

## G5 - MÉTROPOLISATION, LITTORALISATION DES ESPACES PRODUCTIFS ET ACCROISSEMENT DES FLUX

Séance 1 : 1 heure

### Introduction

Doc. vidéoprojeté : « L'intérieur de Wall Street, la bourse du New York »

Doc. vidéoprojeté : « Le port de conteneurs de Singapour »

- Dans la mondialisation, les flux sont de plus intenses, surtout dans les métropoles et sur les littoraux.
- La **métropolisation** désigne le processus de concentration de population et de pouvoirs de commandement dans les villes fortement peuplées (en général, on considère qu'une métropole, avec son aire urbaine, compte au moins un million d'habitants). La **littoralisation** désigne la concentration des populations et des activités économiques à proximité des littoraux, à la fois sur terre (c'est-à-dire à l'arrière du trait de côte) qu'en mer (c'est-à-dire sur les espaces maritimes eux-mêmes).
- Cette concentration des hommes et des activités dans les métropoles et dans sur les littoraux est étroitement liée à la mondialisation car ce processus, dans son fonctionnement, est particulièrement sélectif : les métropoles et les littoraux sont justement les territoires privilégiés de la mondialisation.
- **Problématique** : Quelles sont les conséquences spatiales de la recomposition des espaces productifs ?

### I. Un accroissement des flux de toute nature à l'échelle mondiale

Doc. pages 126-127 : « Métropolisation, littoralisation et accroissement des flux »

Doc. vidéoprojeté : « L'évolution des principaux flux mondialisés »

Consigne : En analysant les documents, vous montrerez qu'il se produit une explosion des flux autour de quelques grands pôles, que ces flux mettent en place une mise en réseau du monde qui demeure sélective et que les flux financiers mondiaux sont permanents mais fragiles.

#### **Point méthode : Analyser deux documents**

- analyser les documents en y prélevant des informations puis en les expliquant ;
- confronter les documents en les complétant ou en les critiquant l'un l'autre.

#### **A. Une explosion des flux autour de quelques grands pôles (doc. 1 et 2)**

<i>Références aux documents</i>	<i>Explications à partir des savoirs</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dans le document 2, on voit trois courbes qui augmentent depuis les années 1990 :               <ul style="list-style-type: none"> <li>- la courbe bleue représente les exportations de biens et de services, qui ont été multipliées par 4 depuis 1990</li> <li>- la courbe rouge représente le trafic aérien de passagers, qui a été multiplié par 4 depuis 1990</li> <li>- la courbe verte représente les investissements directs à l'étranger, qui ont été multipliés par 3 depuis 1995</li> </ul> </li> <li>• Sur le document 1, les métropoles mondiales, principales ou secondaires, sont représentées avec des cercles rouges de taille variée. Elles sont situées en Amérique du Nord (Los Angeles, San Francisco, New York, Toronto), en Europe de l'Ouest (Paris, Londres, Bruxelles, Berlin), en Asie Pacifique (Tokyo, Séoul, Pékin, Shanghai, Hong Kong, Singapour) et en Océanie (Sydney)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La <b>mondialisation</b> (mise en relation, à l'échelle mondiale, de territoires par des flux variés) se caractérise par une explosion des <b>flux</b> (circulation entre plusieurs lieux sur une infrastructure) de marchandises, de capitaux, d'informations et d'hommes dans le cadre d'une nouvelle division internationale du travail. Depuis 1990, la valeur du commerce mondial a quadruplé : elle s'élève à 22 800 milliards de dollars, dont 79% pour les biens matériels et 21% pour les services.</li> <li>• Mais les flux restent très polarisés : vingt États réalisent 72% du commerce mondial (Chine, États-Unis, Allemagne, Japon). Le commerce intra-continentale est majoritaire (52% des flux), notamment en Europe et en Asie. Dix États réalisent 67% des services de transports mondiaux alors que quelques pôles se spécialisent dans les fonctions de redistribution (Singapour, Hong Kong...).</li> </ul>

