

La mondialisation : acteurs, flux et réseaux.

Fiche démarche

OBJECTIFS de la séance

Le but est de traiter en un seul cours la question obligatoire et le sujet d'étude (sur les transports et routes maritimes) dans un volume horaire limité à 6 h.

Une FTN spécialisée dans le transport maritime sert de support à l'étude : la CMA CGM.

Cette étude de cas sur la CMA CGM a pour objectif de :

- Montrer le fonctionnement d'une FTN : localisation filiales...
- Les flux générés par cette FTN (voir site marine trafic) :
- La stratégie de localisations des activités, de recrutement du personnel (DIT)
- Les enjeux propres au transport maritime (enjeux économiques, piraterie...)

L'étude de cas est filée et le cours est construit au fur et à mesure en mettant en perspective les conclusions tirées de l'étude de cas.

Première heure : introduction.

Objectif : mettre en évidence l'importance du trafic maritime et de la conteneurisation.

Déroulement : étude d'un petit reportage sur le porte conteneur de la CMA CGM le Jules Verne. Un tableau et une carte sont complétés avec les élèves. (**Annexe 1**)

Cela correspond à l'introduction du cours. (**Annexe COURS**)

A la fin de l'heure il est possible de présenter aux élèves le site trafic maritime.

Deuxième heure : A la recherche du Jules Verne.

Objectif : montrer que le Jules Verne n'est qu'un petit élément d'un trafic maritime dense et mondialisé.

Déroulement : Travail en salle informatique sur le site Traffic maritime : **Annexe 2.**

<https://www.marinetraffic.com/fr/>

Troisième heure : Mise en perspective.

Objectif : aborder la notion de flux et de réseaux.

Déroulement : un cours dialogué, reposant sur l'analyse de la carte du réseau de la CMA CGM permet dans un premier temps de montrer la densification des flux puis un travail sur le hub maltais met en évidence l'organisation des réseaux. (**Annexe cours + Annexe 3**)

Quatrième heure : les enjeux spécifiques du transport maritime

Objectif : montrer les enjeux spécifiques liés aux flux maritimes.

Déroulement : deux reportages servent de support à la réflexion : l'un consacré à la piraterie et l'autre aux possibilités de nouvelles routes maritimes dans l'Arctique. (**Voir annexe cours** pour le questionnement).

Liens vidéo

Pirate des mers en Indonésie ? Extrait journal France 2005

www.ina.fr/video/2789298001020

Les routes du Nord. Extrait journal France 2013.

www.youtube.com/watch?v=UUknJ60j6Ys

En fin d'heure, la transition est faite vers la deuxième partie du cours et le travail sur la FTN CMA CGM.

Cinquième heure : travail de groupe

Objectif : comprendre le rôle des acteurs spatiaux dans l'organisation des territoires.

Déroulement : une tâche complexe à réaliser par groupes sur l'entreprise CMA CGM. **ANNEXE 4.**

Sixième heure : mise en perspective à partir des travaux des élèves.

Objectif : identifier et nommer les acteurs spatiaux et leur rôle dans l'organisation des territoires.

Déroulement : un tableau à compléter à partir des travaux réalisés par les élèves. (**voir Annexe cours**)

La mondialisation : acteurs, flux et réseaux.

Introduction :

Vidéo sur le Jules Verne.

Cet extrait vidéo révèle que le trafic maritime a pris une importance considérable.

Cette croissance du trafic maritime s'explique à la fois par la croissance des échanges mondiaux, c'est-à-dire par la mondialisation et les progrès du transport maritime (conteneurisation).

Expliquer l'avantage du transport par conteneur / multimodalité.

Travail sur le reportage (annexe 1).

