

## CHAPITRE 3 – Une diversification des espaces et des acteurs de la production (dans le monde)

### Doc 1 p. 106 : Un succès européen

À partir des années 1960, certains gouvernements européens, dont la France, décident d'accélérer le développement de leurs entreprises aéronautiques dans un secteur encore largement dominé par Boeing. C'est le début de l'aventure Airbus qui se révèle un grand succès. En trente ans, il parvient à dépasser son rival américain en termes de vente. [...]

La fusée Ariane, dont le premier programme date de 1973, a longtemps symbolisé l'Europe de l'espace. Aujourd'hui, Thales ou EADS sont des acteurs essentiels du marché des satellites de télécommunication. La conception et le montage sont effectués dans de nombreux sites européens (France, Suède, Italie, Suisse et Allemagne) [...] et au centre spatial guyanais de Kourou, ce qui permet d'associer une région ultra-périphérique<sup>1</sup> de l'Union européenne à ce secteur de pointe. La réussite d'Ariane, comme celle d'Airbus, vient du fait que l'Europe a réussi à mutualiser les ressources gigantesques que nécessite ce secteur (capitaux, laboratoires, technologie avancée). [...]

Des puissances émergentes sont entrées dans la cour des grands aux côtés des

Européens et des Américains : les Chinois ont envoyé un homme dans l'espace [...].  
Pour conserver son avance, l'Europe doit nouer des alliances avec de nouveaux  
partenaires : les fusées russes Soyouz sont maintenant lancées depuis Kourou.

Vincent Adoumié (dir.), Géographie de l'Europe,

Hachette Supérieur, 2013.

1. Statut des 5 DROM français (Guyane, Martinique, Guadeloupe, La Réunion, Mayotte), comme territoires intégrés à l'Union européenne.

## **Doc 6 p. 108 : Airbus, une réussite européenne**

L'exemple d'Airbus permet de poser la problématique du système productif de l'aéronautique en France. Dès les années 1950, il est apparu que les seules compétences nationales étaient trop limitées pour affronter la concurrence des États-Unis.

Le modèle industriel d'Airbus est celui d'un archipel productif où les pièces des avions sont fabriquées dans différentes villes d'Europe. Les chaînes d'assemblage sont alimentées par des navires dédiés, par des Beluga (c'est-à-dire des Airbus au fuselage surdimensionné), ou même en convois exceptionnels par la route.

Des concurrents apparaissent en Russie (Sukhoi), en Chine (Comac), au Brésil (Embraer), au Canada (Bombardier) et au Japon (Mitsubishi). Pour Airbus et ses sous-traitants, le jeu consiste à prendre des participations dans ces entreprises, à implanter des centres de recherche dans ces pays ou à devenir des fournisseurs incontournables de pièces techniques, et cela en concurrence avec des entreprises japonaises et américaines.

Benoît Montabone (dir.), géographe et chercheur à l'université Rennes 2,  
La France, géographie générale, Atlande, 2018.

## **Doc 1 p. 110 : Un espace productif de services**

Située à la pointe de la péninsule malaise, cette métropole de 5,5 millions d'habitants contrôle l'un des principaux détroits maritimes mondiaux, celui de Malacca. Elle est devenue en quelques décennies l'un des plus petits mais des plus prospères pays du monde. Ce « miracle économique » repose sur un modèle de capitalisme à la fois très directif et très libéral (zones franches, paradis fiscal<sup>1</sup>...).

Singapour est un petit archipel émietté (59 îles), de surface réduite (719 km<sup>2</sup>) et à fortes densités (7 700 hab./km<sup>2</sup>) qui impose des contraintes extrêmement fortes au développement économique et urbain. Pour y répondre, les surfaces disponibles augmentent de 24 % en six décennies grâce au remblaiement des littoraux et à la construction de vastes terre-pleins. Ces gains de terrains constructibles permettent la création de vastes zones aéroportuaires (Changi ouvert en 1981), portuaires (Pasir Panjang...) et industrielles ultra-modernes (Jurong...) qui font de Singapour un hub mondial. [...]

À l'échelle continentale, Singapour mobilise un large bassin migratoire s'étendant des Philippines à l'Inde. Ce personnel peu qualifié qui représente 30 % de la population, est indispensable à son fonctionnement.

Laurent Carroué, Atlas de la mondialisation, une seule terre, des mondes,

© Éditions Autrement, 2018.

