

**pp. 16-17 La notion clé du programme : la mondialisation**

Le programme stipule que la mondialisation est la notion transversale à l'ensemble des thèmes. Il nous a semblé de ce fait important d'en proposer en ouverture de manuel une définition simple et facile à comprendre, sous forme de schéma reprenant les termes utilisés dans l'introduction au programme parue dans le Bulletin officiel, notamment acteurs et territoires, c'est-à-dire les notions sur lesquelles le programme de Terminale insiste tout particulièrement.

## **THÈME 1 MERS ET OCÉANS AU CŒUR DE LA MONDIALISATION**

Ce premier thème du programme de Terminale est centré sur des problématiques mettant en évidence le rôle central des mers et océans dans la mondialisation, en raison de l'importance des flux maritimes dans le commerce international. À l'échelle du monde comme de la France, la libéralisation des flux financiers a entraîné l'explosion des IDE des pays développés vers des pays aux coûts de production faibles, et donc une dissociation croissante des espaces de production et des espaces de consommation, qui accroît nécessairement l'interdépendance entre les pays et les flux internationaux de marchandises. Le transport maritime est un secteur qui a pu accompagner cette évolution en raison des évolutions techniques fondamentales qu'il a connues : spécialisation, conteneurisation et gigantisme accru des navires auxquels a répondu dans les ports l'adaptation des infrastructures portuaires (éloignement des villes, industrialisation, bassins et quais gigantesques et spécialisés, développement de la multimodalité pour faciliter et accélérer la rupture de charge et les relations avec l'hinterland). Les littoraux sont donc devenus des territoires majeurs dans la mondialisation : à l'échelle nationale, leur capacité à produire et à jouer le rôle d'interface avec le reste du monde a entraîné la littoralisation et la maritimisation des économies ; à l'échelle mondiale, les flux qu'ils génèrent, vitaux pour les exportateurs comme pour les importateurs, ont mis les mers et les océans, et plus précisément les routes maritimes, au cœur du processus de la mondialisation dont elles constituent les artères vitales. De manière plus diffuse, les ressources que recèlent les océans, qu'elles soient halieutiques, énergétiques ou minérales, accroissent leur importance économique, notamment dans un contexte de raréfaction des ressources lié à leur consommation effrénée due au modèle de développement sous-tendu par la mondialisation libérale et à l'explosion démographique, thèmes qui ont été étudiés en seconde.

C'est sur ces derniers aspects (les routes, les ressources marines), et non sur les littoraux, même s'il est difficile de les ignorer totalement, qu'il nous est demandé de travailler ici si on lit bien le commentaire développé dans le programme officiel.

La géographie des routes maritimes, contrainte par la disposition des mers et des continents, rend compte de l'organisation de l'économie mondiale, de la géographie des producteurs-exportateurs et des consommateurs-importateurs, et des différents flux de marchandises. L'intérêt accru pour les ressources marines, par définition plus difficiles d'accès que les ressources terrestres, intègre des espaces maritimes autrefois ignorés dans l'économie mondiale (cours 1, p. 42, du chapitre 1). Cette importance récente des routes et des ressources des mers et océans dans le fonctionnement de l'économie mondiale justifie l'intérêt géostratégique des États pour les routes les plus fréquentées et notamment pour les nœuds majeurs qui les ponctuent, et pour l'appropriation des

espaces maritimes riches en ressources, ce qui n'est pas sans générer des tensions (cours 2, p. 48, et 3, p. 54, du chapitre 1).

À l'échelle d'un pays comme la France, dans ce contexte, la présence dans les mers et océans du globe, analysée dans le cours 1, p. 72, du chapitre 2, à travers ses possessions ultra-marines assurant une vaste ZEE, et ses forces navales, joue un rôle déterminant pour participer au contrôle de ces routes, vitales pour l'économie du pays, et de ces ressources et assurer une certaine dimension maritime à la puissance du pays, dont il faut comprendre les enjeux environnementaux, économiques et géostratégiques.

Ces aspects du programme sont connus des enseignants puisqu'ils étaient traités dans la question 2 du thème 2 (Les territoires de la mondialisation) du programme de Terminale précédent, qui ne leur accordait cependant qu'une place relativement modeste. Cependant, à l'échelle de la France, ils n'ont jamais vraiment été traités sous l'angle de la puissance maritime dans les programmes de Première. Cette innovation n'est pas dépourvue d'intérêt, notamment parce qu'elle replace l'outre-mer français dans le contexte plus global de la mondialisation et rend compte de l'importance de ces espaces pour le pays. Il importe donc de prendre la mesure de ces importants changements et de ne pas tomber dans le piège qui consisterait à reprendre les cours du précédent programme.

### pp. 18-19 **Photographie d'ouverture**

Cette photographie associe les deux grandes dimensions de l'importance des mers et océans dans l'économie mondiale : les flux maritimes de marchandises et les ressources marines. Les premiers sont symbolisés par un porte-conteneurs, navire emblématique de la mondialisation car il est indispensable aux flux de produits manufacturés, les seconds par une plate-forme gazière, le développement de l'offshore étant représentatif de cette course aux ressources qui concerne maintenant même des gisements difficiles d'accès, ici en raison de leur localisation sous-marine. De manière sous-jacente, les notions de route maritime et de ZEE sont évoquées par cette photographie prise en mer du Nord, au large des Pays-Bas : le porte-conteneurs emprunte une des routes les plus fréquentées de l'espace maritime mondial, à savoir celle qui relie les grands ports (Rotterdam, Anvers, Hambourg...) de la *Northern Range*, façade maritime majeure de l'Europe, au reste du monde, et notamment à la Chine, dont on peut penser qu'elle est à l'origine d'une bonne partie des conteneurs visibles sur ce navire ; la plate-forme gazière est un point d'exploitation d'un gisement de gaz situé dans la ZEE des Pays-Bas.

### pp. 20-21 **Les objectifs du thème 1**

Cette double-page constitue une des nouveautés du manuel. Elle présente de manière synoptique les deux chapitres du thème pour faire comprendre clairement et simplement à l'élève les objectifs du thème tant du point de vue des connaissances (« savoir ») que de celui de la méthode (« savoir-faire ») qu'il lui faudra atteindre pour réussir l'épreuve du baccalauréat (« objectif bac »). Cette mise en perspective des différents éléments évoqués des chapitres permet à l'élève :

- de prendre conscience de la cohérence à la fois globale et dans le détail de chaque chapitre et de chacune des problématiques qui le composent ;
- de comprendre l'utilité des différentes doubles-pages (cartes, cours, études de cas, exemples) dans la construction de son corpus de connaissances et dans la maîtrise des méthodes qui lui permettront de réussir au bac.

## Le point sur le programme et l'organisation du chapitre

Ce chapitre est centré sur les problématiques des routes maritimes et des ressources marines et rend compte de leur importance à la fois économique et géostratégique dans la mondialisation. Cette approche rend compte du fait que les routes, les nœuds de ces routes que sont les grands détroits et les canaux interocéaniques, ainsi que les profondeurs marines sont désormais des territoires caractéristiques de la mondialisation, du fait que leur surveillance, leur contrôle à travers des réseaux de bases navales, voire leur appropriation qui constitue une forme de territorialisation, légale (ZEE) ou non, sont au cœur de la stratégie des grands acteurs de la mondialisation que sont les États et suscitent de ce fait des concurrences, des tensions, voire des conflits, mais aussi des dynamiques de coopération.

Rappelons ici la définition du territoire telle qu'elle apparaît dans le glossaire de Géoconfluences (<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/territoires-territorialisation-territorialite>) :

« Le territoire est un espace délimité, approprié par un individu, une communauté, sur lequel peut s'exercer l'autorité d'un État, d'une collectivité. [...] »

La territorialisation consiste en une appropriation qui peut être juridique et économique (la propriété) ou symbolique (le sentiment d'appartenance, de connivence). La notion de territoire implique, en principe, l'existence de limites précises. Mais, dans certaines de ses acceptations, symboliques ou fonctionnelles, le territoire peut avoir des limites plus floues ou peut correspondre à une organisation réticulaire : territoires de la mobilité, de l'appartenance communautaire (les diasporas), territoires virtuels par exemple. »

L'organisation du chapitre est la suivante :

– les quatre études de cas suggérées par les concepteurs du programme permettent soit d'entrer en matière, soit d'illustrer le propos du cours. Le programme accorde ici toute liberté à l'enseignant puisque les études de cas sont désormais recommandées mais pas obligatoires. Notons qu'elles développent le problème de la place des mers et océans dans la mondialisation dans un seul espace ou presque, étudié en réalité à plusieurs échelles, globale (l'océan Indien, pp. 28-31), régionale (mer de Chine méridionale, pp. 36-39, golfe Arabo-Persique, pp. 24-27) et locale (détroit de Malacca, pp. 32-35) : les échelles régionales et locales renvoient en réalité à des dépendances de l'océan Indien, à des espaces maritimes qui sont en étroite connexion avec cet océan car il en constitue le débouché majeur. Ce choix des concepteurs du programme peut se comprendre car il est vrai que l'océan Indien et les mers et détroits qui en commandent l'accès sont traversés par une section tout à fait fondamentale de la route maritime majeure qui relie l'Asie, et singulièrement la Chine, aux pays pétroliers du golfe Arabo-Persique et à l'Europe. Éviter une certaine forme de redondance d'une étude de cas à l'autre s'avère de ce fait impossible, mais le professeur n'a pas, de toute façon, à faire les quatre études de cas. Il pourra de manière pertinente associer l'étude de cas sur l'océan Indien à une ou plusieurs études de cas, en sélectionnant les documents, pour mieux mettre en évidence l'emboîtement des échelles et mieux faire comprendre ce qu'est une route majeure, ainsi que le rôle stratégique de certains espaces maritimes, que ce soit en raison de leur localisation sur la route ou en raison de leurs ressources. Notons toutefois que c'est l'étude de cas sur la mer de Chine méridionale qui associe de la façon la plus étroite la problématique des routes et celles des ressources.

