

Les territoires dans la mondialisation

La mondialisation est un processus qui affecte désormais toute la planète, mais son intensité varie notablement d'un territoire à un autre. C'est un processus sélectif et inégal. La mondialisation favorise donc les polarisations et la marginalisation. A toutes les échelles, la mondialisation intègre, hiérarchise et exclut les territoires. On peut observer des centres d'impulsion qui jouent un rôle moteurs et des territoires plus ou marginalisés. **Comment la mondialisation hiérarchise-t-elle les territoires ?**

I – ne mondialisation profondément asymétrique

1 – Les facteurs d'intégration et d'exclusion

Carte.1 p.105 : La répartition des 500 premières FTN

Carte 4 p.109 : Les investissements dans le monde

Quels facteurs contribuent à l'inégale intégration des territoires dans la mondialisation ?

La mondialisation est un processus sélectif. Les stratégies d'implantation des FTN constituent le 1^{er} facteur d'intégration dans la mondialisation. Les FTN mettent les territoires en concurrence : la capacité à drainer des capitaux (IDE) est un facteur d'attractivité pour les FTN. Les pays développés émettent 71% des IDE et en reçoivent 48%. L'accessibilité est un 2^{ème} facteur essentiel : la présence d'un hub multimodal et de réseaux modernes de télécommunication. La présence de centres de recherches (technopoles), d'une main-d'œuvre hautement qualifiée ou d'une main-d'œuvre nombreuse et peu qualifiée pouvant attirer les unités de production ... sont d'autres facteurs d'attractivité pour les FTN. La concentration de ces facteurs dans quelques agglomérations contribue au processus de métropolisation.

Le mal-développement est un frein puissant à l'intégration dans la mondialisation : les états mal-développés cumulent les facteurs répulsifs pour les FTN : manque d'équipements, instabilité politique, pauvreté. Ils représentent trop de risques pour des FTN en quête de sécurité pour les investissements. Les PMA d'Afrique sont aujourd'hui les plus évités : ils ne représentent que 2% des IDE. L'enclavement est un autre facteur de marginalité (l'absence d'accès à la mer) : c'est le cas de nombreux PMA (Niger, Tchad, Mali, Afghanistan).

2 L'oligopole mondial et ses périphéries

Carte pp.134-135 : Mondialisation et hiérarchisation des territoires

Quels sont les espaces moteurs de la mondialisation ? Quels sont les espaces périphériques ?

Les pôles de la Triade continue de constituer les espaces majeurs de la mondialisation. Ils concentrent les sièges sociaux des FTN et les lieux de décision politiques. Les Etats-Unis, l'Union européenne et le Japon sont les principaux centres d'impulsion de la mondialisation : ces espaces concentrent 66% du PIB mondial. Cette part diminue du fait de l'émergence de nouvelles puissances. En effet, la Triade est un espace hiérarchisé (Etats-Unis = 15.000 milliards \$ = 1^{er} PIB mondial / Japon = 5500 milliards \$ = 3^e PIB mondial / France = 2800 milliards \$ = 5^e PIB mondial) et de plus en plus polycentrique du fait de la croissance de certaines de ses périphéries : Asie orientale, Europe de l'Est, ... La Triade est également de plus en plus concurrencée par les pays émergents (ou BRICS), notamment les géants territoriaux, démographiques et économiques (Chine, Inde, Brésil) ou la Russie ré-émergente. Les BRICS représentent 27% du PIB mondial (Chine = 6988 milliards \$ = 2^e PIB mondial / Brésil = 2517 milliards \$ = 6^e PIB mondial / Inde = 1833 milliards \$ = 10^e PIB mondial). En 2010, ils ont reçus 52% des IDE mondiaux. Leur intégration à l'espace mondial reste néanmoins incomplète et contrastée. A l'échelle locale ou régionale, de plus petits territoires s'affirment désormais comme des pôles majeurs de la mondialisation : paradis fiscaux (Îles Caimans, Barbade,...), zones franches (zones de commerce hors douane) ou technopoles (Silicon Valley) attirent les IDE. Les frontières sont de plus en plus attractives et constituent également des interfaces très dynamiques.