1. Paradis fiscal : voir p. 125.

## **Doc 5 p. 111 : Un site de production industriel attractif**

Le groupe britannique Dyson a choisi Singapour pour fabriquer la voiture électrique qu'il développe. La construction de l'usine sur mesure, comprenant deux étages, doit s'achever en 2020.

Pour le PDG du groupe, Jim Rowan, « choisir le site de production de nos voitures est une décision complexe. Singapour donne accès à des marchés à forte croissance, de même qu'à une chaîne logistique très complète et à une main-d'œuvre hautement qualifiée. » Le groupe emploie 1 100 personnes dans la cité-État du Sud-Est de l'Asie, où il compte désormais doubler ses effectifs.

Toutes activités confondues, Dyson emploie environ 12 000 personnes dans le monde, dont un pan important en Asie du Sud-Est où se trouvent ses centres de production. Créé à la fin des années 1970 par l'inventeur James Dyson, le groupe a démarré en fabricant des aspirateurs sans sac, avant d'étendre ses activités aux sèche-cheveux, purificateurs d'air et batteries.

« Dyson choisit Singapour pour fabriquer sa voiture électrique »,

AFP, octobre 2018.

## **Doc 1 p. 112 : La production chinoise en Afrique**

Le groupe chinois Huajian est installé en Éthiopie depuis 2012. [...] Chaque année, Huajian fabrique et exporte entre 1,5 et 2 millions de paires de chaussures pour femmes pour des marques comme Guess et Naturalizer.

Selon la Banque mondiale, la Chine devrait délocaliser 85 millions d'emplois industriels dans les prochaines années. L'implantation en Éthiopie était une évidence pour le groupe Huajian qui emploie 25 000 personnes à Dongguan dans le Sud de la Chine. « De nombreux fabricants ont été obligés de quitter l'Asie à cause de l'augmentation des salaires et du prix des matières premières », explique Nara Zhou, responsable des relations publiques de Huajian. « L'Éthiopie possède le plus grand cheptel d'Afrique. Nous achetons 80 % de notre cuir dans les tanneries locales à moindre coût. »

Chez Huajian comme dans la plupart des usines étrangères de textile et de cuir qui se sont implantées en Éthiopie, le salaire mensuel moyen est d'environ 70 euros. Jusqu'à dix fois moins que dans l'usine du monde qu'était devenue la Chine.

« Le Made in Ethiopia sur la voie du Bangladesh ? »,

Le Monde, 12 février 2016.

## **Doc 5 p. 113 : Les stratégies des entreprises chinoises en Afrique**

« Les investisseurs chinois restent d'abord motivés par la quête des matières premières », explique Ruben Nizard, économiste. « Depuis des années, on parle de diversification des économies africaines, mais la réalité, c'est que nous en sommes encore très loin. Seuls les pays relativement pauvres en matières premières comme l'Éthiopie ont une relation plus équilibrée avec la Chine. Pour les autres, nous dressons un constat de forte dépendance autour du pétrole, des matières premières brutes minérales et des métaux. Ils représentent 90 % du total des exportations africaines vers la Chine. Au Congo-Kinshasa, par exemple, le cuivre est de plus en plus transformé localement, mais essentiellement via des entreprises chinoises implantées sur place. Au Congo-Brazzaville, une nouvelle loi oblige ces entreprises à n'employer que 20 % de main-d'œuvre chinoise. »

Les pistes concernant d'autres secteurs que les métaux et les minerais sont aujourd'hui encore relativement marginales. Il s'agit de l'agriculture (bois de rose, tabac, sésame et oranges d'Afrique du Sud) et de la production d'articles manufacturés.

« La relation Chine-Afrique entre croissance et dépendance »,

Le Monde, 13 novembre 2017.

## **Doc 7 p. 114 : Les intérêts diplomatiques vus de Chine**

« Pour accroître son influence dans le domaine militaire, Pékin organise des formations pour les officiers africains qui peuvent suivre des cursus en Chine, en français ou en anglais. Le coût est pris en charge par Pékin. Cela permet de tisser un réseau parmi les futures élites africaines », rappelle le colonel Jérôme Pellistrandi, rédacteur en chef de la Revue Défense nationale.

Autre aspect de cette coopération militaire, la vente d'armes chinoises. Que ce soit en république démocratique du Congo (RDC), au Soudan ou en Centrafrique, on ne voit plus de conflit en Afrique sans armes chinoises, dont le rustique et bon marché fusil Type 56, version chinoise de l'AK-47. [...]

Le dernier point concerne l'engagement chinois dans des actions multilatérales. [...]