– viennent ensuite trois blocs, correspondant aux trois problématiques du programme : les routes et les ressources (pp. 40-45), les rivalités et tensions liées aux routes (pp. 46-51), les rivalités et tensions liées aux ressources (pp. 52-57). Chaque bloc est organisé de la façon suivante : une double-page Cartes, une double-page Cours, un double-page Exemple. Les exemples ont bien sûr été choisis dans des espaces éloignés de l'océan Indien et de ses bordures, largement abordés dans les études de cas : Méditerranée, canal de Panama (les détroits ont été abordés dans les études de cas) et océan Arctique.

– deux doubles-pages Exercices Bac (pp. 58-61)

– une double-page de sujets de Bac blanc (pp. 62-63)

Notons que les pages « réviser » de ce chapitre 1 sont situées à la fin du thème (pp. 90-93).

## pp. 22-23 Photographies d'ouverture

Ces deux photographies renvoient aux trois problématiques centrales du chapitre, les routes (canal de Suez) et les ressources (pétrole, ressources halieutiques), les tensions sur les routes (le canal de Suez est hautement surveillé, on peut utilement rappeler l'ampleur de la crise de Suez en 1956) et les tensions sur les ressources (lutte contre la pêche illégale). Elles relèvent de différentes échelles : Suez est un lieu stratégique à l'échelle locale pour l'Égypte, dont il est un des piliers économiques, et, à l'échelle mondiale, pour les États pétroliers du Golfe, qui y écoulent une partie de leur production, et pour les pays européens, vers lesquels ce même pétrole est exporté.

La photographie du canal de Suez rend compte d'un espace très restreint, étroit, mais par lequel transite un flux continu de pétrole, représenté ici par cette impressionnante chaîne de pétroliers pleins (leur ligne de flotaison est au niveau de l'eau, l'essentiel des navires est sous l'eau, ils sont donc pleins) traversant une région désertique. Voici quelques informations sur le canal de Suez : long de 193 km, large de 280 à 345 m et profond de 22,5 m, il relie la mer Méditerranée et la mer Rouge. Ce canal interocéanique construit sous l'égide du Français Ferdinand de Lesseps entre 1859 et 1869 permet aux navires d'aller d'Europe en Asie sans avoir à contourner l'Afrique par le cap de Bonne-Espérance (qui ajoute une semaine de navigation) et sans rupture de charge par voie terrestre entre la Méditerranée et la mer Rouge. En 2015, le creusement du « Nouveau canal de Suez » a permis de doubler la capacité de passage pour un coût de 7,5 milliards de dollars. Le canal existant a été élargi et sa profondeur augmentée sur 35 km, et doublé sur 37 km dans sa partie orientale (cf. carte sur : <https://www.20minutes.fr/monde/egypte/1663087-20150806-inauguration-nouveau-canal-suez-projet-titanesque>).

Ces travaux devraient permettre de doubler le trafic c'est-à-dire d'atteindre un trafic d'environ 97 navires (pétroliers et porte-conteneurs) par jour à l'horizon 2023. 9 % du commerce maritime international transite par ce canal, soit bien plus que par celui de Panama (5%). Le commerce Europe-Asie assure les 3/4 de son trafic total.

La photographie de droite rappelle les tensions que suscite l'accès à une des ressources marines, à savoir les ressources halieutiques. L'enjeu est ici la sécurité alimentaire des pays riverains, mise à mal par la pêche illégale. La pêche occupe en effet une place très importante dans l'économie littorale des pays du golfe de Guinée : elle fait vivre de nombreux villages de pêcheurs. Elle joue aussi un rôle important dans la sécurité alimentaire de l'ensemble de la population de ces pays. La pêche illégale, loin d'être uniquement le fait de pêcheurs locaux, est aussi le fait de pêcheurs venus de pays étrangers à la région, ici des Chinois, dont les navires, parfois en piteux état, mais quand même assez grands, sont présents dans toutes les mers du globe, même éloignées. Ils profitent de la faiblesse des gouvernements locaux pour tenter d'opérer illégalement. On pourra remarquer que les personnes conduisant les zodiaques ne sont pas noires,

mais blanches. Il est fort possible que cette intervention ait lieu dans le cadre de l'opération navale française Corymbe qui, depuis 1990, aide au renforcement de la sécurité maritime et à la lutte contre la piraterie et la pêche illégale dans le golfe de Guinée (cf. sujet de Bac blanc Analyser un document : Conflits et tensions dans le golfe de Guinée, p.63).

## pp. 24-27 Étude de cas

### Le golfe Arabo-Persique au cœur des enjeux contemporains

Le golfe Arabo-Persique apparaît comme incontournable dans le cadre du thème proposé. Cette région du monde est bien connue pour les tensions qui y règnent entre des acteurs locaux et extérieurs à la région en raison de la concentration de ressources énergétiques, en partie offshore, indispensables au fonctionnement de l'économie mondiale et dont l'exportation s'effectue de manière obligatoire, que ce soit vers l'Asie ou vers l'Europe ou l'Amérique du Nord, à travers un détroit, le détroit d'Ormuz, hautement surveillé. Il importe de parler du golfe Arabo-Persique, et non du golfe Persique ou du golfe Arabe, pour assurer une neutralité entre États arabes et Iran (héritier de la Perse comme chacun sait).

### Réponses aux questions p. 25

#### Parcours 1

1. Cette route maritime est majeure dans le paysage énergétique mondial car elle permet l'exportation des hydrocarbures (gaz et pétrole) extraits dans la plus importante région de production du monde, comme en attestent les statistiques du doc. 2 portant sur les réserves prouvées, sur la part de la région dans la production et les exportations mondiales. Cette situation est plus nette pour le pétrole que pour le gaz. La production offshore n'est pas négligeable, mais reste relativement secondaire : ce ne sont donc pas ici les ressources énergétiques marines qui sont au cœur du problème. Cette importance dans les exportations s'explique certes par l'ampleur des réserves, mais aussi par le fait que ces régions, peu peuplées si on excepte l'Iran, consomment moins qu'elles ne produisent, même si leurs besoins énergétiques ont explosé dans un contexte de développement accéléré. Les terminaux d'exportation s'égrènent tout au long des côtes du Golfe et leurs exportations cumulées sont à l'origine de flux très importants qui constituent donc une route maritime majeure, visible dans le doc. 1. Ces exportations sont vitales pour les pays du Golfe, dont elles assurent la richesse et le développement, mais aussi pour leurs destinataires qui sont, comme le montre le doc. 2, les grands pôles de l'économie mondiale (Asie, et notamment Chine et Japon ; Europe ; États-Unis). Si ces flux viennent à s'arrêter, c'est le fonctionnement tout entier de leur économie qui est remis en cause, notamment pour le pétrole. Exportateurs comme importateurs sont dépendants de ces flux maritimes, du bon fonc-

tionnement de cette route. Notons que l'Asie, et dans une moindre mesure l'Europe qui a beaucoup diversifié ses approvisionnements depuis les deux chocs pétroliers, sont plus dépendantes que les États-Unis, qui sont devenus depuis la deuxième moitié des années 2000 de grands producteurs de pétrole et de gaz de schiste. La configuration du Golfe, vaste impasse dont l'ouverture sur l'océan mondial est assurée par le détroit d'Ormuz, facilite sa surveillance, mais la liberté de navigation peut y être facilement compromise par un pays bordier, notamment au niveau du détroit d'Ormuz.

2. Cette route s'appuie sur un chapelet de terminaux d'exportation où les navires prennent livraison de leur cargaison liquide. Pour le pétrole, cette cargaison peut être brute ou raffinée, notamment lorsque le terminal est accolé à une raffinerie de pétrole comme celle de Ras Tanura. Ces raffineries opèrent le raffinage du pétrole, donc sa transformation, ce qui assure au pays producteur une valeur ajoutée supplémentaire par rapport à l'exportation de pétrole brut et lui permet d'exporter vers des pays qui n'ont pas ce type d'équipements. En ce qui concerne le gaz, sa liquéfaction, indispensable pour le transport maritime, est assurée dans des usines qui ne figurent pas sur la carte. La localisation littorale des raffineries, associée aux terminaux, rend compte de leur rôle dans l'exportation de produits pétroliers. Elles sont très nombreuses en Arabie Saoudite et en Iran, alors que l'essentiel de la population de ce dernier pays n'est pas concentré dans cette région. Le fait que Bahreïn, avec seulement 1,5 million d'habitants, ait une raffinerie rend compte aussi du fait que ces infrastructures travaillent pour l'exportation.