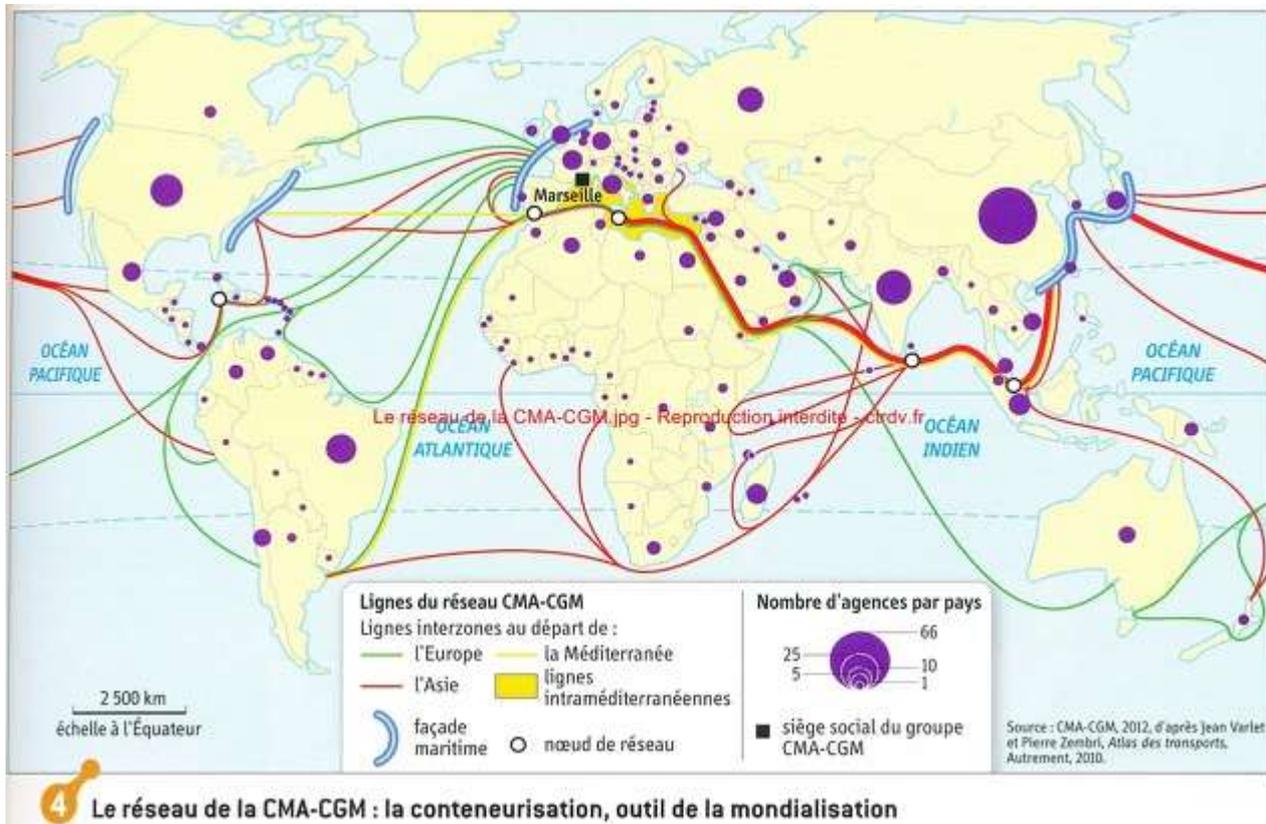
Présenter le site trafic maritime.

A la recherche du Jules Verne.

Travail en salle informatique sur le site Traffic maritime (Annexe 2)

I- Des flux à échelle mondiale qui se multiplient.

A- Une densification des flux.



A partir de cette carte, justifiez l'affirmation suivante :

Les lignes du réseau CMA CGM et la répartition de ses agences reflètent l'inégale intégration des territoires dans la mondialisation.

- Les liaisons les plus nombreuses relient l'Europe et l'Asie orientale, l'Europe et les EU, l'Asie orientale et l'Amérique, elles mettent donc en évidence les aires de puissance mondiales.
- Les agences sont plus nombreuses en Europe et en Asie, notamment en Chine. Elles sont importantes en Inde, au Brésil, en Asie du Sud est : là encore la hiérarchie aires de puissances / pays émergents apparait.
- Les liaisons vers la Chine sont les plus denses car la Chine est le premier exportateur mondial.
- Des territoires sont moins concernés par la présence de la CMA CGM : les territoires enclavés d'Afrique et l'Afrique en général.

Ces routes maritimes sont parcourues par des flux de toute nature : matières premières (sources d'énergie, produits agricoles), produits finis.

Flux : déplacement humain, matériel, immatériel d'un point vers un autre.

Les chiffres prouvent la massification des flux maritimes :

2012 : 9 milliards de tonnes marchandises acheminées par voie maritime

1960 : un milliard.

1950 : 550 millions.

Il y a une densification des flux qui se font sur des distances de plus en plus longues.

D'autres flux sont difficilement cartographiables : les flux immatériels (informations, capitaux, services), les flux illicites.

Les flux humains se densifient eux aussi : migrations économiques (légalles ou clandestines), tourisme.

B- Des routes organisées en réseaux.

Sur la carte, quels éléments permettent de relier les routes maritimes entre elles ?

- Les façades maritimes avec des ports (Shanghai)

Visiblement les routes maritimes sont structurées autour de lieux privilégiés : elles forment des réseaux organisés par des nœuds.

Réseau : ensemble de liaisons qui permettent la circulation des flux.

- Des nœuds ds réseau : qu'est ce qu'un nœud de réseau.

Travail sur le hub de Malte : ANNEXE 3.

Doc sur Malte : site CMA CGM « CMA CGM escale à Malte ».

Identifiez les éléments et leur usage qui composent la photographie.

Grues de déchargement pour le transbordement, ports moderne et automatisé, citernes pour recharger les bateaux, les darses (grands bassins), zones d'entrepôt des conteneurs.