La Chine s'engage sous la bannière de l'ONU, devenant même le premier contributeur de casques bleus parmi les membres permanents du Conseil de sécurité. Une force de 8 000 hommes est en attente, prête à intervenir sous mandat de l'ONU, et les premiers hélicoptères chinois, quatre Mi171, ont été déployés au Soudan du Sud. Pékin a également offert une aide militaire de 100 millions de dollars à l'Union africaine.

Sébastien Le Belzic, « La diplomatie chinoise en Afrique passe aussi par les armes », Le Monde Afrique, 25 juin 2018.



## **Doc 10 p. 115 : Une aide au développement ?**

Il faut savoir que les entreprises publiques chinoises, en mal de matières premières, ont investi massivement dans des pays comme le Soudan du Sud ou la république démocratique du Congo. Mais les prêts chinois soulèvent des inquiétudes pour la stabilité financière de pays qui pourraient se retrouver lestés par un lourd endettement pour de longues années. À titre d'exemple, la dette publique de Djibouti a explosé de 50 % à 85 % du PIB en l'espace de deux ans, suscitant l'inquiétude du Fonds monétaire international (FMI) à l'égard des créances dues à Pékin.

Ailleurs, des citoyens dénoncent parfois le recours à la main-d'œuvre chinoise et des contrats par trop favorables aux entreprises de l'empire du Milieu. À Madagascar, des manifestants ont ainsi protesté pendant des mois en 2016 contre l'octroi pour quarante ans à une société chinoise de droits d'exploitation d'une mine d'or. Au Kenya, une ligne de chemin de fer financée par Pékin a été critiquée pour son coût et sa construction à travers des parcs nationaux. Mais le ministre kényan des Transports vient d'annoncer qu'une nouvelle tranche du projet serait signée au sommet de Pékin, pour 3,8 milliards de dollars.

« Afrique-Chine, un sommet pour prendre date »,

Le Point Afrique, 3 septembre 2018.

## **Doc 2 p. 116 : La Silicon Valley, capitale mondiale des industries high tech**

Territoire emblématique de la haute technologie américaine, la Silicon Valley est un pilier essentiel de la puissance des États-Unis. Son développement repose de plus en plus sur une immigration de travailleurs qualifiés. [...]

De Intel à Google, la Silicon Valley n'est pas un simple pôle des industries d'information et de communication. Elle est en effet la capitale mondiale des industries high tech ; elle est un pilier majeur de la puissance américaine ; elle est un puissant atout géo-économique et géopolitique. Figure emblématique de la mondialisation, la Silicon Valley relie de diverses manières les États-Unis au reste du monde : porte d'entrée des « talents » scientifiques et techniques en provenance de tous pays, territoire pilote du brain drain<sup>1</sup>, attirant jeunes chercheurs, innovateurs et créateurs d'entreprises du monde entier, elle tire inversement avantage de l'ouverture des marchés pour déverser sur le monde, par vagues successives, des innovations et des produits technologiques hautement sophistiqués.

Frédéric Leriche, chercheur à l'université de Versailles Saint-Quentin,

« Du local au global :

géopolitique de la Silicon Valley », Revue Diplomatie,

n° 85, mars-avril 2016.

1. Migrations de scientifiques, de chercheurs et de personnes très qualifiées.

### **Doc 3 p. 116 : Un système intégré pour l'innovation**

Les deux universités prestigieuses de Stanford et Berkeley irriguent la Silicon Valley en diplômés. Quand les uns sont recrutés à prix d'or par les grandes entreprises, d'autres se lancent dans l'aventure entrepreneuriale. Ce dynamisme s'explique en grande partie par la capacité de ces deux établissements d'enseignement supérieur à concentrer ressources et compétences au sein de structures uniques.

Aux États-Unis, les universités conservent la propriété intellectuelle des recherches qu'elles mènent bien qu'elles soient financées par l'État et plus précisément par l'armée qui reste un investisseur majeur dans toute la région. La recherche est complètement intégrée au paysage économique de la Silicon Valley. Les grands groupes rachètent régulièrement des start-up prometteuses, tout en ayant appris à les intégrer au cœur de leur business. Les acteurs de la Silicon Valley ont conscience de faire partie d'un même système dont le bon fonctionnement profite à tous.

D'après « Dans la Silicon Valley, le système universitaire au cœur de la matrice », Educpros, [en ligne] 1er décembre 2017.