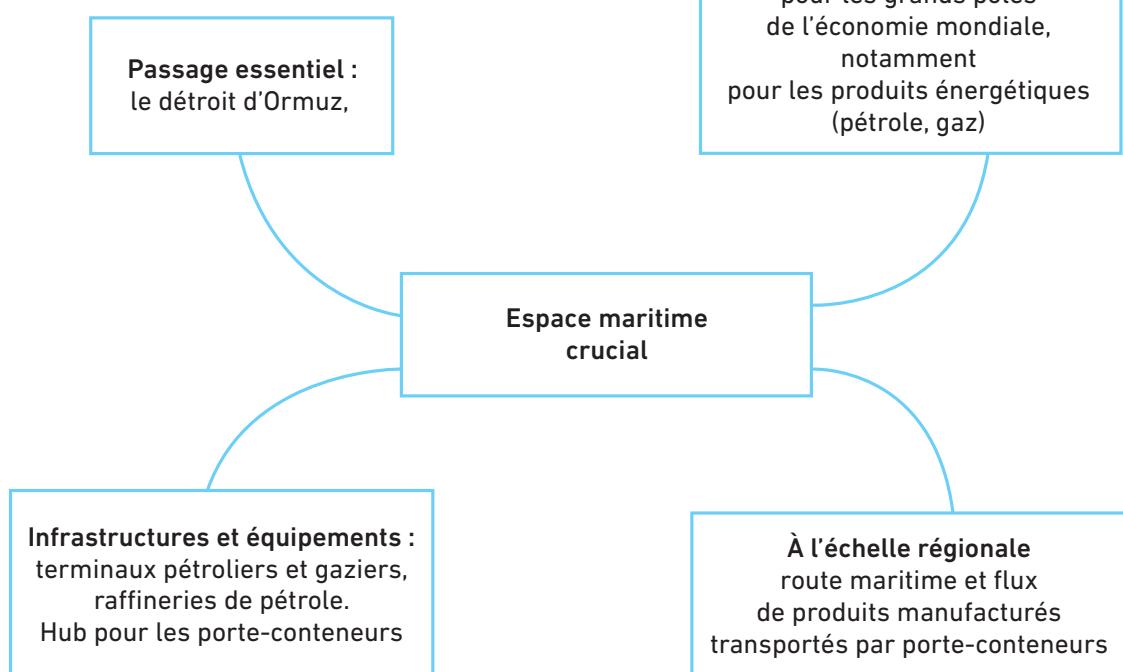
3. Il nous est apparu important de montrer que la route

maritime du Golfe n'est pas seulement une route des hydrocarbures, mais aussi une route importante pour le trafic maritime des produits manufacturés, et donc pour les porte-conteneurs. Cela se comprend du fait du niveau de développement des pays pétroliers et gaziers, dont la consommation de produits manufacturés a explosé en même temps que leur niveau de développement, mais aussi par la politique volontariste menée par Dubaï (Émirats arabes unis) pour diversifier son économie et préparer l'après-pétrole.

4. Cette situation privilégiée résulte de la position de Dubaï, à l'entrée du Golfe (échelle locale) et à proximité de la route maritime menant les porte-conteneurs de l'Asie et notamment de la Chine vers l'Europe, au cœur du Moyen-Orient et non loin de la corne de l'Afrique (échelle régionale), qui ne disposent pas des infrastructures nécessaires à l'accueil des gros porte-conteneurs. Conformément au système du hub, les gros porte-conteneurs déchargent une partie de leurs marchandises à Dubaï, dans le port de Djebel Ali, à partir duquel elles sont ensuite rechargées dans des navires plus petits, qui pourront être accueillis dans les ports plus modestes de la région. Cette politique fait partie de la stratégie de Dubaï

5. Tous les flux maritimes, qu'ils soient d'hydrocarbures ou de produits manufacturés, en provenance ou à destination des pays bordiers du Golfe, doivent passer par le détroit d'Ormuz, alors qu'il est particulièrement étroit. Tous les chiffres du doc. 5 rendent compte de cette importance dans le transit maritime, notamment pour le pétrole. Il dépasse Malacca car le pétrole qui passe par Ormuz va non seulement vers l'Asie orientale, mais aussi vers l'Europe.

## Parcours 2



## Bilan du parcours 1 ou 2

Le golfe Arabo-Persique est un espace maritime majeur en raison des ressources en hydrocarbures des pays bordiers, lesquelles sont exportées par voie maritime dans le reste du monde et notamment vers les grands pôles de l'économie mondiale (Asie orientale, Europe, États-Unis), qui en sont de très importants consommateurs, à tel point que le fonctionnement de leur économie repose sur ces importations. Cette route maritime est contrainte, pour sortir du Golfe, de passer par le détroit d'Ormuz, qui est donc un point de passage stratégique. À cette fonction d'échelle mondiale s'ajoute une fonction d'échelle régionale : Dubaï, à travers son port de Djebel Ali, redistribue aux pays de la région des produits manufacturés apportés par les grands porte-conteneurs qui empruntent la route maritime allant de l'Asie orientale vers l'Europe.

## Réponses aux questions p. 26

### Parcours 1

1. Les Occidentaux (Européens et Américains) cherchent à sécuriser le détroit, à le surveiller pour y assurer la liberté de navigation en installant des bases navales dans le Golfe et en faisant stationner dans les golfes Arabo-Persique et d'Oman, au débouché du détroit d'Ormuz, une imposante flotte (Ve flotte américaine). Les Américains notamment font également pression sur l'Iran pour que celui-ci ne bloque pas le détroit.

2. Les pays bordiers du Golfe entretiennent entre eux des relations houleuses, pour des raisons religieuses (opposition Arabie-Irak à majorité sunnite/Iran chiite) et politiques. L'Iran et l'Arabie Saoudite sont notamment concurrents pour assurer la domination politique et religieuse à l'échelle régionale, qui les oppose depuis très longtemps et se calque sur l'inimitié multiséculaire entre Arabes et Perses. L'Irak a longtemps été aussi dans cette logique de concurrence, comme le montrent la guerre

Irak-Iran et l'invasion du Koweït, avant d'être affaibli et marginalisé par sa défaite lors des deux guerres du Golfe. Cette concurrence féroce entre l'Arabie Saoudite et l'Iran rejaillit sur les relations de ces deux pays avec les autres pays de la région : les Émirats arabes unis, partenaires traditionnels de l'Arabie, s'éloignent actuellement d'elle par crainte de l'Iran. Qatar et Arabie Saoudite ont des relations exécrables surtout depuis les années 1990 et plus particulièrement 2017 (« crise du Golfe »), le premier ayant plutôt soutenu les printemps arabes de 2011, au grand dam de l'Arabie Saoudite qui craignait de voir son pouvoir contesté. Ces relations conflictuelles entre pays du Golfe se retrouvent dans leurs positions divergentes sur les crises du Moyen-Orient (Libye, Syrie, Yémen) et dans leurs relations avec les Occidentaux, très conflictuelles pour l'Iran, plutôt étroites mais non dépourvues d'ambiguïté pour l'Arabie Saoudite. Le poids de cette dernière dans le marché mondial du pétrole, le comportement de l'Irak (invasion du Koweït) et de l'Iran (révolution islamique de 1979, question nucléaire) déterminent les alliances ou au contraire les désaccords profonds avec les Occidentaux, menés par les Américains.

Le conflit entre Iran et ÉAU à propos des îles Tomb a pour origine la localisation stratégique de ces îles sur la route qui mène au détroit d'Ormuz et la présence de gisements de pétrole offshore.

3. L'Iran cherche à déstabiliser le marché du pétrole, dont il est exclu du fait des sanctions américaines, en organisant l'insécurité dans le détroit d'Ormuz. L'augmentation des primes de risque entraînant la hausse des prix du baril, cela permet d'augmenter ses entrées de devises pour le peu de pétrole qu'il réussit encore à vendre sur les marchés internationaux, et donc de limiter un peu les dégâts de ces sanctions américaines sur son économie. Il n'a pas les moyens de verrouiller le détroit d'Ormuz car il a en face de lui des flottes navales puissantes : l'asymétrie est trop importante.

