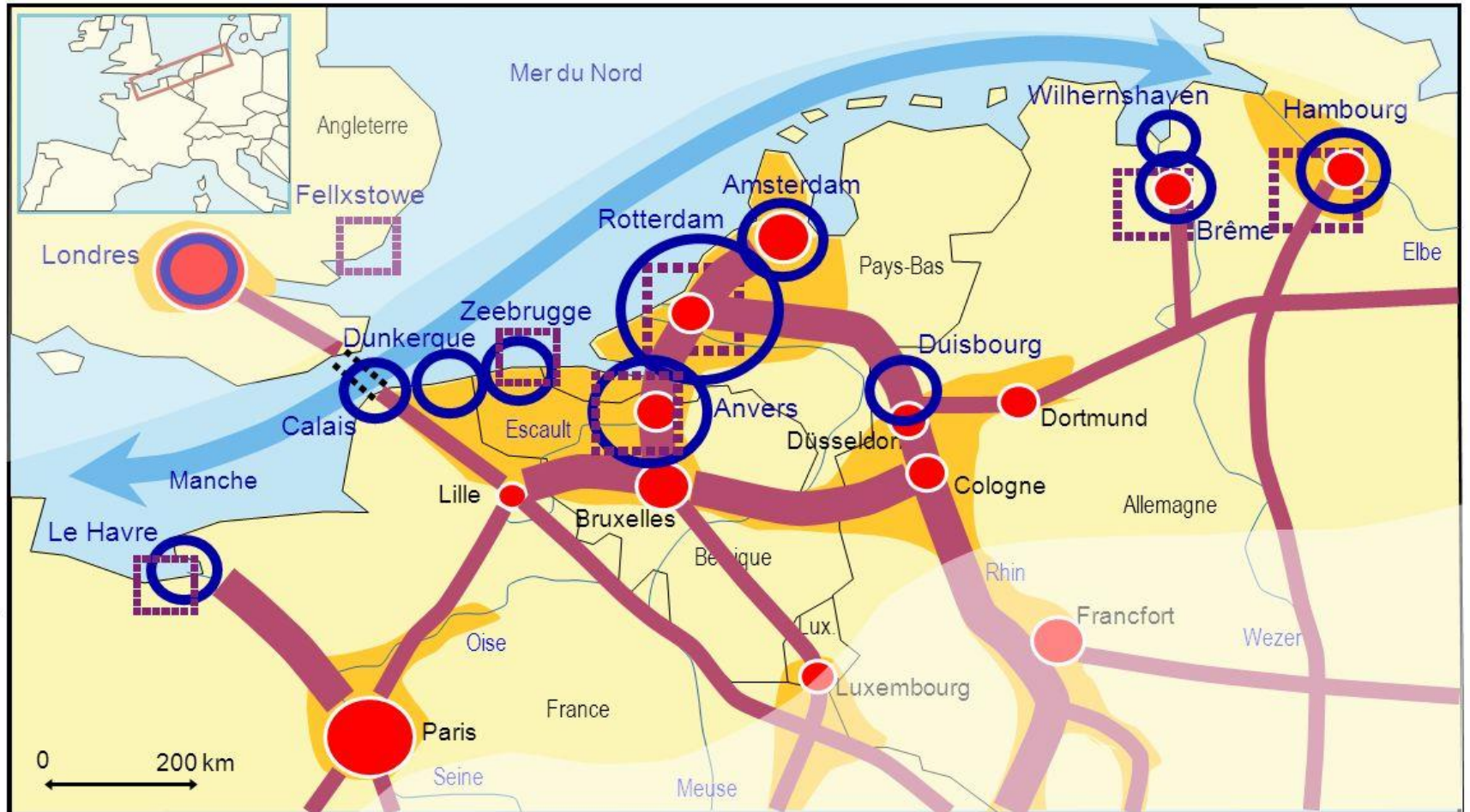
Métropole
+ important -

Zone de forte concentration des activités

Couloir de circulation
autoroutes, voies ferrées,
voies navigables à grand gabarit

+ important -

Tunnel



pq et comment a-t-il réussi à maintenir son rang mondial /
contrairement à d'autres port europ ?