## **Doc 4 p. 119 : L'internationalisation des FTN**

Les firmes multinationales sont à l'avant-garde de la mondialisation de l'économie. À partir du milieu des années 1980, leurs investissements directs à l'étranger (IDE), visant à créer, acquérir ou financer des filiales étrangères, ont explosé. Le but était non seulement de conquérir de nouveaux marchés, mais aussi, de plus en plus, de produire aux meilleures conditions salariales, fiscales, etc. En internationalisant leur production, elles en sont venues à jouer un rôle crucial dans le commerce mondial : de la conception des produits à leur commercialisation, les chaînes de valeur contrôlées par des multinationales sont à l'origine de 80 % des échanges internationaux. De par leur taille et leur capacité à mettre en concurrence les États, les plus grandes de ces sociétés jouissent d'un pouvoir considérable [...].

Depuis la crise de 2008, pourtant, cette mondialisation marque le pas [...]. En profitant d'une main-d'œuvre bon marché et d'un allègement général de la fiscalité, les multinationales avaient accru leurs profits de façon impressionnante ; mais la tendance s'est inversée [...]. La grande phase d'expansion des multinationales est peut-être passée. Mais pas pour toutes. Les géants du secteur technologique, en position souvent dominante sur leur marché, sont au contraire lancés à la conquête du monde.

Gabriel Hassan, Alternatives économiques,

hors-série n° 112, octobre 2017.

## **Doc 4 p. 121 : La chaîne de valeur mondiale du ketchup**

Cofco Tunhe est ce qu'on appelle dans la filière « un premier transformateur ».

L'entreprise fournit en barils de concentré de tomates les grands noms de l'industrie alimentaire mondiale : ces multinationales assemblent dans leurs usines de « deuxième transformation » les matières premières qui entrent dans les recettes de leurs produits. Elles utilisent et retransforment à des milliers de kilomètres des champs chinois l'ingrédient de base [...]. « Heinz est l'un de nos plus importants clients », précise Yu Tianchi<sup>1</sup>.

« La transformation de la tomate est une activité à faible marge, c'est pourquoi Heinz achète notre concentré. De cette manière, Heinz resserre son activité sur les transformations et productions où les marges sont plus importantes. Heinz nous aide énormément, que ce soit au niveau des variétés de tomates que nous développons ensemble afin d'optimiser nos productions, ou en ce qui concerne la formation de nos producteurs ». [...] En 1916, la multinationale était déjà dotée d'un centre d'étude agronomique et de jardins expérimentaux dédiés à la tomate [...]. Les variétés de tomates d'industrie Heinz sont cultivées par toute la filière mondiale, sur tous les continents.

Jean-Baptiste Malet, L'Empire de l'or rouge.

Enquête mondiale sur la tomate d'industrie,

© Librairie Arthème Fayard, 2017.

1. Yu Tianchi est le plus haut dirigeant de Cofco Tunhe.

### **Doc 3 p. 122 : Le Club Med aux Seychelles**

Le Club Med a annoncé [...] l'ouverture en 2020 de son premier village-vacances dans le luxueux archipel des Seychelles, dans le cadre de son développement à l'international. Le groupe, détenu par le conglomérat<sup>1</sup> chinois Fosun depuis 2015 et positionné sur les vacances haut de gamme, avait annoncé début 2017 une accélération de ses ouvertures en France et à l'étranger. [...]

Situé à 30 minutes de l'aéroport international de Mahé, ce club sera « particulièrement accessible pour la clientèle internationale, notamment européenne et asiatique ». L'établissement, « entre jardins tropicaux et océan Indien », sera doté de 295 chambres et bordé par trois plages de sable blanc [...].

Cette ouverture « participera au développement de l'économie locale avec la création de plusieurs centaines d'emplois directs et autant d'emplois indirects », selon le groupe. Le pionnier des villages-vacances français – dont le premier avait ouvert dans les années 1950 – est présent dans plus de 40 pays.

« Club Med poursuit son expansion internationale »,

Le Figaro, [en ligne] 15 novembre 2017.

1. Groupe constitué d'entreprises aux activités différentes.

## **Cours. Les espaces de production dans le monde : une diversité croissante (p. 128-129)**

**Comment les systèmes productifs organisent-ils l'espace mondial ?**

### **1 - La diversité des espaces productifs**

La production mondiale est contrôlée par les grandes puissances économiques. Elle se définit par l'ensemble des opérations (création, conception) qui, localisées dans différents pays, permettent de réaliser un produit fini et contribuent à produire de la valeur ajoutée. À l'échelle mondiale, les puissances occidentales (États-Unis, Allemagne, Royaume-Uni, France) et le Japon sont de plus en plus concurrencées par les puissances émergentes (Chine, Inde, Brésil). Mais les États-Unis conservent encore un tiers des dépenses de Recherche-Développement.