### Parcours 2

	Échelle	
	Internationale	Régionale
Acteurs	Occidentaux : États-Unis, France, Royaume-Uni	Pays bordiers du Golfe : Arabie Saoudite, Irak, Iran, ÉAU, Qatar, Koweït, Bahreïn
Moyens	Bases navales, flottes militaires, pressions diplomatiques	Bases navales
Objectifs	Sécuriser le Golfe et le détroit pour assurer leur approvisionnement et la liberté de navigation ; stabiliser la région (contrôle de la prolifération nucléaire, surveillance des groupes terroristes)	Assurer un leadership régional

## Bilan du parcours 1 ou 2

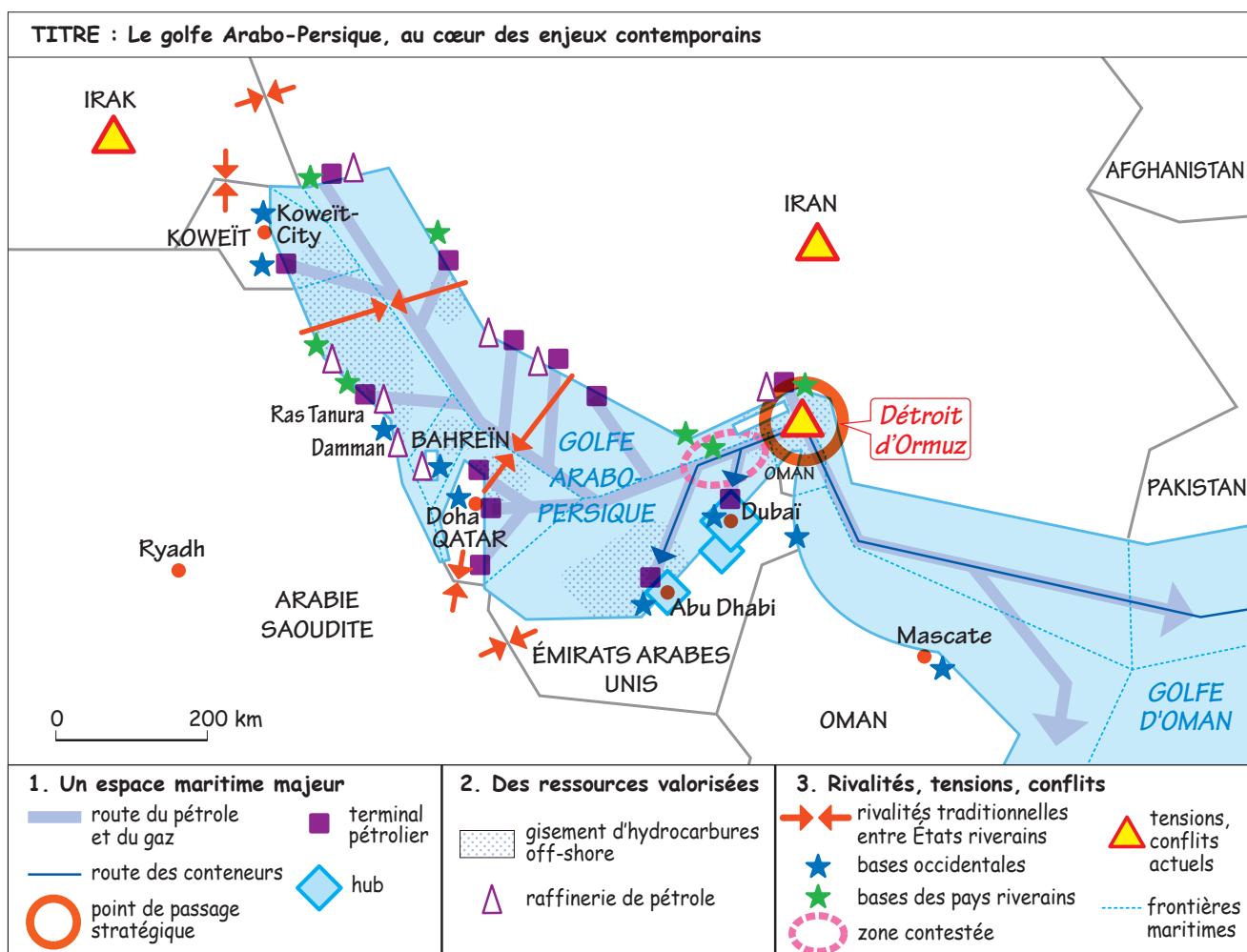
Le golfe Arabo-Persique est un espace de tensions et de rivalités car les acteurs régionaux et internationaux y ont parfois des intérêts divergents. Les Occidentaux cherchent à sécuriser leur approvisionnement énergétique, vital pour leur économie, à assurer la liberté de navigation, mais aussi à rester présents dans cette région du monde très instable, dont nombre des États financent des groupes terroristes. Ils ont noué des alliances avec certains des pays bordiers, surtout l'Arabie Saoudite,

allié historique des États-Unis, seul allié majeur depuis la révolution théocratique de l'Iran (1979). Mais, sous la houlette des États-Unis, les Occidentaux s'opposent à l'Iran, puissance régionale théocratique soupçonnée de développer un programme nucléaire et de soutenir les groupes terroristes.

Les pays bordiers, au premier chef l'Arabie Saoudite et l'Iran, développent entre eux de multiples rivalités, pour assurer leur leadership à l'échelle de la région.

## Faire le bilan de l'étude de cas p. 27

Compléter le croquis



## Passer du croquis au texte

### I. Un espace maritime majeur

Le golfe Arabo-Persique est un espace maritime majeur car il est emprunté par une route maritime majeure dans le paysage énergétique mondial : cette route permet l'exportation des hydrocarbures (gaz et pétrole) extraits dans la plus importante région de production du monde. Cette région contient 48% des réserves prouvées de pétrole, 38% de celles de gaz. Elle représente 33,5% de la production mondiale de pétrole et environ un tiers des exportations mondiales de pétrole et de gaz. Cette

importance dans les exportations s'explique certes par l'ampleur des réserves, mais aussi par le fait que ces régions, peu peuplées si on excepte l'Iran, consomment moins qu'elles ne produisent, même si leurs besoins énergétiques ont explosé dans un contexte de développement accéléré.

Ces exportations sont vitales pour les pays du Golfe, dont elles assurent la richesse et le développement, mais aussi pour leurs destinataires qui sont les grands pôles de l'économie mondiale (Asie, et notamment Chine et Japon ; Europe ; États-Unis). Si ces flux viennent à s'arrêter, c'est le fonctionnement tout entier de leur écono-

mie qui est remis en cause, notamment pour le pétrole. Exportateurs comme importateurs sont dépendants de ces flux maritimes, du bon fonctionnement de cette route. Notons que l'Asie, et dans une moindre mesure l'Europe qui a beaucoup diversifié ses approvisionnements depuis les deux chocs pétroliers, sont plus dépendantes que les États-Unis (leur pétrole importé provient respectivement à hauteur de 62%, 24% et 19% du Golfe) : ces deniers sont devenus depuis la deuxième moitié des années 2000, de grands producteurs de pétrole et de gaz de schiste.

Le golfe Arabo-Persique est aussi emprunté par une route importante pour le trafic maritime des produits manufacturés, et donc pour les porte-conteneurs. Cela se comprend du fait du niveau de développement des pays pétroliers et gaziers, dont la consommation de produits manufacturés a explosé en même temps que leur niveau de développement, mais aussi par la politique volontariste menée par Dubaï (Émirats arabes unis) pour diversifier son économie et préparer l'après-pétrole. Cette politique repose sur la valorisation de la situation du Golfe, à l'entrée du golfe (échelle locale) et à proximité de la route maritime menant les porte-conteneurs de l'Asie et notamment de la Chine vers l'Europe, au cœur du Moyen-Orient et non loin de la corne de l'Afrique (échelle régionale), qui ne disposent pas des infrastructures nécessaires à l'accueil des gros porte-conteneurs. Conformément au système du *hub*, les gros porte-conteneurs déchargent une partie de leurs marchandises à Dubaï, dans le port de Djebel Ali, à partir duquel elles sont ensuite rechargées dans des navires plus petits, qui pourront être accueillis dans les ports plus modestes de la région.

La configuration du Golfe, vaste impasse dont l'ouverture sur l'océan mondial, est assurée par le détroit d'Ormuz, ce qui facilite sa surveillance, mais la liberté de navigation peut y être facilement compromise par un pays bordier, notamment au niveau du détroit d'Ormuz.

Tous les flux maritimes, qu'ils soient d'hydrocarbures ou de produits manufacturés, en provenance ou à destination des pays bordiers du Golfe, doivent passer par le détroit d'Ormuz, alors qu'il est particulièrement étroit. Il occupe le premier rang mondial pour le transit de pétrole : 1/3 du pétrole transporté par voie maritime y transite, soit 20% de la consommation mondiale. Il dépasse Malacca car le pétrole qui passe par Ormuz va non seulement vers l'Asie orientale, mais aussi vers l'Europe.

## II. Des ressources valorisées

La production offshore n'est pas négligeable, mais reste relativement secondaire, ce ne sont donc pas ici les ressources énergétiques marines qui sont au cœur du problème. Mais les ressources énergétiques, qu'elles soient offshores ou non, sont valorisées grâce à un important ensemble de terminaux et de raffineries. Les terminaux d'exportation s'égrènent tout au long des côtes du Golfe, où les navires prennent livraison de leur cargai-

son liquide. Pour le pétrole, cette cargaison peut être brute ou raffinée, notamment lorsque le terminal est accolé à une raffinerie de pétrole comme celle de Ras Tanura. Ces raffineries opèrent le raffinage du pétrole, donc sa transformation, ce qui assure au pays producteur une valeur ajoutée supplémentaire par rapport à l'exportation de pétrole brut et lui permet d'exporter vers des pays qui n'ont pas ce type d'équipements. En ce qui concerne le gaz, sa liquéfaction, indispensable pour le transport maritime, est assurée dans des usines qui ne figurent pas sur la carte. La localisation littorale des raffineries, associée aux terminaux, rend compte de leur rôle dans l'exportation de produits pétroliers. Elles sont très nombreuses en Arabie Saoudite et en Iran, alors que l'essentiel de la population de ce dernier pays n'est pas concentré dans cette région. Le fait que Bahreïn, avec seulement 1,5 million d'habitants, ait une raffinerie rend compte aussi du fait que ces infrastructures travaillent pour l'exportation.

