

Etude de cas
Un transporteur maritime:
Maersk



Fabien Vergez – Collège Desaix – Tarbes
Fabien.vergez@ac-toulouse.fr

- Niveau et thème de programme:

Nouveau programme de Quatrième. Thème 2 Les échanges de marchandise.

Etude de cas: Les activités et le réseau d'une grande compagnie de transport maritime.

- Problème à traiter:

En quoi l'organisation d'une entreprise maritime comme Maersk à l'échelle mondiale reflète t-elle le système commercial mondial?

- Objectifs de contenu:

- Identifier les modalités de transport maritime, l'organisation d'un acteur

- Notions - vocabulaire: Conteneurs (EVP), armateur, Hub, zones franches, pavillon de complaisance, routes maritimes, piraterie, détroit, canal.

- Objectifs méthodologiques:

- Initier les élèves à la démarche de construction d'un croquis

- Raisonner à plusieurs échelles

- Ressources numériques et outils informatiques mobilisés:
 - Site de la compagnie Maersk (<http://www.maerskline.com>)
 - Carte en temps réel des navires (<http://www.marinetraffic.com>)
 - ENT pour la mise à disposition de liens et documents
 - TNI pour la construction de croquis

- Plan du déroulement de l'étude de cas

Etude de cas sur la compagnie maritime Maersk

- 1. Maersk, un acteur majeur du commerce mondial
- 2. Des routes maritimes insérées dans les tensions géopolitiques
- 3. Une stratégie d'entreprise qui s'appuie sur les différences économiques

1. Maersk, un acteur majeur du commerce mondial

L'étude de cas est introduite par un texte et une photo portant sur le plus grand porte-conteneur au monde l'Emma Maersk (11 000 EVP).

COMMERCE • Le Père Noël arrive en bateau

L'Emma Maersk est une belle métaphore de la mondialisation. Parti de Chine, ce gigantesque porte-conteneurs apporte aux Européens des cadeaux par milliers.

Cette année, le père Noël ne vient pas en traîneau, mais en bateau. Au grand soulagement des enfants, des parents et des commerçants – mais au grand désespoir des industriels européens –, des montagnes de crackers [papillotes contenant des pétards et des surprises], de jouets et de jeux, ainsi que des décorations, des calendriers, du papier cadeau, des denrées alimentaires et tous les cadeaux possibles et imaginables sont parvenus à Suffolk, le samedi 4 novembre, à bord de l'énorme Emma Maersk 3, en provenance de Chine.

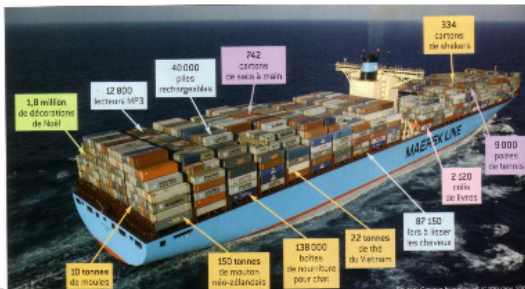
Si un malheur était arrivé à ce géant des mers, aussi large qu'une autoroute et propulsé par le plus gros moteur Diesel jamais construit, il aurait fallu tout bonnement annuler Noël. Le manifeste des 3 000 conteneurs de marchandises déchargés au Royaume-Uni avant que le navire ne poursuive sa route vers l'Europe continentale révèle la plus importante cargaison de produits festifs jamais expédiée – tout un univers flottant de désirs et de besoins britanniques. [...]

Mais l'Emma Maersk, dont l'équipage n'est composé que de 13 membres et dont l'hélice pèse 130 tonnes, témoigne également du transfert massif des industries manufacturières de l'Europe et des Etats-Unis vers la Chine à mesure que les échanges se libéralisent sous les auspices de l'Organisation mondiale du commerce. Si le navire, avec ses 11 000 conteneurs, est de loin le plus gros porte-conteneurs jamais construit, le port de Yantian, d'où il est parti en septembre, exporte chaque jour près de trois fois l'équivalent de ce chargement. [...]