Le système productif mondial demeure dominé par les industries. La valeur de la production industrielle a augmenté de plus de 30 % au cours des dix dernières années. Si l'Asie concentre 80 % de cette croissance, la Chine est la première puissance industrielle depuis 2013. Cependant, les tâches de fabrication (textile, automobile, électronique...) sont de plus en plus dispersées et se délocalisent en Turquie, au Maroc, en Europe orientale (Pologne, Roumanie...), en Asie du Sud-Est (Thaïlande, Indonésie, Vietnam) et en Afrique (Afrique du Sud, Nigeria, Éthiopie).

Certaines économies reposent sur l'exploitation des ressources énergétiques, minières et agricoles. C'est surtout le cas des pays d'Amérique latine, d'Afrique ou de la Russie. La valeur des productions agricoles (→ thème 3) et minières a été multipliée par deux depuis le début du XXI<sup>e</sup> siècle. La Russie dépend encore

largement de sa production d'hydrocarbures alors que les pétromonarchies du Golfe persique se diversifient (le Qatar dans les investissements sportifs).

## **2 - Une production organisée par des entreprises multinationales**

Les firmes transnationales (FTN) sont les acteurs majeurs de la production. Sur les 500 premières FTN en 2017, plus de 427 sont concentrées dans les pays développés, États-Unis en tête suivis des pays d'Europe de l'Ouest et du Japon. Elles peuvent être d'importants groupes pétroliers (Shell, Exxon, Total), agroalimentaires (Nestlé, Danone), automobiles (Toyota, Ford). Toutefois, les pays émergents, en particulier les BRICS, comptent de plus en plus de FTN (Sinopec, Petro China en Chine, Tata en Inde, Gazprom en Russie).

Les FTN structurent leur production en réseaux. De nombreux produits (textiles, chaussures, matériels électroniques) sont fabriqués dans des usines appartenant à des sous-traitants extérieurs, sans lien juridique avec les grands groupes donneurs d'ordres (par exemple, le groupe taïwanais Foxconn qui assemble les smartphones d'Apple en Chine).

Les entreprises des pays développés sont des acteurs de l'économie numérique. Plus de 60 % sont étatsuniennes (les GAFAM : Google, Apple, Facebook, Amazon, Microsoft), britanniques et allemandes. Avec seulement quatre multinationales, le poids des pays émergents reste marginal (Alibaba en Chine). Par ailleurs, de toutes petites entreprises et start-up aux Nords comme aux Suds utilisent les plateformes numériques (Ebay) pour vendre dans le monde entier. Dans les pays développés, les services aux entreprises (activités comptables, numérique, publicité ...)



constituent, en termes d'emplois et de chiffre d'affaires, le principal contributeur au secteur des services.

### **3 - Une compétition entre acteurs et territoires productifs**

Les acteurs publics valorisent leurs atouts. Les États mettent en œuvre des politiques attractives en subventionnant certains secteurs productifs (Recherche-Développement, aéronautique...), en proposant une fiscalité avantageuse favorisant les bas salaires (Bangladesh, Thaïlande, Vietnam, Éthiopie...) et des règles sociales et environnementales assouplies dans les zones franches. Ils aménagent le territoire pour faciliter l'accès au numérique et au transport.

Quelques acteurs tentent d'imposer des règles de bonne conduite aux FTN.

Certaines organisations internationales (Banque mondiale), des ONG et certains médias tentent de lutter contre leur absence de transparence financière (placement de leurs profits dans les paradis fiscaux). Ils dénoncent aussi leur non-respect des règles (travail des enfants, conditions de travail).

Les territoires sont mis en concurrence. Alors que les pays développés ont du mal à lutter contre les délocalisations industrielles, les pays émergents montrent leur capacité à orienter leur économie vers les secteurs les plus porteurs. Copiant le modèle de la Silicon Valley californienne, Shenzhen en Chine, la Silicon Wadi à Tel Aviv, la Silicon Oasis à Dubaï attirent chercheurs, universitaires et entrepreneurs du monde entier qui coopèrent dans des pôles de l'innovation.