## B. Une mise en réseau du monde qui demeure sélective (doc. 1)

<i>Références aux documents</i>	<i>Explications à partir des savoirs</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sur le document 1, des flux sont dessinés : <ul style="list-style-type: none"> <li>- les flèches épaisses rouges représentent les flux majeurs de la mondialisation</li> <li>- les flèches fines violettes représentent les flux d'hydrocarbures</li> <li>- les flèches fines vertes représentent les flux de produits manufacturés et agricoles</li> <li>- les flèches fines roses représentent les flux financiers</li> </ul> </li> <li>• On s'aperçoit, sur le document 1, que tous ces flux convergent vers les métropoles, dessinées avec des cercles rouges, situées en Amérique du Nord, en Europe occidentale, en Asie Pacifique et en Océanie (c'est-à-dire dans la « Triade élargie »). Ces métropoles attirent les flux de passagers, de marchandises, d'informations et de capitaux, qu'ils viennent des autres pays développés ou bien de pays en développement.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De puissants <b>réseaux</b> (ensemble d'axes et de nœuds par lesquels transitent les flux, qu'ils soient matériels, immatériels ou humains) et nœuds quadrillent le monde. Cette connexion à l'espace productif mondial dépend du niveau de développement des États et des régions. Elle se traduit à toutes les échelles, par des phénomènes de sur-intégration ou de sur-exclusion.</li> <li>• Le transport aérien enregistre un quadruplement du trafic de passagers (qui atteint 4 milliards de personnes par an en 2017). Pourtant, seulement 20 aéroports sur un total de 3 200 dans le monde captent la moitié du trafic mondial : c'est le cas des aéroports d'Atlanta, de Pékin ou de Dubaï (qui sont les trois premiers mondiaux). Ils servent de <b>hubs and spokes</b> (nœud situé au cœur d'un réseau de transport ou de communication qui centralise et redistribue les flux) aux grandes compagnies aériennes.</li> </ul>

## C. Des flux financiers mondiaux permanents mais fragiles (doc. 1 et 2)

<i>Références aux documents</i>	<i>Explications à partir des savoirs</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dans le document 2, la courbe verte représente les investissements directs à l'étranger : leur montant a triplé depuis 1995.</li> <li>• Sur le document 1, les flux financiers sont représentés par des flèches fines roses qui convergent vers les métropoles, représentées par des cercles rouges : ce sont dans ces métropoles que se situent les principales places boursières comme New York, Londres, Tokyo ou Paris.</li> <li>• La courbe verte, dans le document 2, suit une évolution très irrégulière : le montant des investissements s'est effondré en 2001 et en 2008, avant de repartir chaque fois à la hausse ensuite.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La révolution numérique est au cœur du système financier mondial. Le volume des <b>investissements directs à l'étranger</b> (sommes d'argent investies par une entreprise sur un territoire étranger) a triplé depuis 1995. Les acteurs du système financier (banques, assurances, FTN) transfèrent leurs capitaux sur les différents marchés en exploitant les différences entre les territoires.</li> <li>• Quelques places financières dominent le monde (Wall Street à New York, la City à Londres...). Dix bourses polarisent 80% de la <b>capitalisation boursière</b> (valeurs cotées sur une place boursière). Avec l'informatique, les transactions sont réalisées en quelques secondes. Plus de 5 000 milliards de dollars s'échangent par jour sur le marché financier mondial, surtout entre New York et Londres.</li> <li>• Cependant, ce système spéculatif très instable débouche sur de nombreuses crises : celle de 2001 (liée aux attentats du 11 septembre) ou celle de 2008 (liée à la crise des subprimes) ont obligé les États et les organismes internationaux (comme le FMI) à intervenir au prix d'un accroissement de l'endettement public.</li> </ul>

## II. Des espaces productifs fortement concentrés sur les littoraux

Doc. vidéoprojeté : « Les flux de marchandises dans le monde »

Doc. vidéoprojeté : « Le port en eaux profondes de Yangshan (près de Shanghai) »

Consigne : En analysant les documents, vous montrerez que le transport maritime est un acteur de la division internationale du travail. Puis, vous présenterez les façades maritimes attractives pour les échanges. Enfin, vous montrerez que les grands ports sont de plus en plus performants.