localisation privilégiée
dans la région dite
du Delta d'Or =

situation privilégiée

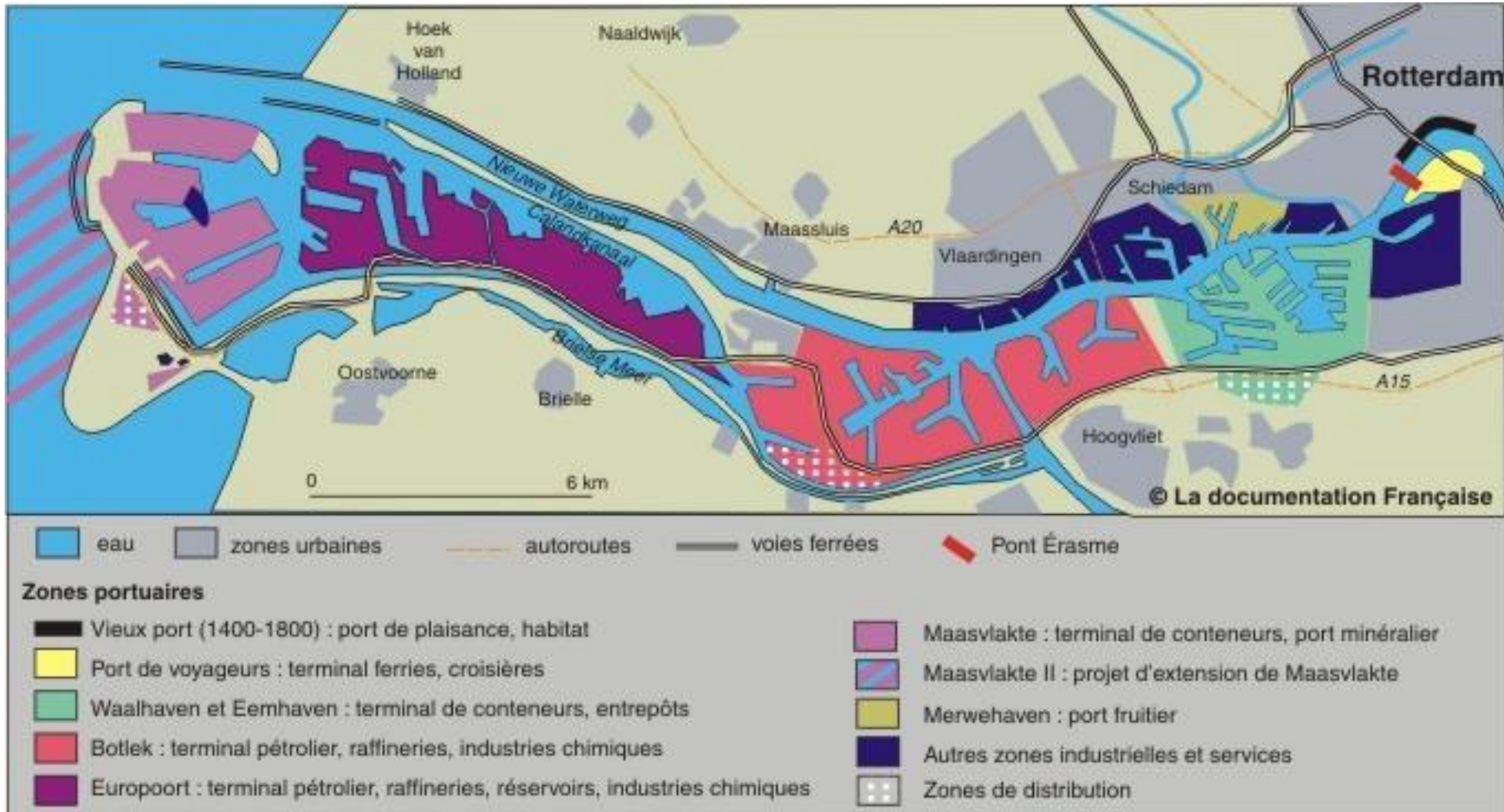
au débouché de l'artère rhénane

Site privilégié = Port d'estuaire

