

# THÈME 2 – DES TERRITOIRES INÉGALEMENT INTÉGRÉS DANS LA MONDIALISATION, EN FONCTION DES DÉCISIONS PUBLIQUES ET DES STRATÉGIES DES ENTREPRISES (7-9 HEURES)

## SOMMAIRE

<i>Sens général du thème en classe terminale</i>	3
La place du thème dans la scolarité	3
Problématique générale du thème	4
Articulation de la question obligatoire avec le thème	4
Articulation de la question obligatoire avec les sujets d'étude au choix	5
New York : un centre de la mondialisation	5
L'aéroport de Paris-Roissy-Charles de Gaulle, un hub au cœur des échanges européens en concurrence avec de nombreux grands aéroports mondiaux	5
<i>Orientations pour la mise en œuvre</i>	6
Question obligatoire – Dynamiques territoriales contrastées au sein de la mondialisation	6
Sujet d'étude – New York : un centre de la mondialisation	7
Sujet d'étude – L'aéroport de Paris-Roissy-Charles de Gaulle, un hub au cœur des échanges européens en concurrence avec de nombreux grands aéroports mondiaux	7
<i>Pièges à éviter</i>	8
<i>Notions, vocabulaire et repères spatiaux à maîtriser à l'issue du thème</i>	8
Notions	8
Repères spatiaux	8
<i>Pour aller plus loin</i>	8
Sur la question obligatoire	8
Sur les sujets d'étude	9

Question obligatoire (A) et sujets d'étude (B)	Notions	
	Notion de première à réactiver	Commentaire
A – Dynamiques territoriales contrastées au sein de la mondialisation	<p><u>Centre de décision</u></p> <p>Hub logistique aéroportuaire</p> <p><u>Métropole</u></p> <p>Plateforme multimodale</p>	<p>Les territoires, quelle que soit l'échelle considérée (États, régions infra-et supra-étatiques, métropoles...), ont inégalement accès à la mondialisation. La distance est encore un facteur contraignant, d'autant plus que des protections et des barrières sont mises en place, limitant les échanges internationaux. La hiérarchie des centres de décision mondiaux est en constante évolution.</p>
<p>B – Un sujet d'étude au choix :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• New-York, un centre de la mondialisation.</li> <li>• L'aéroport de Paris-Roissy-Charles de Gaulle, un hub au cœur des échanges européens en concurrence avec de nombreux grands aéroports mondiaux.</li> </ul>		<p>Métropole de rang mondial, New York abrite des fonctions de commandement qui en font un lieu majeur de la mondialisation. Elle concentre des activités économiques et financières supérieures. En accueillant le siège de l'ONU, elle incarne un lieu du pouvoir politique et de la gouvernance mondiale. Elle est aussi un centre culturel de rang mondial.</p> <p>Les politiques d'ouverture à la concurrence des transports aériens ont conduit à la formation d'un paysage aérien polarisé. Une plus grande compétitivité entre les transporteurs et la déréglementation ont modifié l'organisation du trafic et suscité un nouveau modèle : les grandes compagnies concentrent leurs dessertes sur un pôle unique (Paris-Roissy-CDG pour Air France, Londres-Heathrow pour British Airways, etc.).</p> <p>L'aéroport de Paris-Roissy-CDG constitue, avec Londres, Francfort, Amsterdam et Leipzig, une des plus importantes places aéroportuaires de fret en Europe avec une plateforme multimodale. Il est relié à la région parisienne grâce à un large réseau de communication autoroutier mais aussi ferroviaire : le réseau autour de la gare TGV met en relation l'aéroport avec le nord du pays et de l'Europe ainsi qu'avec les grandes villes de l'ouest et du sud.</p>

**Notions :**

Centre de décision, hub logistique aéroportuaire, métropole, plateforme multimodale

## *Sens général du thème en classe terminale*

L'objectif du thème 2 est de comprendre que la mondialisation, en tant que processus sélectif et cumulatif, hiérarchise les territoires à différentes échelles. Ainsi des centres et des périphéries apparaissent et se recomposent en permanence. L'intérêt du thème 2 est d'analyser les manières dont ces rapports centres-périphéries s'articulent, faisant apparaître des stratégies liées au renforcement de l'attractivité, générant des coopérations et des tensions.

