

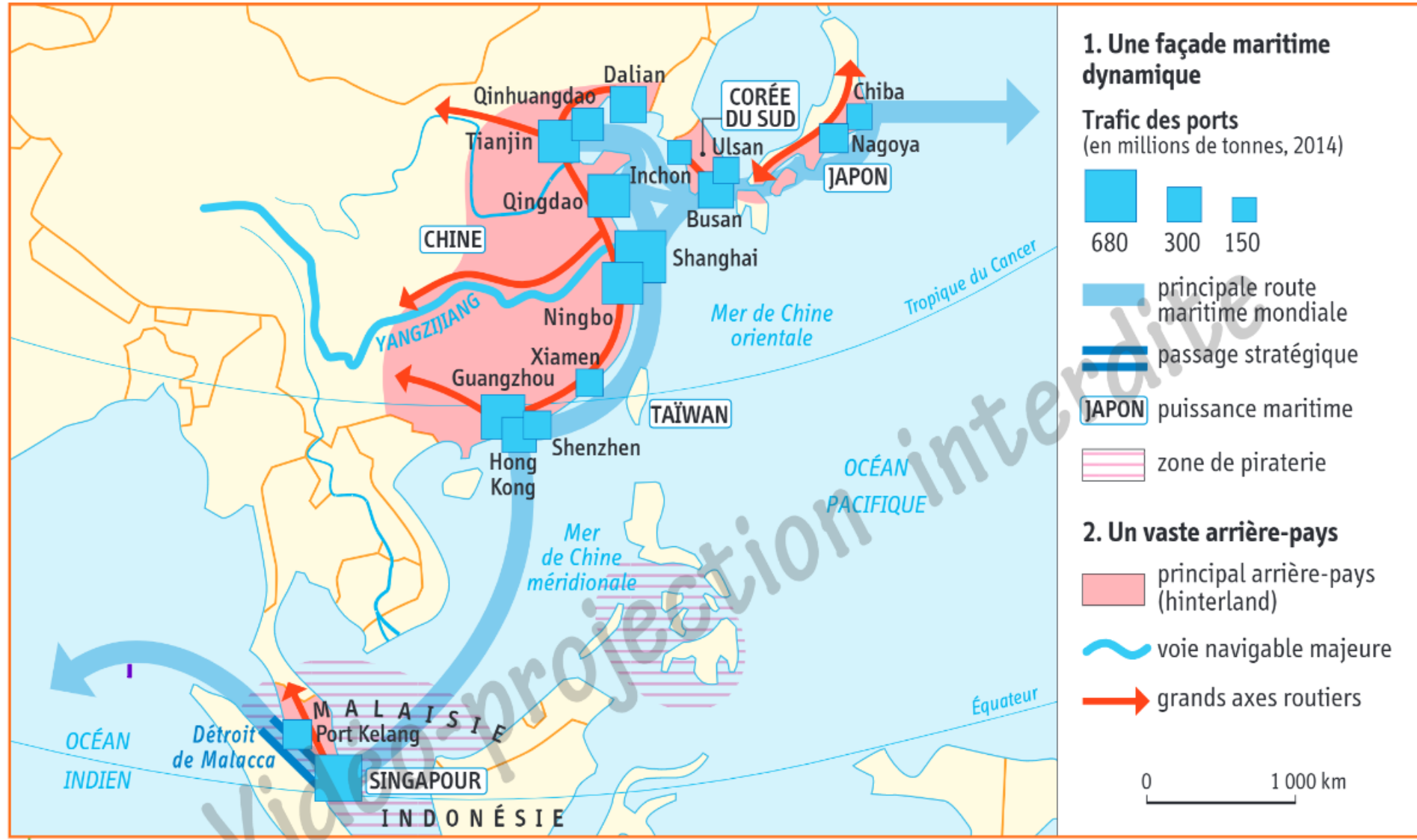
DOSSIER : LES LITTORAUX, DES ESPACES DÉDIÉS AUX ÉCHANGES

PBQ : COMMENT LA MARITIMISATION TRANSFORME-T-ELLE LES LITTORAUX ?



EXERCICE 1: EXPLIQUER UNE SITUATION





1 La façade maritime d'Asie-Pacifique

2 Le poids mondial de la façade d'Asie-Pacifique

« Depuis les années 1980, les ports de l'Asie orientale ont peu à peu constitué la première façade maritime mondiale. Adossés à des métropoles multimillionnaires également dotées d'aéroports de première importance pour le fret, ils permettent à cet ensemble régional d'être en relation avec le reste du monde. De cette région partent les deux plus grandes routes transocéaniques conteneurisées, l'une transpacifique et l'autre reliant l'Asie orientale à l'Europe. Mais le marché intra-asiatique est aussi le plus important au monde en volume. L'Asie orientale représente plus de 50 % des conteneurs manutentionnés dans le monde. »

■ Antoine Frémont et Anne Frémont-Vanacore, « Géographie des espaces maritimes », *Documentation photographique* n° 8 104, La Documentation française, mars-avril 2015.

3 Les 10 premiers ports du monde en 2014

	Nom du port (pays)	Trafic total en 2014 (en millions de tonnes)
1	Shanghai (Chine)	678
2	Singapour (Singapour)	581
3	Guangzhou (Chine)	501
4	Qingdao (Chine)	465
5	Port Hedland (Australie)	447
6	Tianjin (Chine)	446
7	Rotterdam (Pays-Bas)	445
8	Ningbo (Chine)	430
9	Dalian (Chine)	337
10	Busan (Corée du Sud)	335

Source : American Association of Port Authorities (AAPA), 2015.



Mer de Chine orientale

Pont de Donghai

Quais à conteneurs

4 Un port construit en pleine mer : le terminal de Yangshan à Shanghai

5 L'aménagement du port de Shanghai

« En 2004 débute à Shanghai l'activité du port de Yangshan. Situé au large, c'est un port en eau profonde, capable d'accueillir les plus grands porte-conteneurs du monde. Prenant appui sur des îles, les terminaux ont été construits sur des terre-pleins pour dégager à la fois les kilomètres de quais nécessaires à l'accueil des navires, mais aussi les surfaces de terminaux pour le stockage des conteneurs. Plus de 25 millions de conteneurs peuvent être manutentionnés chaque année dans ce port. Il est relié à un pont routier de 32 km à la terre ferme. [...] Avec le port de Ningbo, Shanghai devrait rapidement s'affirmer comme le premier ensemble portuaire de la façade maritime asiatique. Il y bénéficie d'une position centrale tout en prenant appui sur la puissance de son arrière-pays manufacturier, mais aussi sur celle, immense et en devenir, des provinces intérieures chinoises. »

■ Antoine Frémont et Anne Frémont-Vanacore, « Géographie des espaces maritimes », *Documentation photographique* n° 8 104, La Documentation française, mars-avril 2015.