Rotterdam appartient aux grandes
métropoles portuaires de fond d'estuaire



Ce site permet une très bonne accessibilité maritime

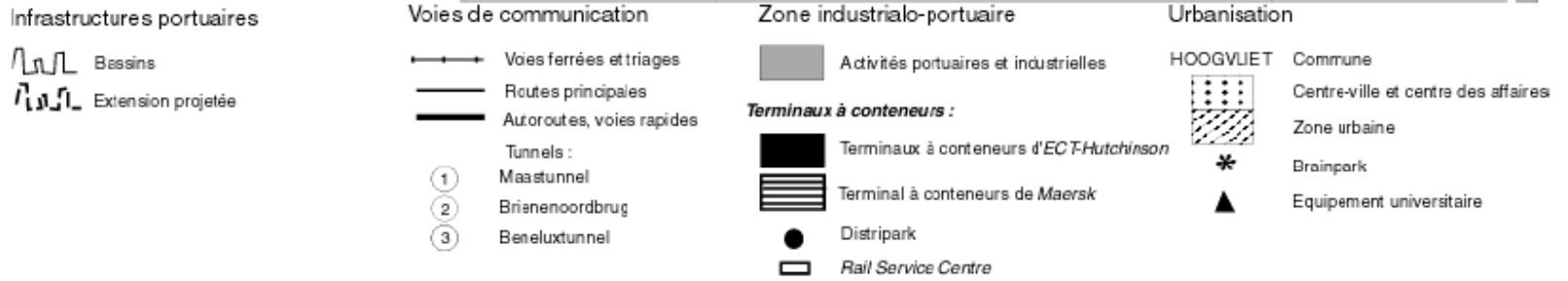
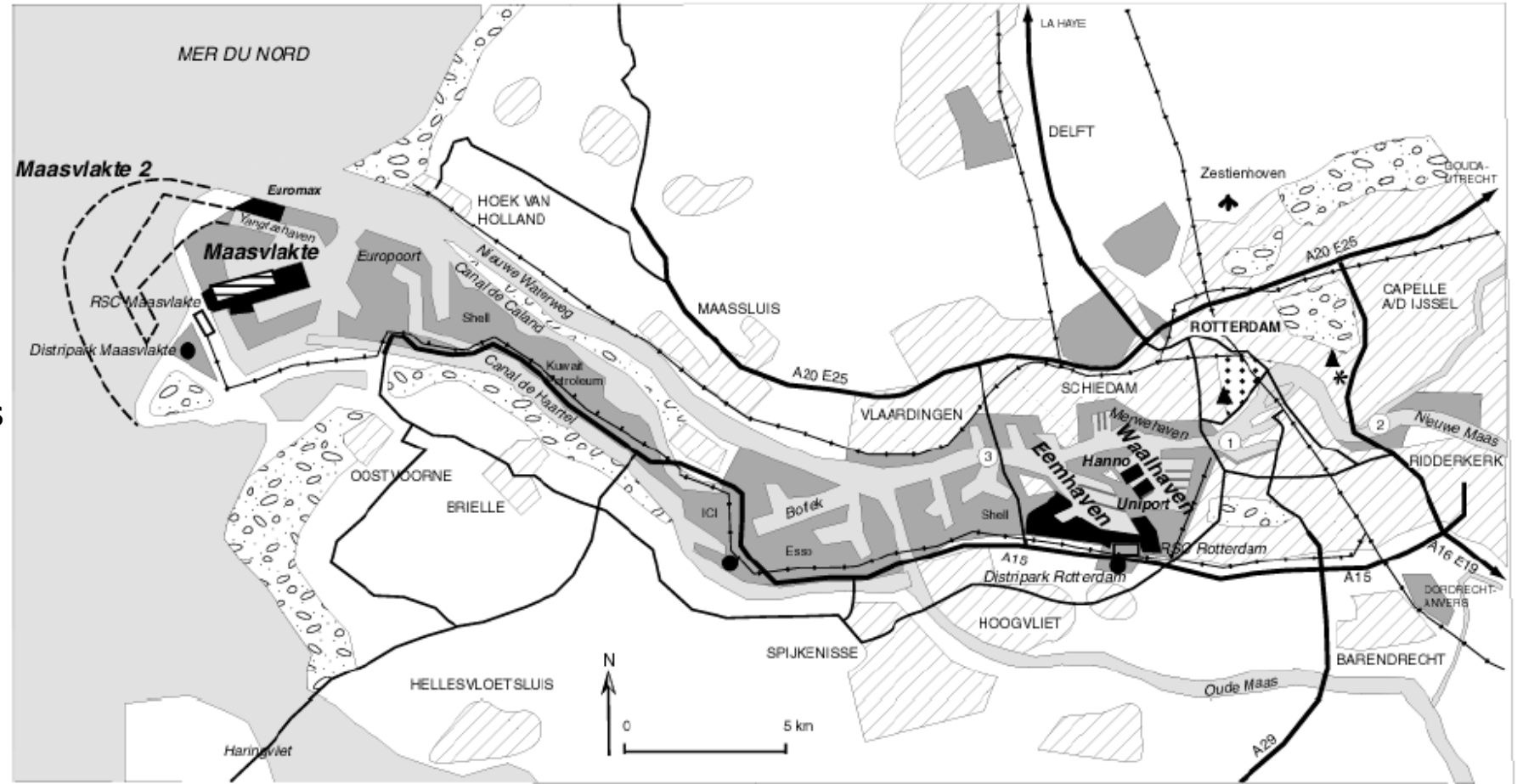