Le porte-conteneurs, le premier d'une flotte de sept navires, retournera bientôt en Chine. Mais, au lieu de transporter des jeux, de la nourriture pour chat et des ordinateurs, il emportera les déchets du grand gaspillage de Noël. Certains parlent de cercle vicieux, d'autres de cercle vertueux. Les déchets en plastique sont devenus l'un de nos plus importants produits d'exportation vers la Chine, et, une fois recyclés, ils se retrouvent dans le type de jouets et de décorations que l'Emma Maersk vient d'apporter en Grande-Bretagne.

Courrier International n°836 – Traduction d'un article de John Vidal in *The Guardian*

Radiographie de l'Emma Maersk – source: Courrier International

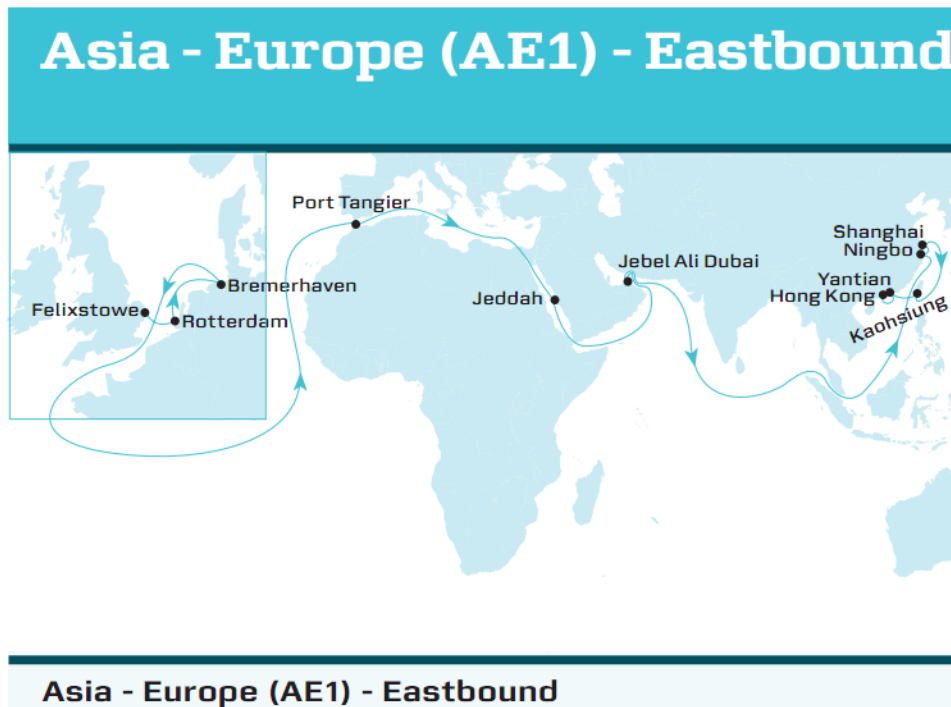


Le travail sur ces documents permet aux élèves de construire une représentation d'un porte-conteneur, de la nature des marchandises transportées.

Il permet également d'introduire la grande route conteneurisée est-ouest et de montrer l'échange inégal de marchandises.

2. Des routes maritimes insérées dans les tensions géopolitiques

- Cette deuxième partie permet de mettre en place les routes maritimes, la notion de Hub et de distribution régionale, de zone franche



A travers une page ENT les élèves sont invités à chercher la route de l'Emma Maersk vu dans le texte précédent et de repérer les étapes.

Le PDF de la route leur est ensuite montré au TNI et permet de placer dans le croquis la route Europe -Asie, les canaux et détroits stratégiques (Suez, Malacca...), les zones franches (HK, Jebel Ali), les Hubs (Rotterdam...)

2. Des routes maritimes insérées dans les tensions géopolitiques (suite)

- Un bref article sur l'attaque d'un porte-conteneur Maersk par des pirates au large de la Somalie, permet de montrer que loin de créer un effet-tunnel, les territoires situés à proximité des routes maritimes sont impactés également.