Montrer l'importance de Malte pour la compagnie CMA CGM.

Importance par rapport à sa localisation : perspectives sur la Méditerranée, l'Adriatique, entre Suez et Gibraltar, plaque tournante méditerranéenne.

C'est un **HUB qui concentre les flux pour les redistribuer.**

Bilan : des points de passage stratégiques : les hubs et grands ports, le tracé des routes maritimes et les points de passage obligés (détroits).

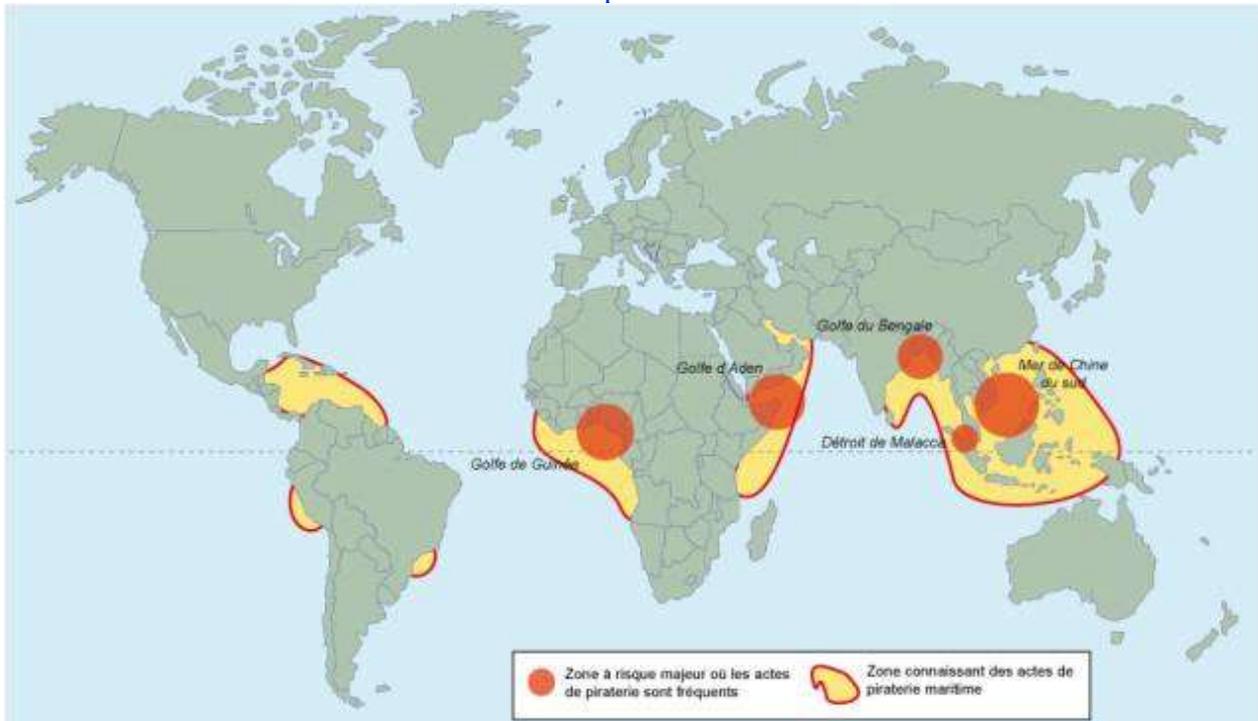
C- Des flux maritimes aux enjeux spécifiques.

➤ La piraterie.

Reprise du travail sur le site [Trafic maritime](#)

L'augmentation du trafic suscite un encombrement fort des routes maritimes.

Présentation d'une carte localisant les actes de piraterie.



La piraterie a lieu dans les espaces où les navires sont mis en difficulté.

Vidéo sur la piraterie.

Quelles sont les objectifs des pirates ? Demander des rançons.

Pourquoi agissent-ils à cet endroit-là ? Intensité du trafic, importance des richesses transportées, facilité d'abordage (navires ralentis, peu de personnel à bord), des populations pauvres et des Etats défaillants.

Quelles solutions sont envisagées ? Sécurisation militaire, des sociétés privées.

Des nouvelles routes ?

Le trafic maritime est aujourd'hui menacé par la piraterie, les pirates agissent aux points stratégiques de passage. Il faut donc sécuriser les routes maritimes, pour cela les flottes militaires des grandes puissances escortent les convois marchands, notamment dans le détroit de Malacca et le canal de Suez.

➤ De nouvelles routes ?

Vidéo sur les nouvelles routes. (Extrait journal France 2)

« Routes maritimes internationales » 2013

Il y a donc une nécessité de trouver des routes plus sécurisées, moins encombrées et plus rapides pour les échanges avec l'Asie en plein essor.

La route maritime par l'Arctique, ouverte aujourd'hui en raison de la fonte des glaces, pourrait modifier complètement l'organisation des réseaux.