Rotterdam : installations portuaires

Source : Documentation photographique n° 8044

Sorte de port couloir = tous les bassins rotterdamois, qui s'étirent sur plus de 30 km d'est en ouest le long du chenal artificialisé du *Nieuwe Waterweg*, sont accessibles sans écluse et les plus récents peuvent accueillir les plus grands porte-conteneurs

Carte du port de Rotterdam



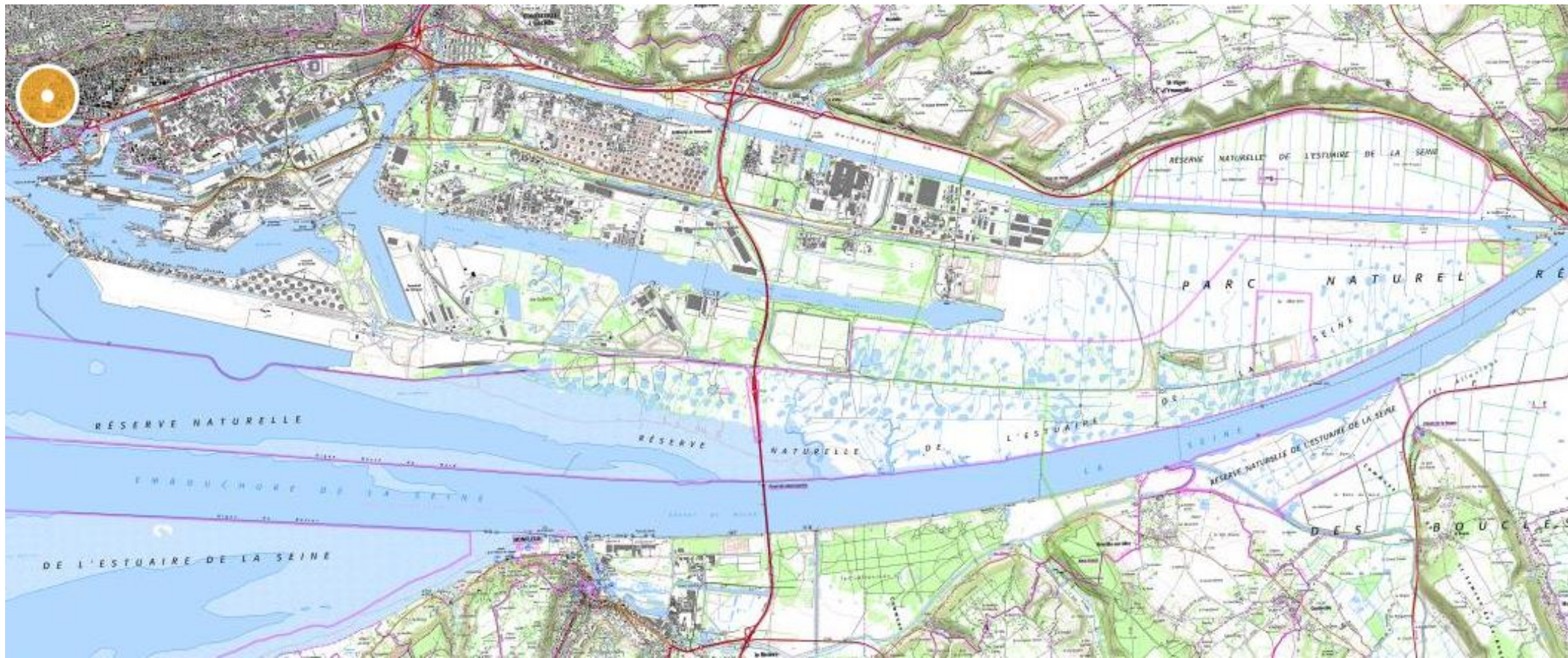
Source : Autorité Municipale du Port de Rotterdam.

