

Séquence 1 : Approches de la mondialisation

Séance 1: La mondialisation: définition, historique et organisation

Introduction: Depuis quelques années, dans les journaux, à la télé, sur internet, on entend régulièrement parler de la mondialisation. Certains critiquent celle-ci en l'accusant d'être responsable de tous les malheurs ou de la crise actuelle. D'autres, au contraire, voient dans la mondialisation un progrès et un atout pour l'avenir.

Mais, au-delà des opinions différentes sur la mondialisation, il convient tout d'abord de la définir.

Complète le texte à trous à l'aide des mots ou expressions suivants (attention aux mots intrus!):

Amérique/échanges/médecine/culturels/2000/planète/transports/consommation/émergents/détergents/manufacturés/publicité/jeans/DIT/produits/développés/comparaison/main d'œuvre/usines/sapins.

I. Qu'est ce que la mondialisation?

La mondialisation est le fait que les échanges économiques, -----, financiers soient de plus en plus nombreux à travers la planète. Il est à noter que la mondialisation n'est pas un phénomène nouveau.

Certains historiens estiment même que le phénomène a plus de ----- ans.

En fait, c'est au XV^{ème} siècle avec la découverte de l'-----, que la mondialisation prend de l'ampleur.

Avec la révolution industrielle, les progrès des ----- et la libéralisation des -----, au cours des XIX et XX^{ème} siècles, la mondialisation s'accélère.

II. Comment s'organisent les échanges de marchandises à l'échelle planétaire?

De nos jours, les marchandises échangées sont avant tout des produits ----- (à 68%).

Parmi ces derniers, on peut remarquer qu'avant de se retrouver dans les rayons des magasins, certains font le tour de la -----.

En effet, des produits tels que les -----, les tee-shirts ou les i-phone font un trajet de plusieurs milliers de kilomètres entre le lieu de conception, de production puis de -----.

Cette ----- (Division Internationale du Travail) profite essentiellement aux entreprises internationales appelées FTN (Firmes Trans-Nationales) ou FMN.

Celles-ci jouent un rôle fondamental dans les échanges internationaux.

En effet, elles participent pour 1/3 au commerce mondial et à hauteur de 25 % du PIB mondial.

Les 85 000 FTN ont leurs sièges sociaux dans les pays ----- (États-Unis pour Ford /Japon pour Nokia / Allemagne pour BMW/ France pour LVMH...) mais aussi dans les pays ----- (Inde/Brésil).

Ces FTN possèdent de nombreuses filiales à l'étranger (exemple: Coca France) et y réalisent de nombreux investissements.

Il est à noter que chacune de ces firmes répartissent leurs filiales ou ----- selon leurs besoins en matières premières ou en fonction du prix de la ----- (d'où de nombreuses délocalisations) et des avantages fiscaux.

Ces firmes transnationales, afin de rester compétitives, ont une stratégie commerciale très agressive (utilisation de nombreux sous-traitants) et investissent énormément dans la recherche et la -----.

Ainsi les GAFAM (Google/Amazone/Facebook/Apple/Microsoft) et les NATU (Netflix/Airbnb/Tesla/Uber) inondent le monde de leurs ----- et réduisent les concurrents locaux à néant.

Certaines entreprises basent même leur communication sur la ----- avec leur concurrent en les ringardisant (exemples: Apple critique dans de nombreuses pubs Microsoft et Pepsi fait de même avec Coca).

III. Quels sont les territoires qui profitent de la mondialisation?

1. Les littoraux

Depuis plus de trente ans, le commerce maritime connaît un véritable essor.

En effet, sur 10 produits échangés 8 le sont par voie maritime.

Cette domination du commerce maritime dans les échanges mondiaux s'explique par différentes raisons: le faible coût dû essentiellement à l'invention du conteneur dans les années 60, le chargement et le déchargement facile car automatisé, les progrès réalisés dans la rapidité du transport.

Ce commerce maritime profite essentiellement à trois façades (zone littorale): Atlantique (États-Unis), Nord-Ouest de l'Europe, Asie orientale. Les bateaux commercent entre ces trois zones et empruntent toujours les mêmes routes maritimes.

Aussi, certains passages sont stratégiques et très fréquentés:

les **détroits** (comme celui de Malacca en Asie du sud-est, celui d'Ormuz menacé actuellement d'être fermé par l'Iran, celui de Gibraltar entre l'Europe et l'Afrique) et les isthmes (fiches 50 et 51).

Il est à noter qu'avec le réchauffement climatique, de nouveaux espaces maritimes deviennent des zones d'enjeux.