Le reste du monde est inégalement intégré à l'espace mondial et est constituée de périphéries plus ou moins dominées. Les périphéries dominées sont constituées par un nombre important de pays du Sud qui participent à la mondialisation sans pour autant parvenir à réellement s'enrichir et se développer : Ce sont les pays ateliers (Indonésie, Tunisie) ou les pays exportateurs de matières premières (Côte d'Ivoire). Les périphéries marginalisées sont constitués par 49 pays « oubliés par la mondialisation » : ce sont des « angles morts » qui présentent peu d'intérêt et ne sont donc pas mis en valeur : ce sont

les PMA. A l'échelle régionale ou locale, on compte également parmi ces territoires en marge, les « zones grises ». Les « zones grises » sont des territoires pouvant aller de la taille d'un quartier à une province qui échappent au contrôle d'états fragilisés : ce sont espaces qui se caractérisent soit par un chaos généralisé (Somalie, Afghanistan), soit par le développement de mouvements séparatistes (Cachemire, Sahel, Gaza), soit par le développement d'activités illicites contrôlés par les mafias (Italie du Sud, Triangle d'Or en Asie du Sud-Est).

De plus la mondialisation renforce les inégalités sociales. Dans les pays du Sud, une part de la population reste en marge de la mondialisation alors que dans le même temps les plus riches se sont enrichis. Les pays du Nord ne sont pas épargnés par ces inégalités. A l'échelle régionale ou locale, la mondialisation se caractérise par de fortes inégalités : les espaces ruraux sont exclus ou subissent l'internationalisation des flux alors que les espaces urbains sont au cœur de ces flux. Les métropoles se caractérisent également par une montée des inégalités entre les quartiers.

3 – Les métropoles mondiales et l'archipel métropolitain

Carte 3 p.139 : L'archipel métropolitain mondial

Photo 4 p.129 : Quartiers d'affaires de Londres

Pourquoi peut-on dire que les villes mondiales fonctionnent en système ?

La mondialisation organise le monde « en archipels » qui constituent les plaques tournantes des flux mondialisés. Les métropoles, en particulier les villes mondiales, sont les pôles privilégiés de la mondialisation. Elles concentrent les pouvoirs de commandement économiques, financiers, culturelles et politiques. Elles offrent aux FTN les services dont elles ont besoin pour développer leurs activités et se caractérise par une forte accessibilité du fait de la présence de hubs portuaires ou aéroportuaires. 20 à 25 remplissent ces critères : New-York, Londres, Paris, Tokyo, Séoul, Pékin, Shanghai, ...

Les métropoles s'organisent en réseaux à l'échelle régionale et forment des mégapoles. Une mégapole correspond à un vaste ensemble urbanisé de plusieurs dizaines de millions d'habitants, constitué de plusieurs métropoles organisé en réseau autour d'une ville ou plusieurs villes mondiales. A l'échelle mondiale, les principales villes mondiales (New York, Londres, Paris, Tokyo, Shanghai, ...) sont reliées entre elles. Elles entretiennent des relations intenses et intègrent de plus en plus les grandes métropoles du Sud (Johannesburg, Sao Paulo, ...). Elles organisent ainsi l'archipel métropolitain mondial (Olivier Dollfus).

Au sein des métropoles, les CBD (ou quartiers d'affaires) sont les vitrines de l'intégration de ces villes à l'espace mondiale. Ces quartiers se caractérisent par une architecture uniformisée (gratte-ciel) qui concentre la puissance économique et financière. On observe également le développement de nouveaux quartiers spécialisés en périphérie (technopoles, zones industrielles, ...) qui renforcent l'influence de ces villes. Ces métropoles s'étendent (urban sprawl) sous l'effet du processus de métropolisation.

Les métropoles se caractérisent également par la croissance des inégalités socio-spatiales : les banlieues des grandes villes concentrent les exclus (bidonvilles dans les métropoles du Sud). Les quartiers centraux des villes américaines sont également des quartiers défavorisés (ghettos).

II – Les espaces maritimes : des interfaces au cœur de la mondialisation

Carte pp.144-145 : Les espaces maritimes au cœur d'enjeux géostratégiques

En vous appuyant sur cette carte, montrez en quoi les espaces maritimes sont devenus des enjeux économiques, stratégiques et environnementaux ?