## III. Rivalités et tensions

Les rivalités et tensions dans le Golfe opposent les pays bordiers entre eux et ces mêmes pays aux puissances occidentales qui souhaitent que la libre circulation soit assurée dans le Golfe et le détroit en raison de leur importance vitale pour leur économie.

Les pays bordiers du Golfe entretiennent entre eux des relations houleuses, pour des raisons religieuses (opposition Arabie-Irak à majorité sunnite/Iran chiite) et politiques. L'Iran et l'Arabie Saoudite sont notamment concurrents pour assurer la domination politique et religieuse à l'échelle régionale, qui les oppose depuis très longtemps et se calque sur l'inimitié multiséculaire entre Arabes et Perses. L'Irak a longtemps été aussi dans cette logique de concurrence, comme le montrent la guerre Irak-Iran et l'invasion du Koweït, avant d'être affaibli et marginalisé par sa défaite lors des deux guerres du Golfe. Cette concurrence féroce entre l'Arabie Saoudite et l'Iran rejайл sur les relations de ces deux pays avec les autres pays de la région : les Émirats arabes unis, partenaires traditionnels de l'Arabie, s'éloignent actuellement d'elles par crainte de l'Iran. Qatar et Arabie Saoudite ont des relations exécrables surtout depuis les années 1990 et plus particulièrement 2017 (« crise du Golfe »), le premier ayant plutôt soutenu les printemps arabes de 2011, au grand dam de l'Arabie Saoudite qui craignait de voir son pouvoir contesté. Le conflit entre Iran et ÉAU à propos des îles Tomb a pour origine la localisation stratégique de ces îles sur la route qui mène au détroit d'Ormuz, et la présence de gisements de pétrole offshore.

Ces relations conflictuelles entre pays du Golfe se retrouvent dans leurs positions divergentes sur les crises du Moyen-Orient (Libye, Syrie, Yémen) et dans leurs relations avec les Occidentaux, très conflictuelles pour l'Iran, plutôt étroites mais non dépourvues d'ambiguïté pour l'Arabie Saoudite. Le poids de l'Arabie Saoudite dans le marché mondial du pétrole, le comportement de l'Irak (invasion du Koweït) et de l'Iran (révolution islamique de 1979, question nucléaire) déterminent les alliances ou

au contraire les désaccords profonds avec les Occidentaux, menés par les Américains.

Les Occidentaux (Européens et Américains) cherchent à sécuriser le détroit, à le surveiller pour y assurer la liberté de navigation en installant des bases navales dans le Golfe et en faisant stationner dans les golfes Arabo-Persique et d'Oman, au débouché du détroit d'Ormuz, une imposante flotte (V<sup>e</sup> flotte américaine). Les Américains notamment font également pression sur l'Iran pour que celui-ci ne bloque pas le détroit.

## pp. 28-29 Étude de cas

### L'océan Indien, entre rivalités et coopérations internationales

L'océan Indien, longtemps marginal, est aujourd'hui un espace maritime de première importance car il est traversé par une route maritime majeure, segment de l'*« épine dorsale de la mondialisation »*, à savoir la route circumterrestre qui relie les trois grands pôles de l'économie mondiale que sont l'Asie orientale (Chine, Japon notamment), l'Europe et l'Amérique du Nord. Le segment qui y transite relie l'Asie orientale, au premier rang de laquelle figure la Chine, à l'Europe et au golfe Arabo-Persique. Les flux de produits manufacturés et d'hydrocarbures y sont donc particulièrement massifs, ce qui suscite un intérêt accru des grandes puissances : elles souhaitent sécuriser des flux vitaux pour leur économie, en développant parfois des stratégies qui suscitent la méfiance des autres grandes puissances, bordières ou non. Rivalités et tensions, mais aussi coopérations gouvernent les relations développées par les acteurs intervenant dans cet espace, États-Unis, États européens, Chine et Inde..

### Réponses aux questions p. 29

#### Parcours 1

1. Les acteurs présents dans l'océan Indien sont les grands pays occidentaux (États-Unis, France, Royaume-Uni), qui y sont présents depuis longtemps, la Chine, nouvelle venue en raison de son émergence économique et de sa volonté de devenir un acteur de premier plan sur la scène politique internationale, et l'Inde. Ces acteurs sont présents à travers des bases navales et des flottes militaires, ainsi qu'à travers des « points d'appui ». L'Inde est le seul pays de ce groupe d'acteurs qui est bordier de l'océan Indien, qu'elle considère un peu comme sa chasse gardée, comme en témoigne le grand nombre de bases navales qu'elle a déployé sur ses côtes et ses îles. Tous les autres acteurs sont extérieurs à cet espace.

2. La stratégie chinoise, désignée par les Américains par l'expression du « collier de perles », consiste en effet à développer des coopérations avec les pays bordiers de l'océan Indien, en les aidant à construire des ports com-

merciaux, en installant une base à Djibouti, pour mener à bien et sécuriser le projet de « route maritime de la soie ». L'expression « collier de perles » repose sur le fait que ces ports s'égrènent aux abords de l'océan : Myanmar et Bangladesh au nord-est, Pakistan avec le port de Gwadar non loin du détroit d'Ormuz, base de Djibouti. La Chine entre en rivalité avec l'Inde, qui considère l'océan Indien comme sa chasse gardée, pour la domination des petits États bordiers. Elle entre aussi en rivalité avec les pays occidentaux, qui sont présents depuis très longtemps dans cet espace maritime, et se considèrent comme les seuls garants de la liberté de navigation.

3. L'Inde voit d'un mauvais œil l'arrivée de la Chine dans la région. La Chine et l'Inde entretiennent de mauvaises relations depuis longtemps, autour de questions frontalières en Himalaya, mais aussi parce qu'elles se disputent le leadership régional en Asie orientale. Les Indiens cherchent à contrer la stratégie chinoise du « collier de perles ». Pour l'Inde, il s'agit de sécuriser les routes maritimes vitales pour ses approvisionnements en pétrole, mais aussi d'affirmer sa puissance face à la Chine, sa grande rivale dans la région.

4. L'Inde construit son propre réseau de coopérations avec les pays bordiers (Oman) et avec les acteurs occidentaux présents dans la région, qui l'autorisent désormais à accéder à leurs bases navales (Diego Garcia pour les Américains, La Réunion et Djibouti pour les Français) et lui permettent de mieux surveiller la région, qu'elle a déjà quadrillée de points d'appui, y compris à proximité du détroit d'Ormuz. Cette coopération prend aussi la forme d'exercices navals conjoints comme en témoigne le doc. 4., y compris avec le Japon pour lequel la route maritime de l'océan Indien est vitale, pour ses exportations de produits manufacturés vers l'Europe et pour ses importations d'hydrocarbures en provenance du golfe Arabo-Persique.

5. La caricature montre un pêcheur artisanal malgache, dans sa petite pirogue, qui ne parvient pas à pêcher un seul poisson, et un gros chalutier chinois moderne qui dispose des moyens nécessaires pour s'assurer des prises importantes, dont ne profitera donc pas le pêcheur malgache. Cette caricature fait allusion à la surpêche provoquée par les navires de pêche chinois dans la région, au détriment des pêcheurs locaux, dont la sécurité alimentaire est compromise. La légende fait allusion à un accord de pêche de dix ans, signé entre le gouvernement malgache et la Chine, lequel est présenté comme défavorable donc aux petits pêcheurs malgaches. Cet accord témoigne d'une coopération sur les ressources halieutiques entre un État de l'océan Indien et la Chine, mais aussi d'une rivalité sur les ressources halieutiques entre populations littorales de pêcheurs et pêche industrielle chinoise. Coopérations et rivalités ne se concentrent pas uniquement sur le contrôle des routes maritimes dans l'océan Indien : elles s'observent aussi sur les ressources.

## Parcours 2

<b>Acteurs</b>	<b>Extra-régionaux</b> – Occidentaux : États-Unis, France, Royaume-Uni, Japon – Chine	<b>Régionaux</b> – pays bordiers de l'océan Indien : Inde, Madagascar – pays asiatique non bordier : Chine
<b>Les rivalités et leurs formes</b>	– pour le contrôle de la route maritime (Occidentaux, Inde/Chine) – pour le leadership régional (Inde/Chine) – pour l'accès aux ressources (Madagascar/Chine) Formes : Bases navales, flottes militaires, points d'appui	
<b>Les coopérations et leurs formes</b>	– accords sur des points d'appui et des accès aux infrastructures militaires (Inde-Occidentaux) – stratégie chinoise du « collier de perles » : accords de construction de ports commerciaux, d'installation de base navale (Chine-Djibouti) le long de la « route maritime de la soie » – exercices navals (Inde-Occidentaux) – accords de pêche (Chine-Madagascar)	

### Bilan du parcours 1 ou 2

L'océan Indien est un espace maritime dans lequel se développent à la fois des rivalités et des coopérations.