### Point méthode : Analyser deux documents

- analyser les documents en y prélevant des informations puis en les expliquant ;
- confronter les documents en les complétant ou en les critiquant l'un l'autre.

### A. Le transport maritime, un acteur de la nouvelle DIT (doc. 1 et 2)

Références aux documents	Explications à partir des savoirs
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sur le document 1, en haut à droite, sont dessinés des porte-conteneurs, dont la taille est croissante depuis 1956 : depuis le « <i>early container ship</i> » (500 à 800 EVP) jusqu'au « <i>Triple E</i> » (18 000 EVP), soit une capacité de transport multipliée par 36.</li> <li>• Sur le document 2, on voit le port en eaux profondes de Yangshan, près de Shanghai. Au premier plan, un porte-conteneurs de la CMA-CGM est en train d'être chargé ou déchargé.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Le transport maritime connaît un important essor. Avec 93 000 navires, il réalise 80% des flux en volume et 70% en valeur. En 30 ans, le trafic mondial et le volume de la flotte ont triplé. La taille des navires augmente : les porte-conteneurs se sont imposés.</li> <li>• L'organisation du transport maritime est dominée par de grandes compagnies : APM Maersk (Danemark), MSC (Italie-Suisse), Cosco (Chine), CMA-CGM (France). Elles desservent les grandes routes maritimes mondiales et desservent les grands ports (Shanghai, Singapour, Rotterdam...). La <b>division internationale du travail</b> désigne la spécialisation de certains pays dans la production de biens et de services, qu'ils exportent sur le marché mondial.</li> </ul>

### B. Les façades maritimes attractives pour les échanges (doc. 1)

Références aux documents	Explications à partir des savoirs
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sur le document 1, la concentration des hommes et des activités est représentée par des lignes épaisses roses positionnées sur certains littoraux : ceux des États-Unis, du Brésil et de l'Argentine, le long de la Manche et du détroit de Gibraltar, ceux de l'Inde, près du détroit de Malacca, ceux de la Chine, du Japon et de l'Est de l'Australie.</li> <li>• Sur le document 1, on voit les ports, dessinés avec des carrés bleus sur lesquels une ancre blanche a été ajoutée, concentrés dans les grandes façades maritimes mondiales : ces ports sont concentrés en Asie Pacifique (Shanghai, Hong Kong), en Europe du Nord (Rotterdam) et aux États-Unis (Los Angeles).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La mondialisation s'accompagne d'une <b>littoralisation</b> (concentration des hommes et des activités sur les littoraux). Les littoraux sont des <b>interfaces</b> (lignes mettant en contact des espaces différents par le biais de flux) qui connectent l'arrière-pays aux espaces maritimes. Ils sont le lieu de la croissance démographique, urbaine et économique.</li> <li>• Quelques grandes <b>façades maritimes</b> (ensembles composés d'une espace maritime et d'un espace terrestre, situés de part et d'autre d'un littoral, où se développent des activités en rapport avec la mer : pêche, tourisme...) jouent un rôle majeur dans l'économie mondiale : elles regroupent les plus grands ports mondiaux, qui assurent le trafic mondial de conteneurs. Vingt ports polarisent 52% du trafic mondial.</li> </ul>