Présentation document :

Cette carte utilise une projection Bertin (1953). Il met clairement en évidence l'immensité des espaces océaniques, en particulier celle de l'océan Pacifique tout en permettant la cartographie du principal axe de navigation circumterrestre. Il permet une bonne lisibilité de l'Arctique où se développent des enjeux géostratégiques particulièrement évocateurs. Les espaces maritimes ont toujours été des espaces convoités. Cette importance géostratégique reste d'actualité puisque les transports maritimes se trouvent au fondement de l'économie mondiale en permettant l'approvisionnement en matières premières énergétiques, minières et agricoles mais aussi les échanges de produits manufacturés. Facteurs de littoralisation, ils renforcent le rôle des façades maritimes tout en conférant une dimension géostratégique à certaines routes et points de passage obligés. Dès lors, ils font l'objet

de logiques d'appropriation visant aussi bien à la sécurisation des routes maritimes qu'à la mise en valeur de leurs ressources.

analyse :

Les espaces maritimes couvrent 71% de la surface terrestre (361 millions de km²) et permettent la mise en relation du monde : 80% des échanges marchandises mondiaux se font par la mer (produits manufacturés, matières premières, énergie). **La carte met en évidence les routes maritimes qui permettent aux navires de circuler autour du monde et qui relie principalement les pôles de la Triade.** Ce processus s'est accompagné d'un développement du trafic de conteneurs qui a été multiplié par 7 en 20 ans. La mondialisation renforce la littoralisation des hommes et des activités. Elle permet l'émergence de façades maritimes qui concentrent les ports, les grandes métropoles et les zones franches (ZES en Chine). **La carte souligne l'importance de ces interfaces : Northern Range, façade pacifique des Etats-Unis, façade de l'Asie orientale, ...).** La mondialisation sélectionne et hiérarchise les espaces maritimes et les littoraux. 25 ports concentrent 50% des flux mondiaux (*Shanghai, Singapour, Rotterdam,...*). **A l'échelle mondiale, on observe le déplacement du centre de gravité du commerce mondial de l'Atlantique vers le Pacifique (ports de Tianjin, Guangzhou, Port Kelang, Chiba, Nagoya).** L'encart qui zoome sur les ports de la mer de Chine souligne cette importance. **Les principaux ports se situent dans la Triade (Rotterdam) ou dans les pays émergents (Shanghai, Singapour) alors que la majorité des ports du Sud sont insuffisamment équipés ou mal reliés.** Les échanges maritimes sont réalisés par un petit nombre de ports et les principales routes maritimes sont de plus en plus concurrentielles. Les flux commerciaux maritimes sont principalement organisés Est/Ouest reliant la Triade et les pays émergents. On constate le développement de feederings, c'est-à-dire de ports de plus en plus perfectionnés et spécialisés qui permettent le transbordement des porte-conteneurs transocéaniques vers de plus petits qui desservent les ports secondaires.