Ainsi, l'océan glacial arctique est devenu un espace très convoité par les états qui veulent s'en approprier les fonds (pour la richesse des ressources halieutiques ,énergétiques et minières) mais aussi l'emprunter comme nouvelle route maritime.

En effet ,le passage du Nord-Est (par le détroit de Bering) entre le port de Shanghai et Rotterdam permet une réduction de près de 4000 km (si on le compare avec la route habituelle par Malacca et Gibraltar).

Malgré tout, la banquise et les icebergs empêchent toute navigation durant une longue période hivernale.

Mers et océans sont donc au cœur de la mondialisation: on parle de "maritimisation" mais aussi de littoralisation.

Ces espaces sont donc fragilisés et sont à préserver. (fiche 52).

2. Les ports

Les hommes et les activités se concentrent de plus en plus sur les littoraux et plus particulièrement dans les ports qui sont devenus de véritables **interfaces** entre la mer et la terre.

Ainsi des ports comme Rotterdam ont été aménagés afin que les produits acheminés par bateau soient rapidement redistribués vers l'hinterland (arrière pays).

Cet acheminement se fait de différentes façons: par la route, le rail, le fleuve (plateforme multimodale).

Sur la façade maritime chinoise, l'activité portuaire s'est aussi considérablement développée.

Ainsi, le port de Shanghai est devenu la principale Zone Industriale-Portuaire (ZIP) mondiale grâce à des aménagements spectaculaires (créations d'îles artificielles, de terre-pleins, de ponts reliant le continent au plus grand port de porte-conteneurs du monde sur l'île de Yangshan).

Ces aménagements ont facilité les exportations (vente de produits à l'étranger) et les importations (achat de produits).

3. Les métropoles mondiales

Depuis plus de cinquante ans, la part de la population urbaine ne cesse de croître.

Cette urbanisation est dû à l'**exode rural** qui pousse de nombreux ruraux à aller en ville pour trouver de meilleures conditions de vie et du travail (**fiche 40**).

Mais cette urbanisation engendre de nombreux problèmes:

*le manque de logements et la multiplication des **bidonvilles** (comme à Lagos au Nigeria)

*la pollution et des problèmes environnementaux comme à Shanghai

*le grignotage des terres agricoles et l'étalement urbain comme à Los-Angeles

Cette urbanisation bénéficie surtout aux très grande villes: les **mégapoles** (villes de plus de dix millions d'habitants) et les **métropoles** .

Ces dernières peuvent avoir une influence régionale (Montpellier sur le Languedoc-Roussillon), nationale (Paris sur le territoire français) ou mondiale (New-York).

On les nomme métropoles mondiales (**ex: Londres fiches 35 et 36**).

Ces métropoles concentrent de fortes densités mais aussi des richesses (bourse, sièges sociaux, sièges d'organisations internationales...), et de nombreux pouvoirs: économique, culturel et politique.

Elles ont donc des fonctions de commandement et dominant un réseau de villes.

Ces métropoles sont parfois connectées entre elles (autoroutes, voies ferrées, aéroports, internet) et forment des **mégapoles** (exemple: mégapole nord américaine qui s'étend de Boston à Philadelphie).

Les trois grandes mégapoles constituent l'**archipel métropolitain** (**fiche 41**).

Les villes mondiales sont donc des lieux et des relais privilégiés de la mondialisation.

Ces différentes fonctions mondiales sont visibles dans les paysages urbains:

*dans les centres, on trouve les quartiers d'affaires (C-B-D- Central Business District comme Manhattan à NY ou le centre des affaires de la City à Londres), les lieux de pouvoir (Élysée à Paris) des quartiers **gentrifiés** (ex :Londres) et des quartiers plus pauvres.

*dans les périphéries, on trouve les zones industrielles, commerciales, les centres de recherches ou universitaires et les gares ou les aéroports.

*en banlieue, les quartiers résidentiels et pavillonnaires contrastent avec les grands ensembles.

Des axes de communication (autoroutes/périphériques/rail/tramway/métro) relient les centres aux banlieues.

Il est à noter que l'organisation d'une métropole en Europe et aux États-Unis est différente.

Mais certaines grandes villes sont peu intégrées à la mondialisation car elles sont à l'écart des réseaux de transports, en crise économique ou en guerre. Elles sont surtout situées dans les PMA (pays les moins avancés) et sont marquées par le développement de bidonvilles. D'autre part, certaines villes des pays riches, autrefois prospères ont décliné (shrinking cities) : crise industrielle, recul démographique, friches urbaines marquent ces métropoles d'Amérique du nord (comme Détroit/ **fiche 37**) .