

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

Séance 1 : 1 heure

Introduction

Doc. vidéoprojeté : « Le terminal à conteneurs du port de Hong Kong »

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

- 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

- La **mondialisation** (mise en relation, à l'échelle mondiale, de territoires par des flux variés) se caractérise par une explosion des **flux** (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.
- Mais ces échanges restent très polarisés : vingt États réalisent 72% du commerce mondial, dont la Chine, les États-Unis, l'Allemagne, le Japon et la France. 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 régionale ou continentale (Singapour, Hong Kong, Émirats arabes unis...).

B. Une mise en réseau du monde qui demeure sélective

- De puissants **réseaux** (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.
- Le transport aérien connaît un véritable boom avec 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 **hubs and spokes** (nœud situé au cœur d'un réseau de transport ou de communication qui centralise et redistribue les flux) aux grandes compagnies aériennes.

C. Des flux financiers mondiaux permanents mais fragiles

- La révolution numérique est au cœur du système financier mondial. Le volume des **investissements directs à l'étranger** (sommes d'argent investies par une entreprise sur un territoire étranger) échangés entre 1995 et 2017 a triplé. Les acteurs du système financier mondiale (banques, assurances, firmes transnationales) transfèrent leurs capitaux sur les différents marchés en exploitant les différences entre les territoires.
- Quelques grandes places financières interconnectées dominent le monde (Wall Street à New York, la City à Londres...). Dix bourses polarisent 80% de la **capitalisation boursière** (ensemble des 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, en particulier entre New York et Londres.
- Cependant, ce système spéculatif très instable débouche sur de nombreuses crises : celle de 2008-2009 a obligé les États et les organismes internationaux (comme le Fonds monétaire international) à intervenir au prix d'un accroissement de l'endettement public.

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

- Le transport maritime connaît un important essor. Avec 93 000 navires, il réalise 80% des échanges mondiaux en volume et 70% en valeur. En 30 ans, le trafic mondial et le volume de la flotte ont triplé. La taille des navires ne cesse de croître : les porte-conteneurs se sont imposés.
- La chaîne de valeur du commerce maritime se transforme avec la spécialisation des pays. La Corée du Sud, le Japon et la Chine réalisent 92% de la construction navale mondiale. Cinq pays (Panama, Libéria, îles Marshall, Hong Kong et Singapour) immatriculent 58% de la flotte.
- 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...).

B. Les façades maritimes attractives pour les échanges

- La mondialisation s'accompagne d'un vaste processus de littoralisation (concentration des hommes et des activités sur les littoraux). Les littoraux sont des interfaces (ligne mettant en contact des espaces de nature différente par le biais de flux) qui connectent leur arrière-pays, sur terre, aux échanges maritimes mondiaux. Ils sont souvent le lieu privilégié de la croissance démographique, urbaine et économique, comme en Chine, en Inde et au Brésil.
- Quelques grandes façades maritimes (ensemble composé d'une espace maritime et d'un espace terrestre de part et d'autre d'un littoral, où se développe des activités en rapport avec la mer : pêche, commerce, tourisme...) jouent un rôle majeur dans l'économie mondiale : la façade pacifique du Japon, le littoral chinois, la *Northern Range* en Europe, la côte Nord-Est des États-Unis et la côte californienne. Elles regroupent de grandes métropoles, de vastes bassins productifs et les plus grands ports mondiaux. Vingt ports polarisent 52% du trafic mondial.
- L'Asie orientale, avec la Chine, devient le nœud central de la circulation maritime mondiale avec 40% des flux, dont 64% du trafic de conteneurs. Les pays du Sud réalisent désormais 65% des activités maritimes mondiales en lien avec la division internationale du travail.

C. Des grands ports de plus en plus performants

- L'exacerbation de 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, financement...). Cette modernisation de l'appareil portuaire se fait au prix d'investissements financiers considérables.
- Les espaces portuaires des métropoles connaissent de profondes mutations. Afin de faire face à la croissance de la conteneurisation (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 terres gagnées sur la mer pour implanter des terminaux pour porte-conteneurs qui s'arrêtent quelques heures seulement. Dans certains ports chinois, des zones économiques spéciales (espace dans lequel des conditions fiscales et douanières avantageuses existent pour attirer les investisseurs étrangers) ont été aménagées.

III. Les grandes métropoles au cœur du système productif mondial

Doc. vidéoprojeté : « L'archipel mégapolitain mondial »

Doc. vidéoprojeté : « Londres vue depuis la Tamise »

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

- 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 **produit urbain brut**, est souvent supérieure à celle d'un État (Tokyo produit plus que le Canada, New York produit plus que la Corée du Sud).
- Leur pouvoir ne cesse de se renforcer du fait du processus de **métropolisation**. Il repose sur la capacité à polariser les fonctions de commandement et les emplois les plus rares et les plus stratégiques : sièges sociaux des firmes transnationales, universités, banques ou compagnies d'assurance, médias mondiaux... Pour cela, les métropoles mobilisent de nombreux atouts : diversité du tissu productif, qualification de la main-d'œuvre, densité des infrastructures...

B. Une hiérarchie urbaine à toutes les échelles géographiques

- Ces métropoles organisent de vastes aires productives emboîtées à toutes les échelles. La puissance de Londres repose ainsi sur son rayonnement sur le Sud-Est de l'Angleterre (dont elle est la métropole la plus peuplée et la plus active), sur l'ensemble du Royaume-Uni (dont elle est la capitale politique et économique), sur une partie de l'Union européenne (jusqu'à ce que le « *Brexit* » soit effectif) mais aussi sur le monde (dont elle est un centre financier majeur).
- Ces métropoles fonctionnent en réseaux dans le cadre d'une hiérarchie urbaine mondiale et continentale. Des **villes mondiales** (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 (Mumbai en Inde) ou continental (Santiago au Chili).

C. Des territoires métropolitains en recomposition permanente

- Nœuds privilégiés de la production et de la circulation de richesses, les métropoles connaissent des recompositions économiques et sociales permanentes avec l'émergence de nouveaux secteurs innovants (Internet et médias...) ou de nouveaux services (audit, conseil...).
- Les espaces métropolitains sont sujets à de profondes mutations. Les **quartiers d'affaires** (zones dans lesquelles se concentrent les sièges sociaux dans des gratte-ciel), comme la *City* à Londres, ou les technopoles scientifiques, comme le plateau de Saclay à Paris, se développent.
- 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.

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 dans les métropoles et sur les littoraux.
- Mais cette concentration croissante bouleverse les paysages (urbanisation, densification, bétonnage, dégradations environnementales) et génère souvent des conflits d'usages entre les différents acteurs des territoires concernés (population locale, touristes, entreprises...).