Les rivalités se jouent entre des acteurs régionaux, asiatiques, bordiers (Inde) ou non bordiers (Chine) de l'océan Indien et extra-régionaux (Occidentaux). Ces rivalités prennent notamment la forme d'une multiplication des bases navales le long des littoraux continentaux et insulaires de l'océan Indien. Leurs enjeux relèvent de différentes échelles.

Entre les Occidentaux, les Chinois et les Indiens, l'enjeu essentiel est la sécurisation de la route maritime majeure qui traverse l'océan d'Est en Ouest et porte les flux massifs de produits manufacturés en provenance d'Asie orientale et destinés à l'Europe, ainsi que les flux pétroliers en provenance du golfe Arabo-Persique et à destination de l'Europe, de l'Inde et de l'Asie orientale (Chine-Japon). Ces flux sont vitaux pour tous les acteurs en présence. Depuis longtemps dans la région, les Occidentaux, mais aussi les Indiens, voient d'un mauvais œil la stratégie chinoise du « collier de perles » destinée à sécuriser la « route maritime de la soie ».

Entre la Chine et l'Inde, la rivalité prend aussi une dimension intra-régionale. Ces deux puissances émergentes sont en rivalité pour assurer le leadership régional. L'Inde apprécie peu que la Chine avance ses pions dans un océan qu'elle considère comme sa chasse gardée.

Plus localement, une rivalité pour l'accès aux ressources halieutiques oppose pêcheurs chinois et malgaches, ces derniers subissant les effets de la surpêche à laquelle se livrent les navires chinois.

À ces rivalités correspondent autant de coopérations.

Occidentaux et Indiens s'associent contre la Chine pour garder le contrôle et sécuriser la voie maritime. L'Inde y trouve un moyen pour conforter son leadership régional. À l'inverse, la Chine tisse un réseau de coopération grâce à sa stratégie du « collier de perles » : elle lui permet de devenir un acteur important dans la région, de conforter

sa place de leader asiatique face à l'Inde, et de sécuriser la route maritime de la soie en s'assurant la coopération de certains pays bordiers en finançant leur développement portuaire. L'accord de pêche avec Madagascar lui permet de donner un tour légal à l'exploitation des ressources halieutiques dans les eaux malgaches.

### Réponses aux questions p. 30

#### Parcours 1

1. Les rivalités dans l'océan Indien ont pour origines :

– la présence d'une route maritime majeure reliant l'Asie et l'Europe, qui assure une part très importante du trafic maritime mondial comme en témoignent les données statistiques du doc. 1, point 2. Les acteurs en présence souhaitent la contrôler pour y assurer la liberté de navigation, mais sont rivaux pour atteindre cet objectif, les acteurs anciens (Occidentaux, Inde) se méfiant des récentes initiatives chinoises (« collier de perles », route maritime de la soie), perçues comme agressives et comme un moyen de prendre le contrôle de cette route. Aux différentes extrémités de cette route se trouvent des détroits (Malacca à l'Est, Ormuz et Bab-el-Mandeb au Nord-Ouest) qui sont des points de passage majeurs du trafic maritime mondial et nécessitent une surveillance étroite.

– les rivalités entre acteurs asiatiques pour assurer le leadership dans cette région du monde : Inde/Chine  
– les rivalités pour les ressources, notamment entre pêcheurs malgaches et chinois dans un contexte de raréfaction de la ressource, mais aussi entre pays du golfe Arabo-Persique et en mer de Chine méridionale, donc dans des régions attenantes à l'océan Indien.

Les coopérations se développent dans le cadre de ces rivalités : par exemple, Indiens et Occidentaux s'allient pour contrer les avancées chinoises.

2. Cet océan est important en raison de la route majeure qui le traverse et en raison des ressources halieutiques et énergétiques dont il est riche. Par ailleurs, comme en

témoigne le doc. 2, cet océan est bordé de régions particulièrement instables (« croissant de crises » du Pakistan au Moyen-Orient, corne de l’Afrique). La piraterie y sévit, ce qui accroît l’instabilité, l’insécurité et donc la nécessité de le contrôler, que ce soit pour les Chinois ou les Occidentaux, car cette route est essentielle pour leur économie.

**3.** La « route maritime de la soie » est un réseau d’infrastructures de transport maritime développé par la Chine pour sécuriser ses flux énergétiques entrants et ses flux de marchandises sortants, qui sont absolument vitaux pour son économie, usine du monde fortement exportatrice mais qui ne peut fonctionner sans importations massives d’énergie. La carte page 46 montre que cette route part des grands ports chinois vers le sud, traverse la mer de Chine méridionale et l’océan Indien avant de se diriger vers le nord par le détroit du Bab-el-Mandeb, la Mer Rouge et la Méditerranée avant d’atteindre l’Europe. L’océan Indien en est donc un segment majeur, qu’il faut absolument sécuriser, d’autant que tous les flux pétroliers en provenance du golfe Ara-

bo-Persique y transitent. Les conséquences de ceci sont les tensions et rivalités avec les acteurs traditionnels de l’océan Indien, habitués à surveiller et contrôler cet océan, à savoir les Occidentaux et les Indiens

### Parcours 2

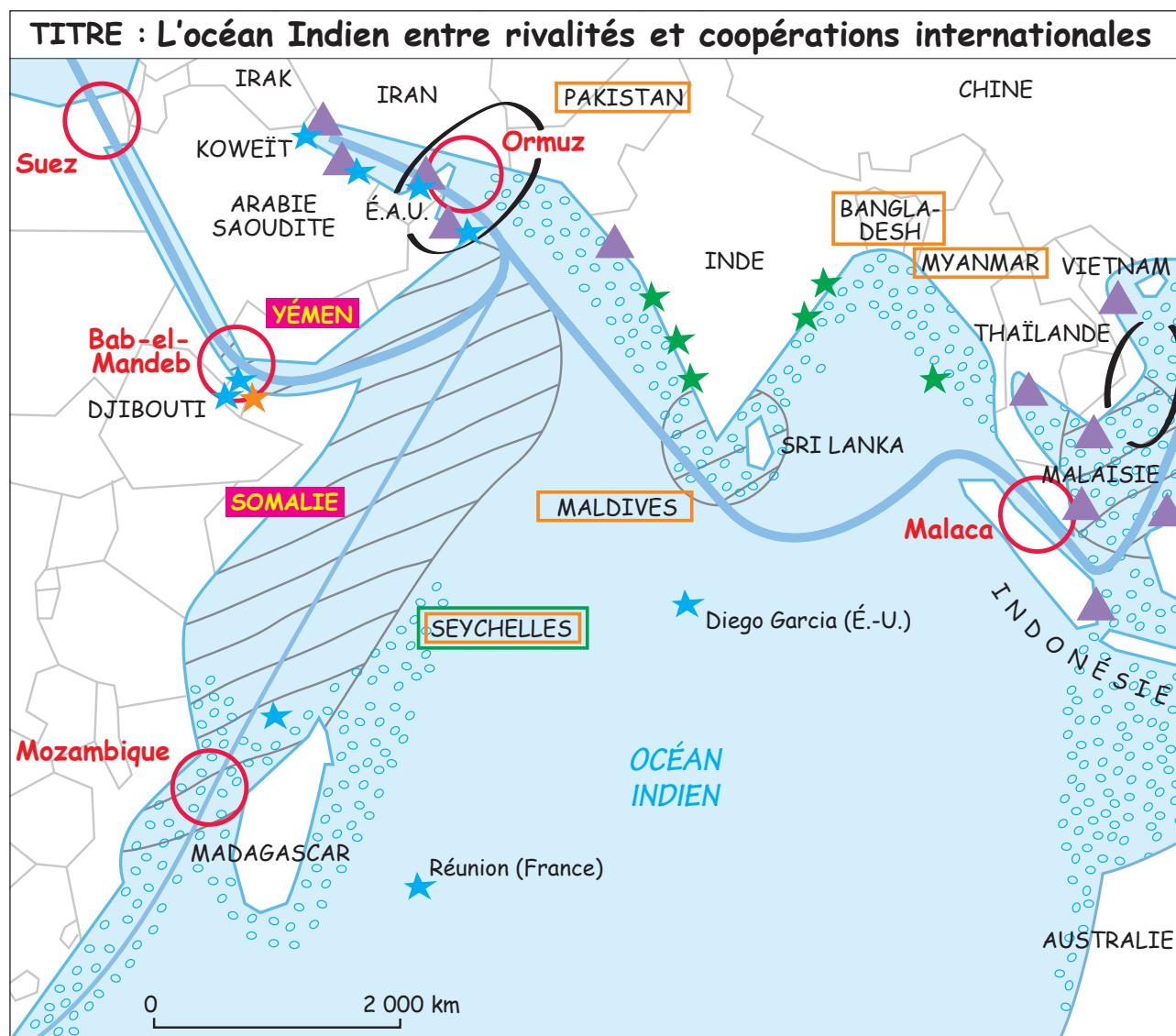
L’océan Indien est un « océan clé » car il est riche en ressources et traversé par une route maritime majeure, vitale pour les grands pôles de l’économie mondiale. Cette dimension est accrue par les menaces qui pèsent sur la libre circulation, du fait de la piraterie, mais aussi du fait de la multiplicité des tensions internationales dans les régions voisines et de la présence de zones instables.

