

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

Séance 1 : 1 heure

### Introduction

Doc. vidéoprojeté : « Moskva City : le nouveau quartier d'affaires de Moscou (Russie) »

Doc. vidéoprojeté : « Busan : la plus grande zone industrialo-portuaire de Corée du Sud »

- Dans la mondialisation, des flux intenses et variés (hommes, marchandises, capitaux, informations) circulent surtout entre les métropoles et les littoraux, où sont concentrés les espaces productifs.
- 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). Il en résulte une intensification des **flux** (ensemble des échanges de personnes, de marchandises, d'informations et de capitaux sur un réseau) entre ces espaces productifs dans le contexte de la mondialisation.
- 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 : Comment la mondialisation renforce-t-elle la hiérarchisation des espaces productifs ?**

### I. Une concentration des espaces productifs dans les métropoles

Doc. vidéoprojeté : « L'archipel mégapolitain mondial »

Doc. vidéoprojeté : « Des fonctions métropolitaines à Londres »

Consigne : En confrontant les documents, vous montrerez que les métropoles pilotent le système productif mondial. Puis, vous mettrez en évidence la hiérarchie métropolitaine à toutes les échelles ainsi que la recomposition des territoires dans les métropoles.

#### 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, 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 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 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 métropolitaine à toutes les échelles (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. Une recomposition des territoires dans les métropoles (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>

## II. Une concentration des espaces productifs 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 confrontant les documents, vous montrerez que certains littoraux concentrent des espaces productifs. Puis, vous présenterez le rôle essentiel joué par le secteur du transport maritime. Enfin, vous décrierez les aménagements réalisés pour que les ports restent compétitifs.

### 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. Des littoraux qui concentrent les espaces productifs (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 littoralisation (concentration des hommes et des activités sur les littoraux). Les littoraux sont des interfaces (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 façades maritimes (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>

### B. Le transport maritime, un secteur productif essentiel (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 division internationale du travail désigne la spécialisation de certains pays dans la production de biens et de services, qu'ils exportent sur le marché mondial.</li> </ul>

### C. De grands ports aménagés pour être plus compétitifs (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. Un accroissement des flux entre les espaces productifs

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

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

Consigne : En confrontant les documents, vous présenterez la variété des flux engendrés par les espaces productifs mais aussi l'intensification quasiment généralisée de ces flux. Enfin, vous montrerez que la mise en relation par ces flux profite à certains territoires.

#### 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. Des flux variés engendrés par les espaces productifs (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, on distingue des flèches de couleurs différentes : la flèche rouge représente les flux de toute nature (personnes, capitaux, marchandises, informations), la flèche violette présente les flux d'hydrocarbures, la flèche verte représente les flux de produits manufacturés et agricoles et la flèche rose représente les grands flux financiers.</li> <li>• Dans le document 2, trois courbes sont dessinées : une courbe bleue qui représente l'évolution des exportations de biens et de services, une courbe rouge, qui représente l'évolution du trafic aérien de passagers et une courbe verte qui représente l'évolution des investissements directs à l'étranger.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La <b>mondialisation</b> (intensification des flux de toute nature qui relie des territoires à l'échelle mondiale) génère des échanges matériels massifs entre les pays producteurs de matières premières (hydrocarbures, minerais, produits agricoles...) aux pays manufacturiers qui les transforment. Ils relient aussi les pays manufacturiers aux pays développés, qui importent une grande partie des biens qu'ils consomment. Les flux de produits manufacturés représentent 65 % des flux de marchandises.</li> <li>• Des flux immatériels relient également les pays entre eux. Il s'agit de flux financiers. Il s'agit d'<b>investissements directs à l'étranger</b> (sommes d'argent investies par une entreprise dans un pays étranger) qui transitent surtout entre les pays développés. Les pays émergents sont de plus en plus émetteurs et récepteurs de d'IDE. Ces flux immatériels comprennent aussi les flux d'information utiles au bon fonctionnement de l'économie mondiale via le numérique.</li> </ul>