Pour faire face au trafic croissant, il est aussi nécessaire d'aménager les routes existantes pour désengorger le trafic (Panama, Suez).

Ceci accroît les risques environnementaux : risques de marées noires,

Bilan : La dépendance de l'économie mondiale vis-à-vis de quelques points stratégiques se renforce.

II- Des flux générés et contrôlés par différents acteurs.

Tâche complexe sur l'entreprise CMA CGM (ANNEXE 4)

Reprise des travaux de groupe avec la consigne suivante :

A partir de l'exercice réalisé sur la CMA CGM, il s'agit de compléter le tableau suivant.

ACTEURS de la mondialisation	Transformation de l'organisation du monde
FTN FTN = firme transnationale, une entreprise avec des filiales dont les activités se déploient dans au moins 5 pays.	Implantations mondiales, emploi main d'œuvre Europe est et Asie, immatriculations en Europe et dans pays du Sud. DIT = Processus de division du travail entre des pays à faible coût de main d'œuvre (fabrication, assemblage) et pays développés (conception, technologies). Ou DIPP = division internationale du processus productif. Stratégie d'entreprise qui consiste à tirer profit des avantages comparatifs de chaque territoire : matières premières, coût et/ou qualification de la main d'œuvre, qualité des infrastructures, marché de consommateurs, conditions fiscales.
Etats	Certains Etats proposent des conditions avantageuses. Etats qui favorisent la mondialisation avec avantages fiscaux (voir ZES Shanghai)
Syndicats Société civile : ONG	Mobilisations citoyennes pour remettre en question l'organisation du monde
Pirates Organisations criminelles et illégales.	Développement des flux illicites et intégration de nouveaux espaces de la mondialisation.

En noir : ce que les élèves peuvent compléter

En vert : ce que le prof amène

Ces acteurs sont donc des acteurs spatiaux : **Acteurs spatiaux = ensemble des FTN, ONG, individus, organisations et Etats qui agissent sur l'organisation du monde.**

Ils profitent de la mise en concurrence des territoires et la renforcent.

La mondialisation = processus mettant en relation différents lieux et acteurs dans le monde, elle se traduit par

- **la multiplication des échanges entre les différentes parties du monde,**
- **par la transformation de l'organisation du monde**
- **par la mise en concurrence des territoires.**

ANNEXE 1

Travail sur le reportage consacré au Jules Verne.

Cette vidéo met en évidence trois enjeux à différentes échelles :

- 1- Après avoir visionné le reportage du JT de France 2 sur le Jules Verne, complétez le tableau suivant.**

Thèmes	Reformulation des éléments du reportage.
Le trajet du Jules Verne	
Un géant des mers	
La répartition des taches sur le navire	

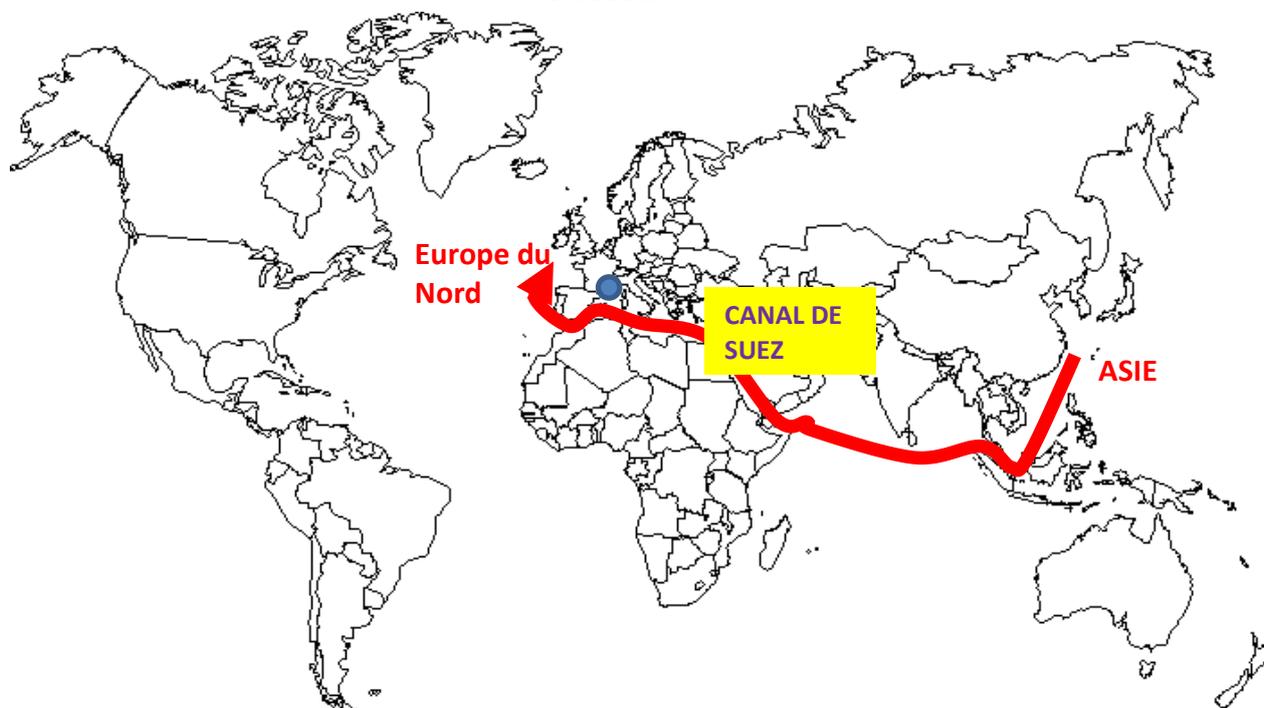
- 2- Cartographiez le parcours du Jules Verne, indiquez les passages difficiles. Indiquez le siège de la CMA CGM.**