La mondialisation est un processus de longue durée qui se caractérise par l'interrelation et l'interdépendance des économies et des sociétés. Ce processus pluriséculaire s'est intensifié au cours de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle, notamment par les progrès liés aux transports et les stratégies de différents **acteurs** tels que les firmes transnationales, les États ou les organisations internationales. Les acteurs, par leurs stratégies, expliquent et exploitent la hiérarchie des territoires. Ils contribuent à la fois à la recomposition des territoires et à l'évolution des hiérarchies.

### La place du thème dans la scolarité

En classe de 6<sup>e</sup>, dans le thème 1 « **Habiter une métropole** », les élèves ont pu comprendre que les métropoles accueillent et attirent des populations et des activités différentes et qu'elles influencent d'autres territoires sur les plans économique, politique et culturel. Ils ont pu saisir l'importance des infrastructures de transports pour favoriser la connexité et l'accessibilité comme éléments déterminants de l'attractivité et du rayonnement de ces métropoles.

En classe de 4<sup>e</sup>, dans le thème 1 « **L'urbanisation du monde** », les élèves ont étudié les villes dans la mondialisation non seulement sous l'angle des paysages et territoires produits par les acteurs, mais encore par l'analyse des réseaux hiérarchisés des villes. Deux études de cas ont été menées : une ville mondiale et une ville plus périphérique aux grands réseaux de la mondialisation. Cela a permis aux élèves d'analyser les relations entre les villes et, à plus grande échelle, les processus de recomposition des espaces urbains en lien avec leur degré d'intégration à la mondialisation. Ce chapitre a ainsi permis de comprendre que la mondialisation est un processus dynamique, sélectif et cumulatif où l'intégration comme la marginalisation des territoires urbains dépendent notamment des stratégies des acteurs.

En classe de 4<sup>e</sup>, dans le thème 3 « **Des espaces transformés par la mondialisation** », les élèves ont pu comprendre que les aspects sélectifs et cumulatifs de la mondialisation impliquent de pouvoir recomposer les territoires pour rester au cœur du processus (à l'image des États-Unis) ou pour s'intégrer et favoriser le développement. Les territoires apparaissent alors comme hiérarchisés et en constante recomposition.

En classe de 1<sup>re</sup>, le thème 1 « **La métropolisation : un processus mondial différencié** » permet aux élèves de comprendre l'affirmation des métropoles dans le monde ainsi que leurs différences, notamment en termes d'influence. Ils ont ainsi pu comprendre les caractéristiques des métropoles – dans leurs fonctions de commandement, leur connectivité... – et leur hiérarchie, en constante évolution.

En classe de 1<sup>re</sup>, le thème 2 « **Une diversification des espaces et des acteurs de la production** » a été l'occasion d'étudier les réseaux de production à l'échelle mondiale. Cela a permis de mettre en évidence l'importance des flux dans le processus de production et leur concentration spatiale.

Retrouvez éducol sur



Si le professeur a commencé le programme de **terminale** par le thème 1 « **Mers et océans au cœur de la mondialisation** », les élèves ont analysé le rôle des mers et des océans dans la mondialisation : l'inégale importance et concentration des flux et de l'exploitation (reflet de l'inégale intégration des territoires mis en relation par les mers et les océans) ainsi que les enjeux géostratégiques susceptibles d'être liés à la mondialisation.

Si le professeur a traité le thème 3 « **La France et ses régions dans l'Union européenne et dans la mondialisation : lignes de force et recompositions** » avant le thème 2, les élèves ont appréhendé les lieux d'insertion dans la mondialisation en France, et notamment la métropole parisienne, dans leurs dynamiques d'attractivité et de rayonnement.