## **Cours. Métropolisation, littoralisation des espaces productifs et accroissement des flux (p. 130-131)**

**Pourquoi les métropoles et les littoraux sont-ils des espaces productifs attractifs ?**

### **1 - Des flux de plus en plus importants**

Les échanges de marchandises ont augmenté depuis les années 1990. Le volume des échanges a été multiplié par 3,5. Si les flux sont encore polarisés par les grandes puissances (10 États assurent la moitié du commerce mondial), le poids des pays en développement est de plus en plus déterminant : en 2017, ils représentaient 43 % du commerce mondial. Depuis les crises de 2008-2009 et de 2015, la croissance du commerce plus irrégulière s'explique par le moindre dynamisme des pays émergents.

Les flux financiers sont très polarisés et interconnectés. Seule une vingtaine d'États bénéficie de l'essentiel des investissements directs à l'étranger (IDE) émis par les firmes transnationales (FTN) pour implanter ou contrôler une nouvelle filiale. Les FTN des pays émergents représentent désormais plus du quart de ces IDE. La capitalisation boursière concerne principalement une dizaine de places boursières : New York (41 % de la capitalisation boursière), Londres, Tokyo, Paris, Shanghai, Shenzhen, Hong Kong... dominant la planète financière. D'autres émergent : Mumbai, São Paulo, Mexico...

Le commerce des services est le plus dynamique. Au cours des vingt dernières années, il augmente plus rapidement que le commerce des marchandises.

Les pays en développement jouent un rôle croissant ; leur part dans la valeur des exportations mondiales de services (assurances, etc.) est passée d'un quart à un tiers.

## **2 - Les littoraux accueillent des fonctions productives**

Les grands ports associent logistique et industries. Les zones industrialo-portuaires regroupent des raffineries de pétrole, des usines pétrochimiques, sidérurgiques, chimiques, agroalimentaires et d'immenses plateformes de stockage des marchandises. Aux Pays-Bas, Rotterdam prévoit par exemple la création d'un nouveau terre-plein à conteneurs pour réduire les temps de manutention, si bien que le port s'étire désormais sur plus de 30 kilomètres.

Les zones franches se multiplient. Depuis 1978, la Chine attire les investisseurs étrangers au sein des zones économiques spéciales (ZES). La plus importante, celle de Shenzhen dans le delta de la rivière des Perles, non loin de Hong Kong, s'étend sur 2 000 km<sup>2</sup> et dépose 50 % des brevets internationaux de la Chine, déifiant ainsi la Silicon Valley. Face à ce succès, d'autres pays se sont lancés dans ce type d'aménagement avec plus ou moins de réussite : on en dénombre aujourd'hui plus de 4 300 dans 120 pays.

Les littoraux touristiques se diversifient. En 25 ans, le nombre de touristes a été multiplié par 3 (1,4 milliard en 2018). Cet accroissement est lié au développement du transport aérien et à la hausse globale du niveau de vie des sociétés émergentes en Asie et en Amérique. Les bassins méditerranéen, caribéen et les mers de Chine

restent les premières zones d'accueil du tourisme balnéaire. Portées par l'essor des croisières, d'autres se développent (Moyen-Orient, régions polaires...), contribuant à la mise en tourisme du monde.

### **3 - Une recomposition du commerce mondial favorable à l'Asie orientale**

La croissance des flux maritimes intensifie la littoralisation. Ils représentent 80 % des échanges mondiaux de marchandises. Le transport maritime s'organise en alliances mondiales de grands groupes spécialisés dans la conteneurisation (APM Maersk, MSC, Cosco, CMA-CGM) qui parcourent des lignes régulières et rejoignent les principaux ports (les hubs) situés sur les littoraux de grandes métropoles.

Le commerce maritime connaît un basculement vers l'Asie orientale. Elle réalise 25 % des échanges mondiaux et assure 40 % du trafic mondial des conteneurs. Les ports chinois (12 des 20 premiers ports mondiaux dont Shanghai, Shenzhen, Ningbo qui représentent 60 % du trafic mondial) et du reste de l'Asie orientale (Singapour, Busan) connaissent une progression spectaculaire (excepté au Japon). Ils dessinent la première façade maritime mondiale devant la Northern range (Rotterdam) en Europe occidentale et les façades nord-américaines (New York, ports du golfe du Mexique). Leurs interfaces relient leurs arrière-pays mégapolitains (américain, européen, japonais et chinois) à l'avant-pays océanique mondial.

À l'image du monde, la métropolisation se renforce en Asie. Elle se traduit par la concentration des hommes, des activités, des capitaux et des infrastructures dans les grandes villes.