CORRECTION

	Reformulation des éléments du reportage.
Le trajet du Jules Verne	mer rouge canal de Suez Malte vers Europe du Nord puis repart vers l'Asie
Un géant des mers	396m de long 53 m de large = 5 airbus 380 ½ milliards d'euros de marchandises, des biens indus et des produits finis (habits, vélos) venus d'Inde. 16 000 conteneurs
La répartition des taches sur le navire	8 français 20 philippins 1500 euros par mois

Le Trajet du Jules Verne



ANNEXE 2

À la recherche du Jules Verne

Le site www.marinetraffic.com/fr/ permet de suivre en temps réel le trafic maritime mondial. Comment ? Chaque navire dépassant une certaine taille doit posséder un système dit AIS (Automatic Identification System) permettant de le localiser par GPS. Le site recense ces navires et affiche leur localisation et leurs données.

- Dans un 1^{er} temps familiarisez-vous avec le site.

- Dans l'onglet filtre, décochez l'affichage des navires qui ne sont pas des cargos. Ensuite surfez et utilisez les options diverses proposées. Une fois que vous êtes un peu familiarisé avec le site débutez le travail.

- Dans un second temps, lancez-vous à la recherche de la localisation du Jules Verne.

- Dans la barre de recherche, entrez le nom du navire (CMA CGM JULES VERNE).

- Puis, grâce aux informations qui s'affichent, réalisez une fiche de présentation du navire dans laquelle vous indiquerez : ses dimensions, son pavillon, son port d'attache, son point de départ et d'arrivée.

- Grâce à l'option « past track », puis « show on map », localisez précisément le navire sur le fond de carte donné précédemment. Sur ce document, tracez le trajet effectué par le bateau.

- Dans un troisième temps, réalisez le même travail pour un autre navire de la même compagnie.
- Dans un dernier temps, utilisez l'option « density map » pour visualiser les principales routes maritimes. Repérez et placez les grandes interfaces maritimes, des points stratégiques (Malacca, Suez, Gibraltar) et les « autoroutes de la mer ».

ANNEXE 3

Des routes maritimes structurées en réseaux : Malte, un hub pour la CMA CGM.

A partir de ces deux documents :

- Identifiez les éléments visibles sur la photographie, dites quelles sont leurs fonctions.
- Montrer l'importance de Malte pour la compagnie CMA CGM.

Document 1 : le port de Malte.



Document 2 : un site stratégique pour la CMA CGM.

Malte est notre hub en Méditerranée, LE point de rencontre de nos navires et feeders dans cette région du globe.

Le Groupe a décidé il y a quelques années de faire de ce petit port sa plaque tournante méditerranéenne – idéalement situé au cœur de la Mare Nostrum entre Suez et Gibraltar, il ouvre des perspectives non seulement sur la Méditerranée mais également sur l'Adriatique et la Mer Noire.

Pour faire de Malte son centre névralgique en Méditerranée, le Groupe s'engage alors dans d'énormes travaux d'aménagement:

aujourd'hui, le terminal CMA CGM de Malte c'est :

- **70 hectares de terrain**
- **2140 mètres de quai**
- **23 portiques**
- **50 engins de manutention/110 camions**

Près de 50 ports sont desservis via Malte et plus de 130 connectés.

Pas de doute : le CMA CGM Jules Verne ne pouvait pas traverser la Méditerranée sans s'y arrêter !