Ainsi, les élèves maîtrisent à la fin de leur scolarité **dans les cycles 3 et 4, de seconde et de première** les repères spatiaux suivants :

- les principales métropoles mondiales ;
- les principaux centres de la mondialisation à l'échelle mondiale ;
- les périphéries de la mondialisation à différentes échelles ;
- des exemples d'espaces productifs français plus ou moins fortement insérés à la mondialisation.

## Problématique générale du thème

Quelles sont les dynamiques et différenciations territoriales liées à la mondialisation ?

## Articulation de la question obligatoire avec le thème

Loin d'être un processus spontané, la mondialisation est un processus induit par les **stratégies d'acteurs** et les progrès réalisés en termes de transports et de communications. La mondialisation contemporaine se caractérise non seulement par une **intensification des flux et des mobilités**, mais également par l'organisation de réseaux de production à l'échelle mondiale. Cela s'explique par les stratégies des **firmes transnationales (FTN)** – qui élaborent une production mondialisée –, par les stratégies des **États** – qui visent à renforcer leur attractivité territoriale et à limiter les inégalités provoquées par la mondialisation – ainsi que par l'action des **organisations internationales** – qui participent de la diffusion du libre-échange dans le monde, tout en essayant d'établir des règles, à l'image de l'Organisation mondiale du commerce (OMC).

Les infrastructures de transports et de communications favorisent également la mise en relation des territoires, certes de manière différenciée. Les héritages historiques et ces stratégies contribuent à la **formation de pôles moteurs, très intégrés à la mondialisation, qui constituent des centres**. Ces centres dominent d'autres territoires sur les plans économique, politique et culturel mais, à plus grande échelle, les centres ont leurs propres **périphéries**. La **hiérarchie des territoires n'est pas figée** dans la mesure où, en tant que processus sélectif et cumulatif, **la mondialisation elle-même recompose cette hiérarchie** selon les stratégies et capacités des acteurs en présence. L'organisation mondiale est de plus en plus **multipolaire**, notamment avec l'affirmation des **pays émergents**, ou par le fait que la distance, bien moins contraignante mais toujours importante, favorise l'émergence de pôles intermédiaires à différentes échelles.

## Articulation de la question obligatoire avec les sujets d'étude au choix

L'étude d'une métropole mondiale ou d'un *hub* aéroportuaire permet de **préciser l'analyse des territoires dans la mondialisation et leurs constantes évolutions** en identifiant les éléments caractéristiques des centres de décision, leurs hiérarchies et leurs transformations.

### New York : un centre de la mondialisation

New York constitue l'exemple paradigmatique de la métropole mondiale. Elle concentre en effet des **fonctions de commandement d'envergure mondiale**. Sur le plan **politique**, la présence de l'Organisation des Nations Unies (ONU) en fait un lieu de décision essentiel. Sur les plans économique **et financier**, le poids de New York dans le monde apparaît également fondamental : les bourses new-yorkaises (NYSE et Nasdaq) sont les deux plus importantes au monde ; la présence de sièges sociaux de grandes banques mondiales (*Goldman Sachs*), des principales agences de notations (*Standard and Poor's*) et de firmes transnationales (*Bristol Myers Squibb* dans l'industrie pharmaceutique ou *PHV* dans la mode) en font un lieu de décision essentiel dans la finance mondiale et les stratégies de grandes entreprises mondialisées. Enfin, New York apparaît également comme **pôle culturel mondial**. Outre la présence d'institutions mondialement renommées comme l'université Columbia et le *Metropolitan Museum of Art*, New York constitue une référence culturelle mondiale de premier plan grâce à la diffusion de films et séries, de musiques (le rap, né dans le Bronx) ou aux comédies musicales et pièces de Broadway, etc. C'est ainsi que les paysages de Manhattan sont mondialement connus. Cette intégration mondiale se comprend également par la présence **d'importantes infrastructures de transports** (port maritime et trois aéroports) et de télécommunications.