(c) V. Lavaud-Letilleul, 2004.

Des aménagements incessants
Pour « terminaliser » le port

Maasvlakte 2 = un projet
qui a mis 20 ans à voir le
jour. **Inauguré en
2013**

← Glissement vers l'aval



Evolution comparable au Havre = mêmes contraintes, mêmes morphologies

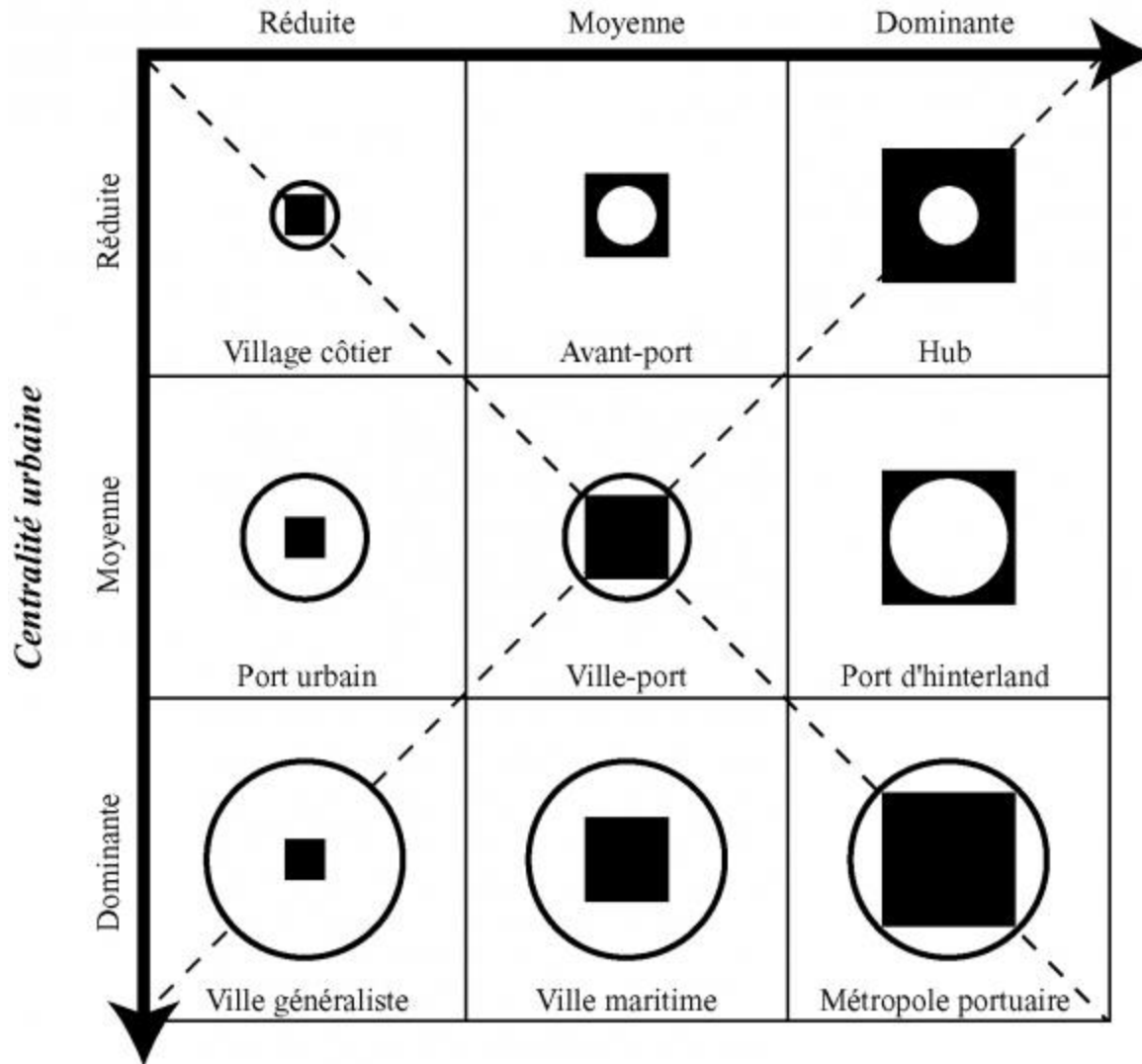
quelle mutation des ports mondiaux ?