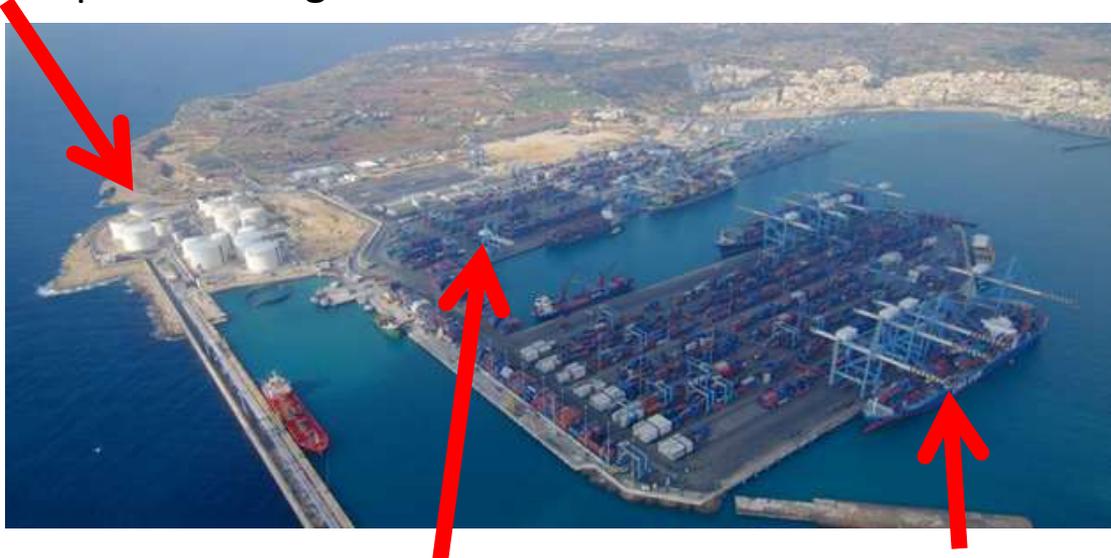
<http://www.cma-cgm-blog.com/fr/cma-cgm-jules-verne-malta-hub/>

CORRECTION

Identifiez les éléments visibles sur la photographie, dites quelles sont leurs fonctions.

Grues de déchargement pour le transbordement, ports moderne et automatisé, citernes pour recharger les bateaux, les darses (grands bassins), zones d'entrepôt des conteneurs.

citernes pour recharger les bateaux



zones d'entrepôt des
conteneurs.

Grues de
décharge
ment pour
le
transborde
ment

Montrer l'importance de Malte pour la compagnie CMA CGM.

Importance par rapport à sa localisation : perspectives sur la Méditerranée, l'Adriatique, entre Suez et Gibraltar, plaque tournante méditerranéenne.

C'est un **HUB** qui concentre les flux pour les redistribuer.

ANNEXE 4

La CMA CGM : Un exemple de FTN avec une implantation mondiale mais choisie.

Cet exercice s'intègre dans la deuxième partie du cours consacrée aux acteurs et flux de la mondialisation. Il s'agit de faire percevoir aux élèves le fonctionnement d'une FTN à travers l'exemple de la CMA CGM et donc de mettre en évidence les principaux acteurs de la mondialisation.

CONSIGNE

Vous effectuez un stage dans le cadre de votre licence professionnelle au sein de l'entreprise CMA CGM à Marseille.

Vous présentez à votre maître de stage le bilan de votre immersion dans cette FTN.

A l'aide des documents que vous avez à votre disposition, présentez la première partie de votre rapport de stage présentant l'entreprise. Elle comprendra :

- une présentation de l'entreprise
- une explication de ses choix d'implantation dans le monde
- une réflexion sur les pays dans lesquels sont immatriculés les navires de l'entreprise.
- une analyse de ses stratégies de recrutement du personnel navigant

(Vous travaillerez en petits groupe, votre restitution pourra prendre la forme que vous souhaitez : diaporama, paragraphe rédigé, organigramme...)

Document 1 : Les chiffres clés 2016.