**Cette situation n'est en rien figée** dans la mesure où la mondialisation est un processus dynamique. En effet, le rôle essentiel de New York dans la mondialisation est le fruit des stratégies et des synergies des acteurs en présence : puissance des entreprises, amélioration des infrastructures de transports, aménagement des fronts d'eau, gentrification et réhabilitation de quartiers paupérisés, etc.

### L'aéroport de Paris-Roissy-Charles de Gaulle, un hub au cœur des échanges européens en concurrence avec de nombreux grands aéroports mondiaux

Dans le cadre de la mondialisation qui accroît les mobilités et les flux et dans le contexte de libéralisation du marché aérien, les aéroports de grandes métropoles mondiales comme Paris se positionnent de plus en plus comme des *hubs* mondiaux et des plateformes multimodales qui mettent en relation le monde avec le territoire local, régional, voire national et articulent différents modes de transport et des fonctions logistiques. En l'occurrence ici, il s'agit d'étudier l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. Leader du fret européen avec notamment la présence de *FedEx*, *hub* d'*Air France*, l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle est un des principaux aéroports mondiaux. **Cette position reste néanmoins à maintenir et à approfondir dans un contexte concurrentiel très fort entre les aéroports européens** notamment ceux de Londres et de Francfort.

Un *hub* est une interface qui se caractérise par sa centralité dans un réseau. La notion se réfère au modèle du *hub and spokes* (moyeu et rayons d'une roue), où les flux les plus massifs se concentrent entre les *hubs* pour être redistribués à différentes échelles, grande ou petite. En limitant les liaisons directes entre destinations, le modèle *hub and spokes* permet une forte optimisation des transports aériens et ainsi diminue la distance-coût tout en offrant davantage de destinations possibles. Cette fonction de *hub* apparaît dans l'organisation des vols internationaux et des correspondances nationales ou non, notamment pour *Air France* ou *FedEx*. Elle est rendue possible par l'importance des équipements : capacités des pistes, des aérogares, des systèmes de sécurité... Afin de renforcer cette fonction d'interface et de *hub* en connectant le mondial aux échelons local, régional, national, voire étranger

proche, l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle intègre d'autres modalités de transports : RER B vers la métropole parisienne et l'aéroport de Paris-Orly ; voies de TGV et autoroutes vers le reste du pays et l'étranger. À cela s'ajoute la fonction logistique présente dans différents sites à proximité directe, ce qui fait de Paris-Charles de Gaulle une plateforme multimodale en plus d'être un *hub*. L'attractivité de cet ensemble est renforcée par les équipements commerciaux, hôteliers et de foires et expositions (Parc des expositions de Paris Nord Villepinte) qui, de leur côté, bénéficient des aménités et des chalands que l'aéroport fournit.

### *Orientations pour la mise en œuvre*

Le professeur dispose de **7 à 9 heures** (évaluation comprise) pour traiter le thème.

Pour étudier la question obligatoire et le sujet d'étude, le professeur doit nécessairement s'appuyer sur **des exemples variés et spatialisés**.

### **Question obligatoire – Dynamiques territoriales contrastées au sein de la mondialisation**

#### **Problématique de la question**

Quelles sont les différentes dynamiques d'intégration des territoires à la mondialisation ?

L'analyse des centres en tant que telle est indispensable mais sans intérêt en soi si cette analyse n'interroge pas les **articulations à l'œuvre entre ces centres et avec les périphéries**. Pour ce faire, le professeur et les élèves peuvent commencer par faire le constat de la hiérarchie des territoires dans la mondialisation avant d'en comprendre les facteurs (« **nommer et localiser les grands repères géographiques** »). L'utilisation de deux ou trois planisphères thématiques sur les aspects économiques et financiers (flux financiers, principales bourses mondiales ou concentration des sièges sociaux des grandes firmes transnationales, etc.) et culturels (diffusions cinématographiques par exemple) permet de mettre en évidence cette hiérarchie, en faisant ressortir les aires qui concentrent les principaux pôles et centres de la mondialisation. Le professeur peut poursuivre en présentant les inégalités d'intégration à la mondialisation existant au sein de ces aires, notamment en ayant recours à une carte présentant les niveaux de richesse dans les régions de l'UE, qui mettra en lumière ces contrastes.