### Bilan du parcours 1 ou 2

Les atouts de l’océan Indien sont la route majeure qui le traverse et les importantes ressources qu’il recèle (ressources halieutiques et énergétiques). Les menaces pesant sur la libre circulation, liées à la piraterie et aux tensions internationales sont sa principale fragilité.

## Faire le bilan de l'étude de cas p. 31

Compléter le croquis



### 1. Un espace maritime très militarisé

La rivalité Inde-Chine

- ★ base militaire indienne
- ★ base militaire chinoise
- ★ bases navales occidentales

Des coopérations internationales

- accord avec la Chine
- accord avec l'Inde

### 2. Un espace stratégique et riche

- routes du pétrole et des conteneurs
- passage stratégique
- ▲ gisement d'hydrocarbure
- grande zone de pêche

### 3. Un espace menacé

- ▨ piraterie
- 曲线 forte tension internationale
- YÉMEN pays en guerre ou très instable

## Présenter le bilan à l'écrit ou à l'oral

### 1. Un espace maritime riche en rivalités et très militarisé

L'océan Indien est un espace maritime dans lequel se développent à la fois des rivalités et des coopérations, ce qui entraîne sa militarisation. Notons que pour l'essentiel, les problèmes qui s'y posent ont pour théâtre la haute mer, ce qui contribue à expliquer pourquoi nombre des acteurs qui s'y déplacent sont extérieurs à cet espace maritime.

Les rivalités se jouent entre des acteurs régionaux, asiatiques, bordiers (Inde) ou non bordiers (Chine) de l'océan et extra-régionaux (Occidentaux). Ces rivalités entre puissances prennent notamment la forme d'une multiplication des bases navales le long des littoraux continentaux et insulaires de l'océan Indien (doc. 1, page 28), à partir desquelles les différents acteurs peuvent assurer la surveillance et la sécurisation de l'océan Indien. Leurs enjeux relèvent de différentes échelles.

À ces rivalités correspondent autant d'accords de coopérations.

Occidentaux et Indiens s'associent contre la Chine pour assurer la liberté de navigation et sécuriser la route maritime (doc. 3 et 4 p. 29). L'Inde y trouve un moyen pour conforter son leadership régional. À l'inverse, la Chine tisse un réseau de coopération grâce à sa stratégie du collier de perles (doc. 1 et 2 p. 28) : elle lui permet de devenir un acteur important dans la région, de conforter sa place de leader asiatique face à l'Inde, et de sécuriser la route maritime de la soie en s'assurant la coopération de certains pays bordiers dont elle finance le développement portuaire. L'accord de pêche avec Madagascar lui permet de donner un tour légal à l'exploitation des ressources halieutiques dans les eaux malgaches (doc. 5 p. 29).

### 2. Un espace de transit majeur et riche

Entre les Occidentaux, les Chinois et les Indiens, l'enjeu majeur est la sécurisation de la route maritime majeure qui traverse l'océan d'Est en Ouest et porte les flux massifs de produits manufacturés en provenance d'Asie orientale et destinés à l'Europe, ainsi que les flux pétroliers en provenance du golfe Arabo-Persique et à destination de l'Europe, de l'Inde et de l'Asie orientale (Chine-Japon). Ces flux sont vitaux pour tous les acteurs en présence. Depuis longtemps dans la région, les Occidentaux, mais aussi les Indiens, voient d'un mauvais œil la stratégie chinoise du « collier de perles » destinée à sécuriser la « route maritime de la soie » (doc. 1, 2 et 3 pp. 28-29). Ils doivent par ailleurs emprunter des détroits, points de passage stratégiques particulièrement surveillés.

L'accès aux ressources, notamment halieutiques et énergétiques de l'océan Indien et de ses mers bordières (golfe Arabo-Persique, mer de Chine méridionale), est aussi un enjeu des rivalités et tensions qui y règnent (doc. 1, p. 30). Localement, une rivalité pour l'accès aux ressources halieutiques oppose pêcheurs chinois et malgaches, ces derniers subissant les effets de la surpêche à laquelle se livrent les navires chinois (doc. 5, p. 29).

### 3. Un espace instable

Enfin, comme en témoignent les doc. 1 et 2 p. 30, cet océan est bordé de régions particulièrement instables (« croissant de crises » du Pakistan au Moyen-Orient, corne de l'Afrique), et la piraterie y sévit, ce qui accroît l'instabilité, l'insécurité et donc la nécessité de contrôler, pour les Chinois comme pour les Occidentaux, car cette route est essentielle pour leur économie.

### pp. 32-33 Étude de cas

#### Le détroit de Malacca, premier passage du trafic international

Commandant l'accès à l'océan Indien à partir de la mer de Chine méridionale, le détroit de Malacca, bordé au nord par la Malaisie et Singapour, au sud par l'Indonésie, est situé sur la même route maritime majeure qui traverse l'océan Indien, donc sur le segment strictement asiatique, de la grande route maritime Est-Ouest qui fait le tour du monde et relie les trois grands pôles de l'économie mondiale.

#### Réponses aux questions p. 33

##### Parcours 1

1. Le détroit de Malacca est situé sur la route maritime reliant l'Asie orientale à l'Europe.

2. Les marchandises transitant par Malacca sont de trois grands types :

- les produits manufacturés, qui sont transportés dans des conteneurs : avec 50 millions de conteneurs /an, ces flux sont massifs ;

- les vracs liquides, essentiellement du pétrole et du gaz, donc des matières premières énergétiques. Les quantités de pétrole sont particulièrement importantes avec 15 millions de barils par jour ;

- les vracs solides, essentiellement constitués de produits agricoles comme le soja, nécessaire à l'alimentation du bétail, et les matières premières minérales comme le fer par exemple.

231 navires passent chaque jour dans ce détroit, soit 1/6 du trafic maritime mondial.

3. Les passages de navires ont augmenté très rapidement : +40% en tonnage total pour les navires de plus de 300TJB par exemple. Mais c'est le trafic des superpétroliers qui a connu une croissance particulièrement rapide, bien plus rapide que celles des autres navires puisque leur nombre a presque doublé entre 2005 et 2017. Cette croissance du trafic pétrolier s'explique par l'émergence de la Chine, qui a entraîné une augmentation très forte de sa consommation de pétrole pour répondre aux besoins de son industrie. 90% du pétrole importé en Chine passe par le détroit de Malacca, soit 15% des importations mondiales de pétrole

4. Les produits manufacturés proviennent d'Asie orientale (Chine, Japon, mais aussi Vietnam, Cambodge, etc.)

et se dirigent vers l'ouest pour aller en Europe ou au Moyen-Orient. Le pétrole (et le gaz) provient du Moyen-Orient pour l'essentiel (golfe Arabe-Persique) et se dirige vers l'est, notamment vers la Chine et le Japon, grands importateurs d'hydrocarbures.

5. Le détroit de Malacca est dangereux car il est assez étroit, voire très étroit (38 km de large dans sa partie la plus étroite vers Singapour) et extrêmement fréquenté par les navires assurant un trafic international Est-Ouest, mais aussi par des navires assurant un trafic plus local, déterminant des flux transversaux, ce qui accroît singulièrement les risques de collision. Il est d'ailleurs ponctué de nombreuses épaves.

## Parcours 2

Type de produit	Origine-destination	Évolution	Risques
<ul style="list-style-type: none"> <li>- produits manufacturés</li> <li>- matières premières énergétiques, agricoles et minières</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Asie orientale vers Europe et Moyen-Orient</li> <li>- Moyen-Orient vers Asie orientale</li> </ul>	Augmentation très rapide, notamment pour les matières premières énergétiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>- échelle locale : naufrages, collisions, marées noires</li> <li>- échelle mondiale : crise économique mondiale en cas de fermeture du détroit, en raison des ruptures d'approvisionnement</li> </ul>

## Bilan du parcours 1 ou 2

Commandant l'accès à l'océan Indien à partir de la mer de Chine méridionale, le détroit de Malacca, bordé au nord par la Malaisie et Singapour, au sud par l'Indonésie, est situé sur la même route maritime majeure qui traverse l'océan Indien, donc sur le segment strictement asiatique, de la grande route maritime Est-Ouest qui fait le tour du monde et relie les trois grands pôles de l'économie mondiale. Les économies de l'Europe, du Moyen-Orient et des pays d'Asie orientale sont dépendantes du détroit de Malacca, car un bon nombre de produits nécessaires à leur fonctionnement y transitent : produits manufacturés, notamment textiles, pharmaceutiques et informatiques vers l'Europe et le Moyen-Orient ; matières premières énergétiques, agricoles et minières vers l'Asie orientale. Sa fermeture pourrait tout simplement empêcher ces économies de fonctionner.