Source : <http://www.cma-cgm.fr/le-groupe/qui-sommes-nous/presentation>

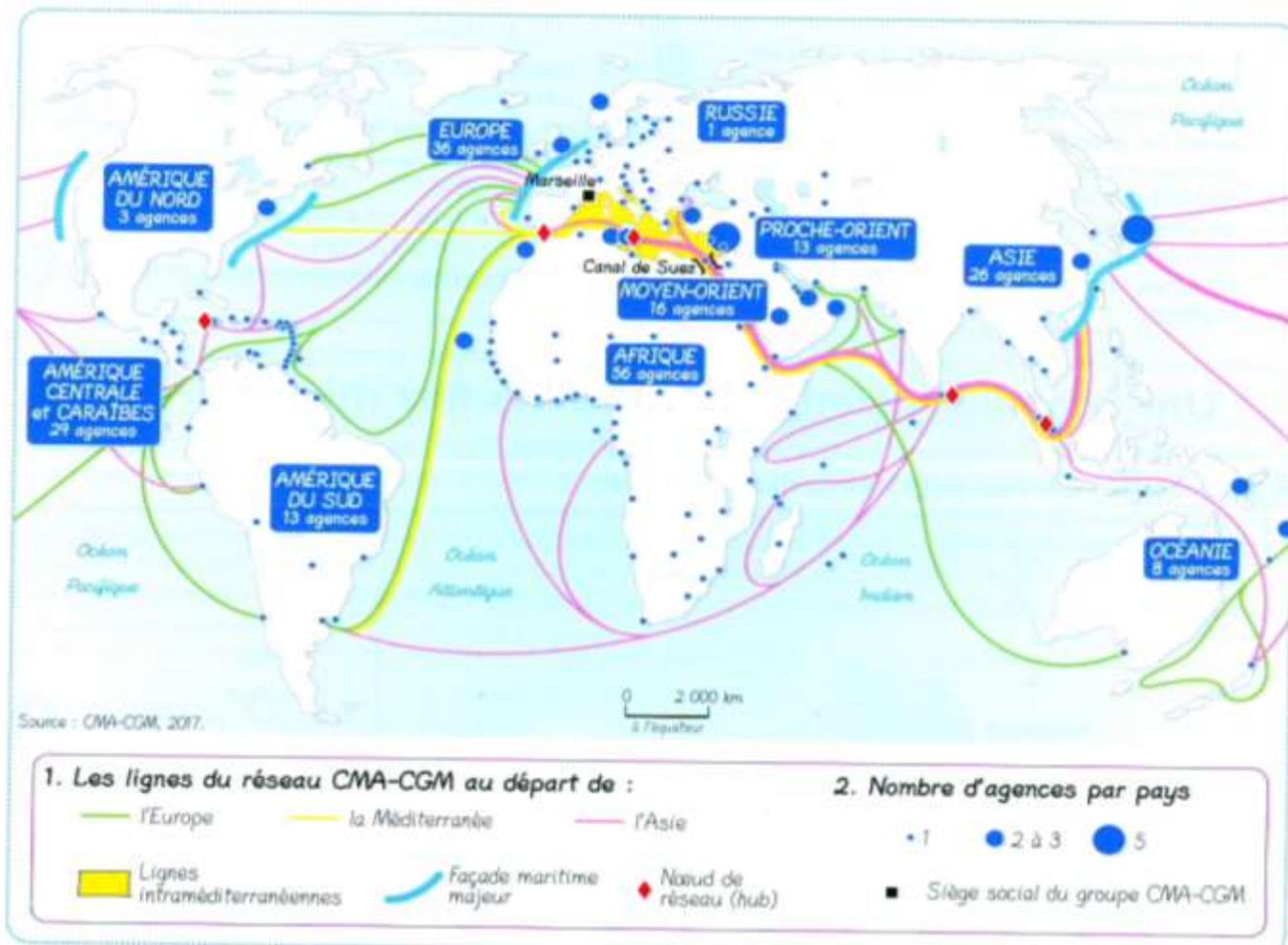


*(Juin 2016)

Document 2 : les compagnies exploitant des portes-conteneurs.

	Parts de marché (en % du total EVP, 2012)
APM-Maersk (Danemark)	15,8
MSC (Suisse)	13,9
CMA-CGM (France)	8,2
Cosco (Chine)	4,1
Hapag-Lloyd (Allemagne)	4
Evergreen (Taïwan)	3,9

Document 3 : La CMA CGM, une firme transnationale.



Le Groupe CMA CGM est présent partout dans le monde et sur toutes les mers du globe. Afin de fournir un service personnalisé, il bénéficie d'un portefeuille complémentaire de marques et filiales à l'expertise régionale forte :