Les espaces maritimes fournissent d'importantes ressources : pêche, tourisme (Golfe du Mexique, Méditerranée, Océan Indien,...), ... C'est pourquoi ils font l'objet aussi d'une appropriation et d'une exploitation par les états riverains. Ce sont des espaces qui recèlent aussi de nombreuses ressources minérales et énergétiques. On estime que le 1/3 des hydrocarbures qui seront extraits des fonds océaniques au XXI^e siècle (soit l'équivalent de 30 à 40 ans de consommation). Les états se sont appropriés de ce fait ces espaces maritimes depuis la conférence de Montego Bay en 1982. Chaque pays protège sa ZEE (200 miles marins ou 370 km depuis la côte) où il dispose de l'usage exclusif des ressources. Ces ressources sont exploitées par les FTN (zone de pêche en Afrique de l'Est, exploitation pétrolière off-shore dans le Golfe du Mexique,...). **Le cartographe a fait le choix de ne pas représenter les ZEE.** Les Etats les plus impliqués dans la mondialisation cherchent à contrôler ses espaces voire à s'approprier les eaux internationales (Océan glacial arctique), **ce qui contribue à l'émergence de nouveaux facteurs de risques et de tensions entre les états dans certaines zones (déroit de Magellan, Canal de Panama, détroit d'Ormuz, mer de Chine, ...).** Les espaces maritimes sont de plus en plus militarisés. 10 pays contrôlent 84% du tonnage total de la flotte militaire mondiale (= 2000 navires de guerre). Les Etats-Unis disposent de 40% de ce total (12 porte-avions, 12 porte-hélicoptères, 14 SNLE, 4000 avions, 154 bases dispersés dans 17 pays, ...) contre 5% pour la Chine (1 porte-avions, 2 SNLE) Le conflit entre la Chine et le Japon sur les archipels des îles Paracel et Spratleys s'expliquent ainsi par la volonté de ces 2 pays de contrôler la route maritime qui relie le Moyen-Orient au Japon. La sécurisation des routes maritimes est une autre préoccupation des états du fait de la multiplication des risques de piraterie (**Corne de l'Afrique, détroit de Malacca,...**), des trafics illicites (drogue, **paradis fiscaux** ...) et de l'immigration clandestine. **Comme le montre la carte, le contrôle des canaux à fort trafic international (Suez, Panama) et des détroits (Ormuz, Malacca) sur les grandes routes maritimes Est/Ouest est un enjeu essentiel** pour les états les impliqués dans la mondialisation (V^e flotte américaine basée au Bahreïn, VI^e flotte basée en Méditerranée). **Dans ce contexte, la carte souligne que le contrôle des nouvelles routes maritimes ouvertes du fait du réchauffement de l'Arctique est également un enjeu majeur pour les états riverains et que les tensions entre riverains se multiplient.**

Intérêt et limites :

Les espaces maritimes attirent de plus en plus la convoitise des Etats. L'appropriation des ressources marines (en particulier les hydrocarbures = 25% de la production est offshore) et la sécurisation des axes du commerce mondial favorisent les tensions et constituent un facteur de risques géopolitiques. De plus, la maritimisation des échanges favorise le développement d'une piraterie endémique dans

certaines régions du fait des difficultés d'intervention pour la communauté internationale (les intérêts pétroliers sont souvent menacés). La carte ne souligne pas les problèmes environnementaux posés par la surexploitation des espaces maritimes. L'utilisation croissante des espaces maritimes voire leur surexploitation pose la question de leur durabilité. La capacité de la flotte mondiale de pêche a été multipliée par 5 depuis 1950 (par 3 pour la flotte européenne, par 15 pour la flotte asiatique en 50 ans) : les pêches maritimes représentent 90 millions de tonnes de poissons par an. Il existe des quotas mais qui sont largement dépassés : l'empereur a quasi disparu de l'Atlantique nord-est et le thon rouge est partout en voie de disparition. L'extraction d'hydrocarbures, la pêche intensive et la pollution semblent difficilement conciliables et attisent les tensions entre les ONG environnemental (Greenpeace), les pays riverains et les usagers (FTN, compagnies de transport maritime). L'explosion de la plateforme Deep Water Horizon en 2010 dans le golfe du Mexique (780 millions de litres de pétrole répandues) a non seulement menacé l'économie et les populations vivant de la pêche et du tourisme de la Louisiane à la Floride, mais également profondément bouleversé l'écosystème (oiseaux, lamantins, dauphins, baleines, ...). La fonte des glaces dans l'Arctique et l'Antarctique (sanctuarisé depuis 1959, mais pour combien de temps encore ?) rendent accessibles de nouveaux espaces et attisent les convoitises : on peut s'interroger avec quelles conséquences pour la faune et flore marine.

conclusion :

La mondialisation favorise l'émergence d'un monde multipolaire dont les centres d'impulsion majeurs se concentrent dans les espaces de la Triade et dans les pays émergents (BRICS) qui s'affirment de plus en plus. La mondialisation est maximale dans les métropoles qui sont les pôles privilégiés par la mondialisation. Cependant, on y trouve des territoires et des populations qui peuvent être peu mondialisés du fait de disparités socio-spatiales croissances entre les quartiers. La mondialisation est très faible dans les territoires « en marge » ou « angles morts », mais ces territoires véritablement exclus sont de moins en moins nombreux. Cette intégration au système-monde affecte tous les territoires, même maritimes dont la surveillance, le contrôle et la sécurisation conditionnent les flux mondiaux de marchandises. La mondialisation a accru l'importance géostratégique des océans qui sont espaces vitaux pour l'économie mondiale.