#### B. Une intensification des flux quasiment généralisée (doc. 2)

<i>Références aux documents</i>	<i>Explications à partir des savoirs</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sur le document 2, on constate que les trois courbes augmentent depuis les années 1990. La courbe bleue représente les exportations de biens et de services, qui ont été multipliées par 4 depuis 1990. La courbe rouge représente le trafic aérien de passagers, qui a été multiplié par 4 depuis 1990. La courbe verte représente les investissements directs à l'étranger, qui ont été multipliés par 3 depuis 1995.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les flux matériels dominent mais de façon contrastée. Les produits manufacturés représentent 65% des flux mondiaux et leur valeur a été multipliée par 8 depuis 1986. Si les flux de produits agricoles progressent, ceux des autres matières premières baissent. L'OMC et l'essor des <b>organisations régionales</b> (groupes d'États abaissant ou supprimant leurs droit de douane pour stimuler les échanges) ont libéralisé les flux. Les progrès techniques des transports et des communications ont facilité l'intensification des flux et la baisse du coût de leur acheminement.</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cependant, bien que les exportations et les importations de biens et de services et le trafic aérien de passagers progressent de façon constante, l'évolution des flux d'IDE est nettement plus irrégulière, avec des nettes baisses après 2001, 2008 ou 2012.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les flux immatériels sont en forte progression. Les flux de services sont en net essor tandis que les flux financiers sont dynamisés par la croissance des IDE mais aussi par l'interconnexion des bourses du monde. Les flux d'informations sont intenses : 1,2 milliard de courriels sont envoyés chaque heure dans le monde par plus de 3 milliards d'êtres humains connectés. Les progrès de l'informatique permettent la connexion continue des places financières.</li> <li>• L'évolution irrégulière de certains flux s'explique par le contexte géoéconomique et géopolitique mondial. La baisse du volume et de la valeur des exportations après 2001 est liée aux attentats du 11 septembre 2001, qui a ralenti le trafic aérien mondial.</li> </ul>
--	---

### C. Une mise en relation qui profite à certains territoires (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, on voit que les flux convergent vers les métropoles, dessinées avec des cercles rouges, situées en Amérique du Nord, en Europe occidentale, en Asie Pacifique et en Océanie. Ces métropoles attirent les flux de passagers aériens, de marchandises, d'informations et de capitaux, qu'ils viennent des autres pays développés ou bien de pays en développement. Ces métropoles sont souvent situées sur des littoraux, au sein des grandes façades maritimes mondiales : Shanghai, Singapour, Dubaï, Mumbai, New York ou Los Angeles.</li> <li>• De très nombreux territoires sont à l'écart de ces grands flux mondiaux : l'échelle mondiale, l'Asie, l'Afrique et l'Amérique latine sont. À d'autres échelles, ce sont les territoires situés au centre des continents et des États qui sont les plus délaissés.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les flux de la mondialisation relient d'abord les villes mondiales comme New York, Tokyo, Londres ou Paris et d'autres métropoles au rayonnement moindre (Dubaï, Sydney, Pékin). Ces métropoles, situées dans la « <b>Triade élargie</b> » (quatre pôles majeurs de la mondialisation) disposent de fonctions de commandement (sièges de FTN, places boursières) et d'infrastructures de transports et de communication puissantes (serveurs internet, ports, aéroports). Ces métropoles disposant de ports et d'aéroports constituent des <b>hubs</b> (lieu concentrant puis redistribuant des flux) au sein de la mondialisation.</li> <li>• Les flux de la mondialisation négligent souvent les territoires qui souffrent d'<b>enclavement</b> (situation d'un territoire qui n'est pas accessible faute d'infrastructures), les territoires peu développés ou les territoires affectés par l'insécurité.</li> </ul>

### Conclusion

- Dans le cadre de la mondialisation, les espaces productifs sont concentrés dans les plus grandes métropoles internationales mais aussi dans les grandes façades maritimes où se trouvent les plus grands ports mondiaux. À l'échelle mondiale, cette concentration provoque un accroissement des flux de toute nature (personnes, marchandises, capitaux et informations) pour relier ces pôles entre eux.
- **La mondialisation renforce la hiérarchisation des espaces productifs car elle sélectionne les territoires déjà les plus compétitifs ou qui sont amenés à le devenir : métropoles et littoraux.**
- 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.