### C. Des grands ports de plus en plus performants (doc. 1 et 2)

<i>Références aux documents</i>	<i>Explications à partir des savoirs</i>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Sur le document 1, dans le cadre en haut à droite, on voit que la taille des porte-conteneurs a augmenté depuis les années 1950 mais aussi que les ports, représentés par des carrés bleus avec ancre blanche, sont situés dans les mêmes régions, près les uns des autres.</li><li>• Le document 2 montre le port en eaux profondes de Yangshan, près de Shanghai. Il s'agit d'un port artificiel, dédié aux porte-conteneurs. Il est équipé de larges quais sur lesquels des grues roulent sur des rails, afin de charger et de décharger les conteneurs. A l'arrière du quai, se trouvent de vastes zones de stockage qui ont été bétonnées.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• La concurrence oblige les grands ports à se moderniser sans cesse pour garder leur rang. Ils doivent réduire les coûts et les délais, en assurant la sécurité ainsi qu'en proposant de nouveaux services (dédouanement...). L'évolution de la taille des porte-conteneurs impose aussi une extension et un approfondissement des ports. Cette modernisation portuaire se fait au prix d'investissements financiers considérables.</li><li>• Les espaces portuaires des métropoles connaissent de profondes mutations. Afin de faire face à la croissance de la <b>conteneurisation</b> (généralisation de l'usage du conteneur dans le transport maritime), ils doivent trouver de nouveaux terrains pour développer les zones de stockage et les zones industrielles. Ils multiplient les terre-pleins gagnés sur la mer pour implanter des terminaux pour porte-conteneurs qui s'arrêtent quelques heures seulement. Dans certains ports chinois, des <b>zones économiques spéciales</b> (espace dans lequel des conditions fiscales et douanières avantageuses existent pour attirer les investisseurs étrangers) ont été aménagées.</li></ul>

### III. Les grandes métropoles au cœur du système productif mondial

Doc. vidéoprojeté : « L'archipel mégapolitain mondial »

Doc. vidéoprojeté : « Des fonctions métropolitaines à Londres »

Consigne : En analysant les documents, vous montrerez que les métropoles sont des pilotes du système productif mondial. Puis vous mettrez en évidence la hiérarchie urbaine à toutes les échelles ainsi que la recomposition permanente des territoires métropolitains.

#### Point méthode : Analyser deux documents

- analyser les documents en y prélevant des informations puis en les expliquant ;
- confronter les documents en les complétant ou en les critiquant l'un l'autre.

#### A. Les métropoles, des pilotes du système productif mondial (doc. 1 et 2)

<i>Références aux documents</i>	<i>Explications à partir des savoirs</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dans le document 1, les métropoles sont dessinées avec des cercles rouges (pôles économiques et politiques) et violets (pôles économiques) : ces métropoles se trouvent en Amérique du Nord, au Brésil et en Argentine, en Europe de l'Ouest, en Asie Pacifique, en Asie du Sud et dans l'Océanie.</li> <li>• Dans ces métropoles, des infrastructures contribuent à leur rayonnement et à leur puissance : dans le document 1, des ports (carrés bleus avec une ancre blanche) et des aéroports (carré bleu avec un avion blanc) mais aussi, dans le document 2, des quartiers d'affaires, comme à Canary Wharf à Londres, où on voit des gratte-ciel accueillant des FTN, des banques et des compagnies d'assurance.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les grandes métropoles jouent un rôle majeur dans l'économie mondiale. Les 300 premières réalisent 50% du PIB mondial avec seulement 23% des emplois et de la population. Leur production de richesse, mesurée par le <b>produit urbain brut</b>, est souvent supérieure à celle d'un État (New York produit plus que la Corée du Sud).</li> <li>• Leur pouvoir ne cesse de se renforcer du fait du processus de <b>métropolisation</b>. Il repose sur la capacité à polariser les fonctions de commandement et les emplois les plus rares et les plus stratégiques : sièges sociaux des FTN, universités, banques ou compagnies d'assurance... Les métropoles mobilisent des atouts : qualification de la main-d'œuvre, densité des infrastructures...</li> </ul>