Une 3e attaque de pirates contre le Maersk-Alabama

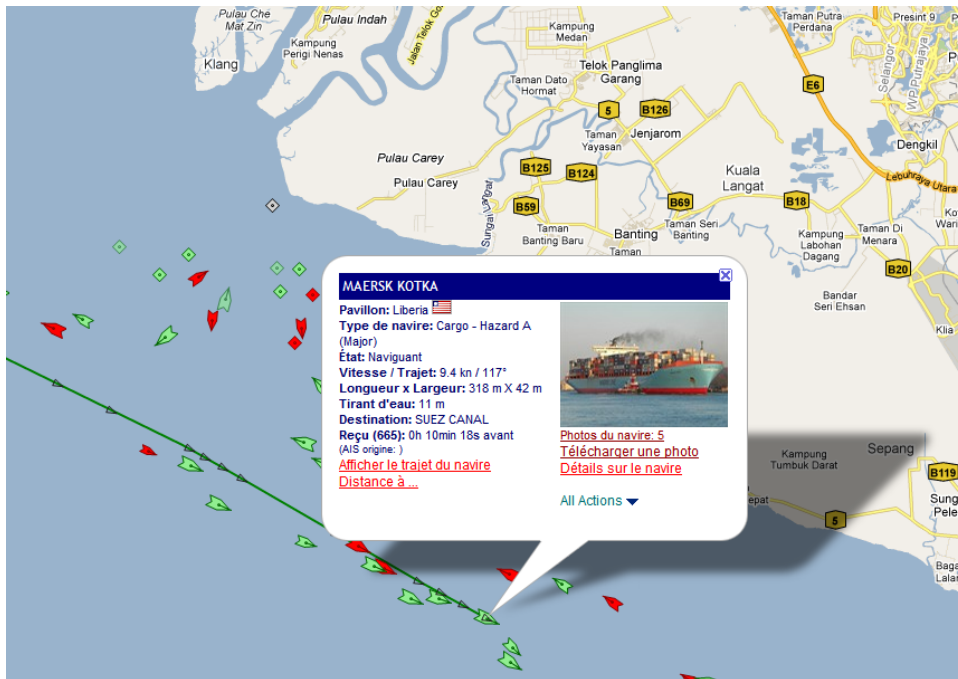


Le *Maersk-Alabama* a été de nouveau attaqué par des pirates, le 8 mars. C'est la 3e attaque contre ce navire depuis 2009. Mardi, un skiff avec quatre hommes à bord a été repéré par l'équipe de protection embarquée (des privés); lorsque le skiff est arrivé à une demi nautique du navire, les gardes ont repéré une échelle à bord du skiff. Des tirs d'intimidation ont alors été autorisés par le capitaine, puis des tirs plus précis qui ont finalement convaincu les assaillants potentiels de rebrousser chemin. En avril 2009 puis en septembre 2010, le *Maersk-Alabama* avait été la cible de pirates, la première attaque débouchant sur le rapt du capitaine Richard Phillips.

L'attaque de mardi a eu lieu à 13h45 GMT, au large de la Somalie (Latitude: 07 33 S Longitude: 048 48 E) selon l'Otan.

- 3. Une stratégie d'entreprise qui s'appuie sur les différences économiques

- Dans un dernier temps les élèves vont étudier la stratégie de cet acteur maritime danois à travers les notions de pavillons de complaisance