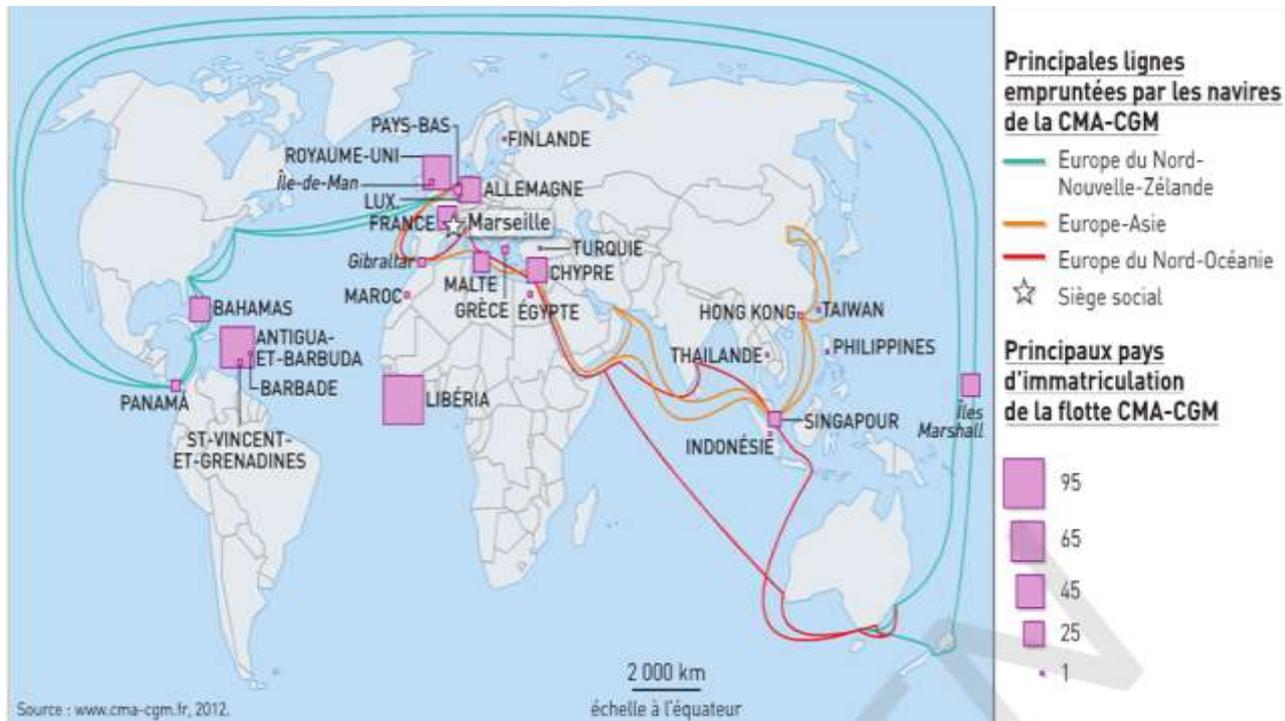
- **APL**, basé à Singapour ;
- **ANL**, en Océanie ;
- **CNC**, sur le marché de l'Intra-Asie ;
- **MacAndrews & OPDR**, en Europe ;
- **Comanav**, en Afrique du Nord.

Les filiales du Groupe CMA CGM, ce sont aussi :

- **CMA Ships**, pour la gestion de la flotte de navires et des équipages (maintenance, fourniture, projets de construction, etc.) ;
- **CMA Terminals & Terminal Link**, pour la construction, l'acquisition et l'opération de terminaux partout dans le monde ;
- **CMA CGM Logistics**, pour les solutions logistiques intégrées globales ;
- **des solutions multimodales** partout dans le monde, ainsi que **Greenmodal Transport**, en Europe.

Document 4 : une entreprise française et une flotte mondiale.

Un navire doit être immatriculé sous un pavillon national. Les règles (contrat de travail, règles de sécurité...) appliquées sur le navire sont celles de l'Etat dont il porte le pavillon. Il est possible pour une entreprise française de faire immatriculer ses navires dans un autre pays.



Document 5: le recrutement du personnel navigant.

CMA CGM "modernise" l'armement des navires sous RIF

Le groupe CMA CGM a présenté le 3 mars 2016 en comité d'entreprise un projet visant à "moderniser" l'armement des navires du groupe sous pavillon RIF. Pour les syndicats, et notamment la CGT, ce projet mènera à la perte des personnels navigants d'exécution français.

Le 3 mars 2016, la Tour CMA CGM de Marseille a certainement vibré. La présentation au comité d'entreprise du projet de "modernisation de l'armement des navires sous pavillon RIF" a fait grincer les dents des partenaires sociaux.

Ce projet présenté par **CMA Ships**, filiale du groupe CMA CGM en charge de la gestion des navires de l'armement, "a pour but de renforcer et d'améliorer la compétitivité des navires CMA CGM armés sous pavillon RIF".

(Pavillon RIF = registre international français).

[...]

Garantir l'emploi si les syndicats suivent

Dans la présentation que la direction a faite aux élus du comité d'entreprise, elle assure vouloir **pérenniser l'emploi** des marins français.

Selon une source syndicale, la direction se dirait "prête à garantir un nombre de postes situés dans une fourchette entre 409 et 496 marins, à condition de pouvoir gérer librement la répartition entre personnel d'exécution et officiers".

Afin de rassurer les partenaires sociaux, la direction rappelle que 21 navires doivent entrer dans la flotte entre 2016 et 2017, dont une partie pourrait être inscrits sous pavillon RIF, "à condition que les partenaires sociaux suivent le projet de la direction", continue le responsable syndical.

Des navigants ukrainiens ou sri lankais

Pour la CGT ce plan est une première étape qui pourrait mener, à terme et au niveau national, à l'effacement généralisé des personnels navigants d'exécution français.

"C'est une première marche. Viendra ensuite la même démarche pour les officiers. Lors du comité d'entreprise, CMA Ships n'a pas hésité à parler d'embaucher du personnel navigant d'exécution de nationalité ukrainienne ou sri lankaise en plus des Roumains et des Philippins actuellement en place. Et tout cela dans un seul et unique but de rationaliser les coûts sans se soucier de la sécurité", nous a raconté un responsable syndical.

[...]