#### B. Une hiérarchie urbaine à toutes les échelles géographiques (doc. 1 et 2)

<i>Références aux documents</i>	<i>Explications à partir des savoirs</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dans le document 2, certaines métropoles sont représentées avec un cercle rouge (métropole économique et politique au rayonnement mondial) : c'est le cas de Londres, montrée dans le document 2 : la photo présente des lieux emblématiques qui contribuent au rayonnement politique, économique et touristique de la ville.</li> <li>• Dans le document 1, des lignes jaunes plus ou moins épaisses représentent les relations entre les métropoles : les traits les plus jaunes et les plus épais représentent les liens entre les métropoles des trois pôles de la Triade (Amérique du Nord, Europe de l'Ouest, Asie Pacifique).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ces métropoles rayonnent à des échelles différentes. La puissance de Londres rayonne sur le Sud-Est de l'Angleterre (dont elle est la métropole la plus peuplée et la plus active), sur tout le Royaume-Uni (dont elle est la capitale politique), sur une partie de l'Union européenne (jusqu'au « Brexit ») mais aussi sur le monde (dont elle est un des centres financiers majeurs).</li> <li>• Ces métropoles fonctionnent en réseaux dans le cadre d'une hiérarchie urbaine. Des <b>villes mondiales</b> (métropoles dont le rayonnement est mondial) dominent la planète : Tokyo, Londres, New York... Des métropoles s'affirment dans les pays du Sud : elles peuvent avoir un rayonnement mondial (comme Mumbai en Inde) ou continental (comme Santiago au Chili).</li> </ul>

### C. Des territoires métropolitains en recomposition permanente (doc. 2)

<i>Références aux documents</i>	<i>Explications à partir des savoirs</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dans le document 1, les villes étant les cinq plus riches du monde sont représentées par des carrés noirs avec un dollar blanc : il s'agit de New York, Chicago, Los Angeles, Paris et Tokyo.</li> <li>• Sur le document 2, on distingue, à l'arrière-plan, le quartier d'affaires de Canary Wharf avec ses gratte-ciel qui accueillent les sièges sociaux de FTN britanniques, de banques et de compagnies d'assurance.</li> <li>• Dans une métropole comme Londres (document 2), on voit que les abords de la Tamise ont été aménagés par les pouvoirs publics (la mairie de Londres) : l'hôtel de ville, les quais, les lieux touristiques comme la Tour de Londres, le quartier d'affaires de Canary Wharf...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nœuds privilégiés de la production et de la circulation de richesses, les métropoles sont affectées par des recompositions sociales et économiques, avec l'émergence de nouveaux secteurs innovants (Internet et médias...) ou de nouveaux services (audit, conseil...).</li> <li>• Les espaces métropolitains sont sujets à de profondes mutations. Les <b>quartiers d'affaires</b> (zones dans lesquelles se concentrent les sièges sociaux dans des gratte-ciel), comme la City ou Canary Wharf à Londres, ou les technopoles scientifiques, comme le plateau de Saclay à Paris, se développent.</li> <li>• En forte concurrence, les autorités publiques et les acteurs privés adaptent leurs stratégies au sein des métropoles. Les acteurs publics cherchent à attirer les emplois et les investissements (en offrant de nouveaux équipements) pour faire croître leurs revenus fiscaux. Les acteurs privés, eux, cherchent à profiter des équipements tout en essayant de réduire la pression fiscale.</li> </ul>

#### **Conclusion**

- Dans le cadre de la mondialisation, les flux de toute nature s'intensifient et les espaces productifs connaissent des recompositions spatiales majeures. Ces recompositions se traduisent par une plus grande concentration des hommes et des activités sur les littoraux et dans les métropoles.
- **Cette concentration croissante est un facteur de production de richesses et d'emplois mais elle bouleverse les paysages et génère souvent des conflits d'usages entre les différents acteurs.**
- Pour ces raisons, la mondialisation doit être régulée car elle est à l'origine d'inégalités spatiales et d'effets néfastes, notamment aux plans environnemental et sanitaire.