La compréhension des facteurs de différenciation territoriale peut être menée à partir de l'analyse des caractéristiques de quelques exemples précis (notamment en termes d'équipements, d'infrastructures et des paramètres socio-spatiaux) et des stratégies des acteurs en présence, qu'ils soient publics ou privés. Ces facteurs ne doivent pas pour autant être détaillés de manière trop exhaustive et précise. Il convient plutôt d'apporter des clefs de lecture aux élèves pour appréhender le poids de l'accessibilité, des équipements, de la qualification des populations, etc, dans la différenciation territoriale liée au processus de mondialisation. Les élèves auront ainsi abordé les centres et périphéries à l'échelle mondiale, ainsi que les liens qui les unissent, tout en prenant conscience des éléments qui, à l'échelle locale, sont déterminants, ce qui est remobilisé par le « sujet d'étude » (ou qui a été vu dans le « sujet d'étude » selon l'ordre choisi par le professeur pour traiter le thème). Cette étude permet ainsi de travailler particulièrement la capacité « **utiliser une approche géographique pour mener une analyse ou construire une argumentation** ». Cela peut aussi être l'occasion de remobiliser les capacités « **savoir lire, comprendre et critiquer un document** » et « **procéder à l'analyse critique d'un document** ».

Retrouvez éducol sur



## Sujet d'étude – New York : un centre de la mondialisation

### Problématique de la question

Quels éléments font de New York un centre de la mondialisation ?

L'étude de New York permet de travailler avec les élèves les caractéristiques d'une métropole mondiale afin d'en comprendre les atouts et la place dans le système mondialisé. Le professeur peut ainsi commencer par présenter les fonctions de commandement qui font de New York un centre de la mondialisation tout en s'appuyant sur ce qui a été vu en classe de première. Cela peut faire l'objet d'un travail sur trois, voire quatre documents (carte, texte et tableau statistique) qui mettent en avant non seulement ces fonctions et leurs localisations à New York (une carte et/ou un texte sur les activités présentes à Manhattan et en particulier dans le *Financial District*), mais aussi la place de ces fonctions dans le système-monde (par exemple, la place des bourses new-yorkaises dans les flux financiers mondiaux, les sièges des grandes FTN ou la localisation de grands médias mondialement diffusés comme le *New York Times*, CBS). Un travail sur documents peut ainsi permettre aux élèves de travailler les capacités suivantes : « **utiliser l'échelle appropriée pour étudier un phénomène** » et « **procéder à l'analyse critique d'un document** ». Le professeur peut ensuite faire porter la réflexion sur l'importance des infrastructures de transports et de communications ainsi que sur les caractéristiques des populations présentes (niveaux de qualification, etc.). Cela permettrait dans un dernier temps de faire travailler les élèves sur les transformations des territoires pour renforcer leur attractivité et leur rayonnement dans un contexte de concurrence entre les métropoles. L'étude des aménagements des fronts d'eau new-yorkais peut permettre d'aborder ces aspects territoriaux via la réhabilitation ou la rénovation de friches industrielles, l'apparition de nouvelles pratiques socio-spatiales dans ces espaces, etc., en prenant soin de resituer l'exemple dans le contexte métropolitain. Cette étude peut s'articuler autour d'un plan du projet d'aménagement, d'une photographie d'une friche industrielle et d'une carte du projet dans son contexte métropolitain. Les élèves travaillent ainsi les capacités « **procéder à l'analyse critique d'un document** » et « **s'approprier un questionnement géographique** ».

## Sujet d'étude – L'aéroport de Paris-Roissy-Charles de Gaulle, un hub au cœur des échanges européens en concurrence avec de nombreux grands aéroports mondiaux

### Problématique de la question :

Quels éléments font de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle un hub majeur à l'échelle européenne ?