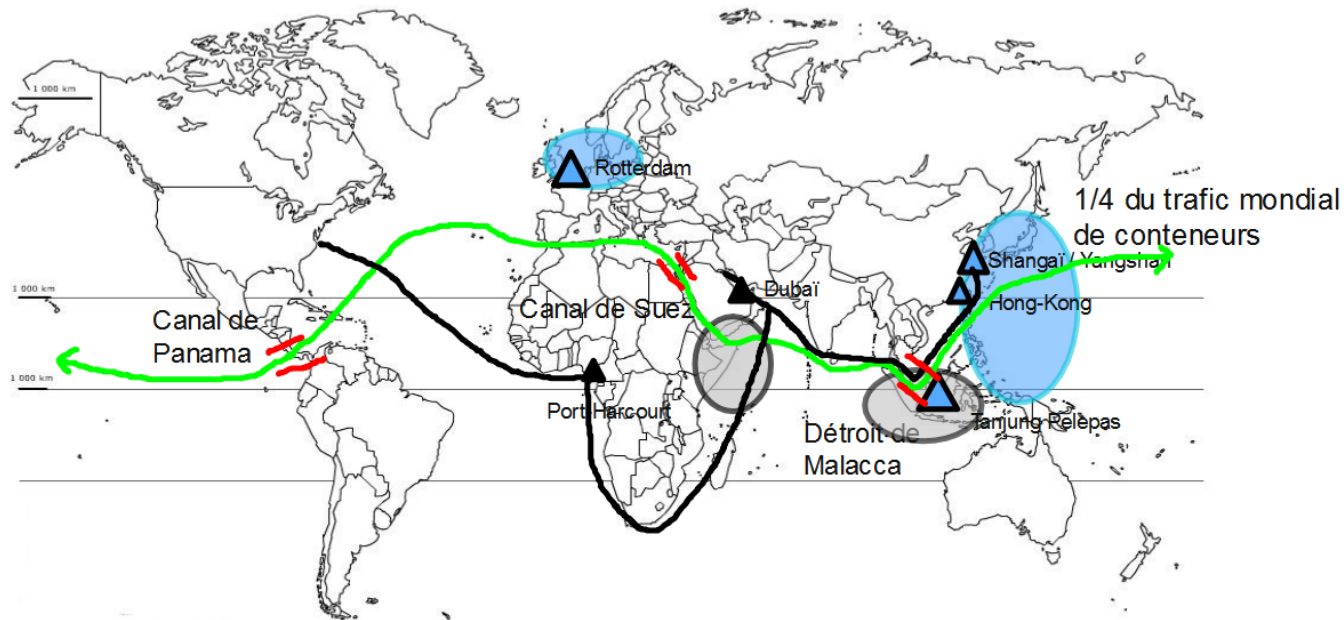


A l'aide d'une carte en temps réel du trafic maritime, les élèves sont invités dans un premier temps à observer où se situe l'Emma Maersk au moment du cours dans les grandes routes maritimes vues dans la partie précédente.

Dans un deuxième temps ils recherchent des navires de la compagnie Maersk et doivent noter leur pavillon.

Croquis de synthèse

L'étude de cas se conclut par la construction d'un croquis de synthèse, toutes les notions se retrouvant dans la légende. Des compléments sont apportés par le professeur sur les autres routes maritimes.



- I Des routes maritimes hiérarchisées
 - La grande route conteneurisée est / ouest
 - Les routes pétrolières majeures
 - Zones de trafic régional majeur
- II Des routes insérées au coeur des tensions géopolitiques
 - Canaux et détroits fréquentés
 - Zone de piraterie
- III Les grands pôles du trafic maritime
 - Principaux ports de conteneurs
 - Principaux terminaux pétroliers



Insertion de l'étude de cas dans les problématiques du thème

- L'étude de cas sur Maersk et le commerce maritime symbolise bien la mondialisation de par son organisation réticulaire
- Le trafic maritime relie des pôles hiérarchisés par des axes d'importance variable.
- Il met en relation des espaces différenciés socio-économiquement
- Cette étude de cas permet de construire la définition de la mondialisation avec l'exemple d'une entreprise où l'espace mondial devient une clé de lecture pertinente pour la compréhension du phénomène.

Bibliographie

- Antoine Frémont, Le monde en boîtes - Conteneurisation et mondialisation
INRETS 146 pages 15/03/2007
- CARROUE, Laurent, La mondialisation en débat, Documentation
photographique n°8037, 2004
- CARROUE, Laurent, Géographie de la mondialisation, Armand Colin, 2006
- *Les Echos* – dossier transports – supplément au numéro du mardi 11 mars
2008