- - course au gigantisme et à l'intermodalité = des ports toujours plus vastes et plus modernes / Travaux d'expansion et de modernisation colossaux nécessaire obligation d'adaptation au transport maritime
- - Une spécialisation constante des espaces portuaires que l'on nomme la terminalisation
- - **Problèmes**
- *Raréfaction du foncier / congestion des territoires portuaires
- * aug des contraintes environnementales
- => conséquence sur les villes portuaires ?

- **b)des villes portuaires remodelées**

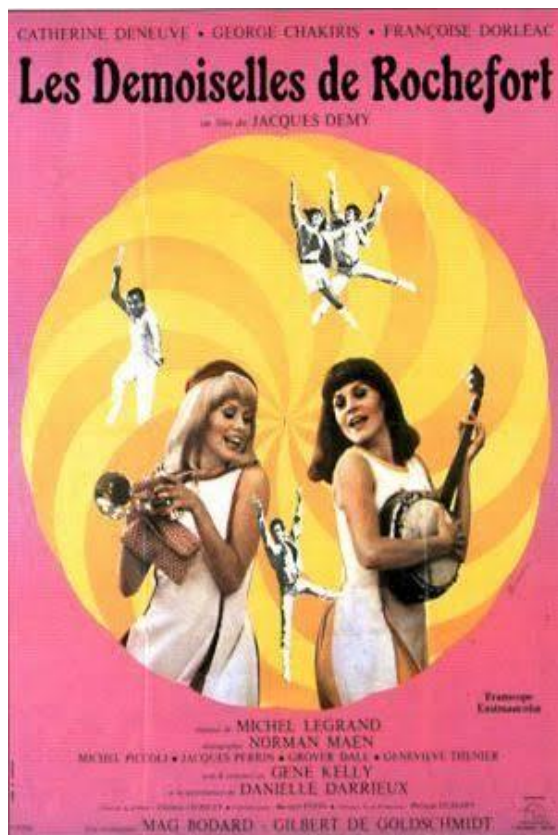
Définir la ville portuaire

Réticularité maritime



déf ville portuaire / ce sont des lieux

qui associent fonction urbaine et fonction portuaire qui se combinent de façon variable,



Quelle relation entre les villes et leurs ports ?



RENCONTRES INTERNATIONALES #4

CINÉMA & VILLES PORTUAIRES

5 > 11 JUIN 2019 - SAINT-NAZAIRE

FESTIVAL ZONES PORTUAIRES

Rencontres internationales cinéma et villes portuaires – du 6 au 13 juin 2023

[Accueil](#)

[L'association](#)

[Festival 2023](#)

[Editions Passées](#)

[Partenariat](#) ▾

[Infos Pratiques](#) ▾

[Festival 2023](#) ▸ [En route pour l'édition 2023](#)

◆ [Festival 2023](#) ◆

En route pour l'édition 2023

30 mars 2023 | By Zones Portuaires



Destination Lisbonne

Pour sa 8ème édition, le festival Zones Portuaires invite la ville de Lisbonne et son cinéma. A travers une programmation d'une quinzaine de séances nous capterons les récits et les formes cinématographiques qui questionnent les cinéastes lisboètes d'hier et d'aujourd'hui. Ainsi, comme chaque année, des œuvres du patrimoine et du cinéma contemporain se répondront.

Ca va surfer !!

Pour cette édition 2023, « Cinéma Sportuaire » s'intéressera au surf ! Un sport qui nous amène nécessairement au Portugal dont les côtes abritent la célèbre Praia de norte de Nazaré. Avec de nouvelles formes filmiques, des temps festifs et conviviaux, des invités cinéastes, sportifs ou spécialistes nous aborderont ce sport et sa culture.

Et les ateliers ?

- Ateliers scénographiques : ville portuaire, cinéma et décor

La plasticienne et scénographe Émilie Lemoine collabore une nouvelle fois avec le festival à travers la création de fresques murales au cinéma Jacques Tati et à Bain Public. Des créations visuelles pour rendre ces espaces plus conviviaux et créer de véritables fenêtres ouvertes vers le cinéma.

- Ateliers Filmer la ville portuaire

Des ateliers d'initiation à la création audiovisuelle pour penser la ville portuaire. Que dire, montrer ou au contraire occulter des paysages, décors et sons de la ville où l'on habite ? Tout en imaginant collectivement des scènes dans la ville, les ateliers sont une invitation à s'approprier une caméra, des micros, apprendre les compositions, les cadres, les mouvements de caméra.