L'analyse de la plateforme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle permet de comprendre l'importance croissante des *hubs* et des plateformes multimodales dans les mobilités et flux mondiaux comme régionaux. L'analyse pourrait commencer par un travail documentaire composé d'une carte des destinations de l'aéroport, d'un tableau statistique sur les trafics des aéroports européens et leurs évolutions et d'un texte mettant en avant la présence d'entreprises transnationales comme *Air France* ou *FedEx* ou l'importance des correspondances. Cela permettrait aux élèves d'identifier l'organisation en *hub and spokes* et la grande connectivité de l'aéroport, de comprendre l'importance de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle dans le monde et la concurrence avec les autres aéroports européens comme Londres et Francfort. Les élèves pourraient ainsi travailler les capacités suivantes : « **savoir lire, comprendre et critiquer un document** » et « **nommer et localiser les grands repères géographiques** ». Afin d'expliquer cette compétitivité du *hub*, les élèves peuvent ensuite travailler à plus grande échelle, celle de l'aéroport pris dans son contexte régional. Un texte sur les principaux équipements et les activités présentes ainsi que des photographies des équipements peuvent être l'opportunité pour les élèves de produire une synthèse qui mettrait en avant la diversité des activités et la complémentarité des modes de transport.

## *Pièges à éviter*

- Oublier d'articuler la question obligatoire et le sujet d'étude.
- Négliger la dimension actorielle.
- Aborder le thème de manière exclusivement théorique, en négligeant les aspects territoriaux et les exemples, essentiels à son étude.
- Oublier d'articuler entre elles les différentes échelles (mondiale, nationale, régionale et locale).
- Mener l'étude à l'échelle des États, en négligeant les échelles plus grandes.

## *Notions, vocabulaire et repères spatiaux à maîtriser à l'issue du thème*

### Notions

Centre de décision, *hub*, logistique aéroportuaire, métropole, plateforme multimodale

### Repères spatiaux

**Ils intègrent ceux qui ont été vus au collège et au lycée.**

- Les principaux centres de la mondialisation ;
- Les principales métropoles mondiales (dont New York) ;
- Le *hub* logistique Paris-Charles-de-Gaulle.

## *Pour aller plus loin*

### Sur la question obligatoire

CARROUÉ Laurent, 2019, *Géographie de la mondialisation*, Armand Colin ;

Collectif, 2017 « Asean : 50 ans d'une expérience singulière », *Politique étrangère* ;

GHORRA-GOBIN Cynthia, 2012, *Dictionnaire critique de la mondialisation*, Armand Colin ;

HUGON Philippe (dir.), 2003, *Les économies en développement à l'heure de la régionalisation*, Éditions Karthala ;

VELTZ Pierre, 2005, *Mondialisation, villes et territoires. L'économie d'archipel*, Presses Universitaires de France ;

VELTZ Pierre, 2019, *La France des territoires, défis et promesses*, Mikros ;

Géoconfluences, dossiers [régionaux](#) ou [thématiques](#) sur la mondialisation.

## Sur les sujets d'étude

Collectif, 2013, «Les villes mondiales», *Questions internationales*, n°60 ;

GAUCHON Pascal, HUISSOUD, Jean-Marc, 2018, *Les 100 lieux de la géopolitique*, « Que sais-je ? », PUF (p. 7 à 9 consacrées à New York) ;

LE GOIX Renaud, 2013, *Atlas de New York. Crises et renaissances d'une pionnière*, Autrement ;

BOQUET Yves, 2009, « Les hubs de fret aérien express », *Bulletin de l'Association des géographes français*, pages 446/495 (direction de Jean VARLET) ;

FRÉTIGNY Jean-Baptiste, 2013, *Les mobilités à l'épreuve des aéroports : des espaces publics aux territorialités en réseau. Les cas de Paris Roissy-Charles-de-Gaulle, Amsterdam Schiphol, Francfort-sur-le-Main et Dubaï International*, Géographie, Université Panthéon-Sorbonne - Paris I ;

NIKOLOVA Teodora, HERVOUET Martin, 2018, *Vers des places aéroportuaires durables. Recommandations et bonnes pratiques*, IAU.

Retrouvez éduscol sur