## Réponses aux questions p. 34

### Parcours 1

#### 1. Le détroit de Malacca est stratégique :

– à l'échelle régionale car il est un lieu privilégié de la rivalité sino-américaine pour la suprématie dans la région. Les Américains y sont présents depuis la Guerre froide et entendent y préserver leurs positions, tout en continuant à occuper un rôle majeur pour y assurer la liberté de navigation. La Chine est un acteur nouveau (dans l'histoire récente, en réalité, sa présence y est ancienne) dans la région : elle s'y affirme parallèlement à sa montée en puissance économique. Sa motivation est à la fois politique et économique : elle compte s'affirmer comme un acteur politique majeur, et souhaite sécuriser elle-même cette route conformément à ses intérêts car

Un dispositif de séparation du trafic, similaire à celui qui a été mis en place dans le détroit du Pas-de-Calais ou au large d'Ouessant, organise la circulation en dédiant des voies aux navires en fonction de leur direction.

6. Les économies de l'Europe, du Moyen-Orient et des pays d'Asie orientale sont dépendantes du détroit de Malacca car un bon nombre de produits nécessaires à leur fonctionnement y transitent : produits manufacturés, notamment textiles, pharmaceutiques et informatiques vers l'Europe et le Moyen-Orient ; matières premières énergétiques, agricoles et minières vers l'Asie orientale. Sa fermeture pourrait tout simplement empêcher ces économies de fonctionner.

son économie en est fortement dépendante, à l'importation comme à l'exportation.

– à l'échelle locale : le contexte stratégique est marqué par une coopération internationale entre les acteurs locaux, à savoir les pays riverains du détroit, et les acteurs extérieurs à la région, à savoir les grands pays occidentaux et asiatiques pour lesquels la sécurité de la navigation dans le détroit, dans ses dimensions proprement matérielles et concrètes (lutte contre la piraterie, gestion des risques d'accidents) est fondamentale.

2. Les États riverains souhaitaient être seuls en charge de la sécurité de la navigation dans le détroit pour affirmer leur souveraineté. Ils n'y sont pas parvenus en raison de l'importance du détroit à l'échelle mondiale car assurer la sécurité de la navigation intéresse au premier chef les pays étrangers à la région mais dont l'économie dépend du bon fonctionnement de la navigation. Le détroit a donc un statut juridique de passage international et le passage doit y être totalement libre, en dehors du contrôle des pays riverains.

3. La lutte contre la piraterie prend la forme de patrouilles conjointes entre pays riverains du détroit. Ces patrouilles, associées à un système d'alerte par satellite, ont permis une baisse considérable de la piraterie dans le détroit de Malacca : celle-ci s'était envolée au début des années 2010, atteignant un pic de 105 attaques en 2015, avant de baisser sous l'effet de ces mesures et d'atteindre un nombre très faible en 2018 (8 attaques). Cependant, le nombre des attaques a à nouveau connu une forte augmentation en 2019 (30).

4. On pense à développer des routes alternatives au détroit, qu'elles soient maritimes (détroits de la Sonde ou de Lombok) ou terrestres en raison de la dangerosité de la navigation dans le détroit de Malacca, et aussi en raison de

sa saturation. On peut penser également que le risque de crise économique mondiale qu'entraînerait la fermeture du détroit en est également une motivation importante.

## Parcours 2

1. À l'échelle régionale : acteurs et motivations
2. À l'échelle locale : acteurs et motivations
3. Les dimensions concrètes de la liberté et de la sécurité de la navigation dans le détroit

## Bilan du parcours 1 ou 2

Les principaux acteurs à l'échelle régionale pour assurer la liberté et la sécurité de navigation dans le détroit de Malacca sont les États-Unis et la Chine, pour lesquels le détroit de Malacca est devenu un lieu privilégié de leur rivalité pour la suprématie dans la région. Les Américains y sont présents depuis la Guerre froide et entendent y préserver leurs positions, tout en continuant à occuper un rôle majeur pour y assurer la liberté de navigation. La Chine est un acteur nouveau (dans l'histoire récente, en réalité, sa présence y est ancienne) dans la région : elle s'y affirme parallèlement à sa montée en puissance économique. Sa motivation est à la fois politique et économique : elle compte s'affirmer comme un acteur politique majeur, et souhaite sécuriser elle-même cette route conformément à ses intérêts car son économie en est fortement dépendante, à l'importation comme à l'exportation.

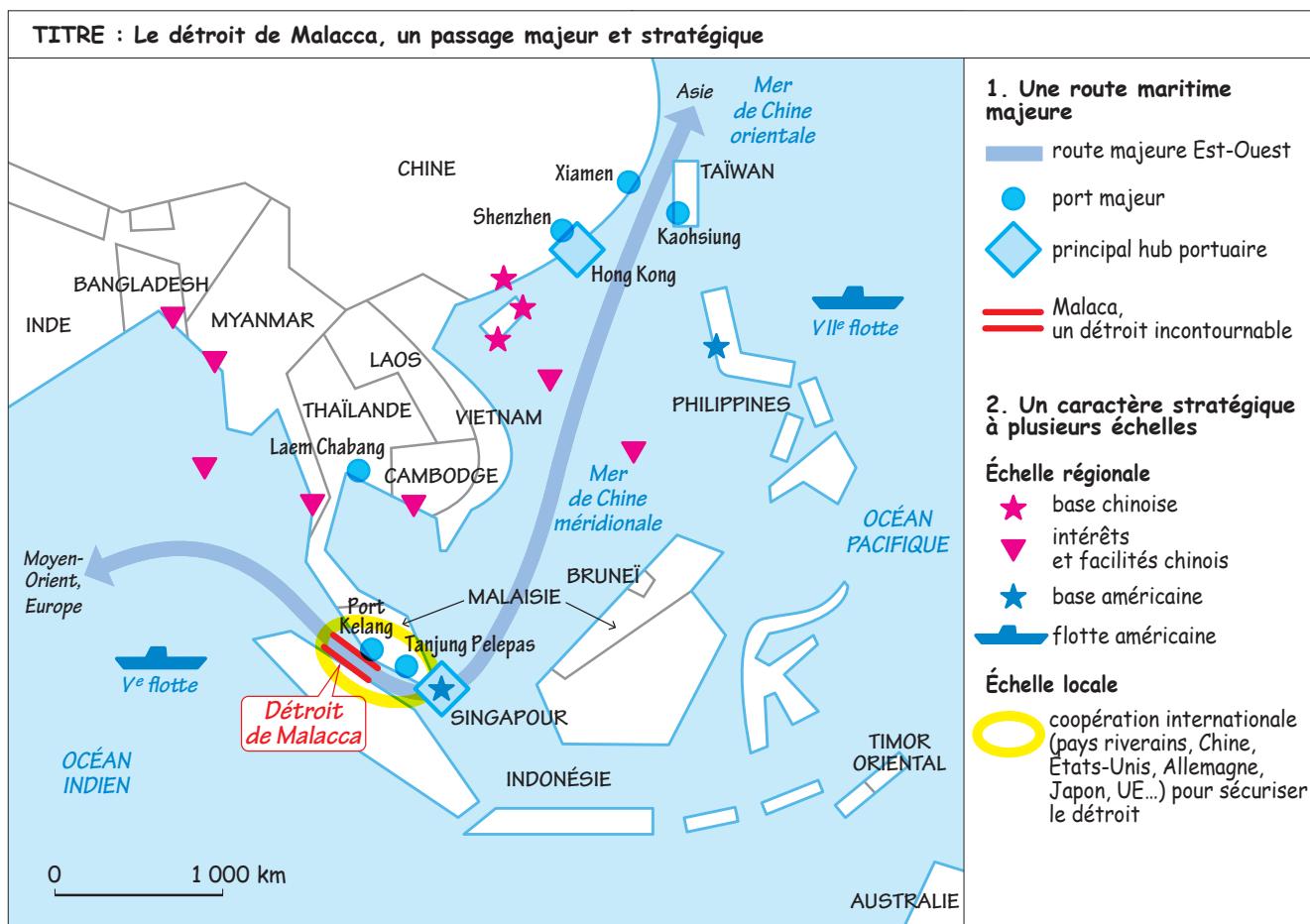
À l'échelle locale, la sécurité de la navigation est assurée par une coopération internationale entre les acteurs locaux, à savoir les pays riverains du détroit (Malaisie, Singapour, Indonésie), et les acteurs extérieurs à la région, à savoir les grands pays occidentaux et asiatiques pour lesquels la sécurité de la navigation dans le détroit, dans ses dimensions proprement matérielles et concrètes (lutte contre la piraterie, gestion des risques d'accidents) est fondamentale.

La liberté et la sécurité de la navigation dans le détroit reposent sur :

- une présence militaire américaine et chinoise
- le statut juridique du détroit : les États riverains souhaitaient être seuls en charge de la sécurité de la navigation dans le détroit pour affirmer leur souveraineté. Ils n'y sont pas parvenus en raison de l'importance du détroit à l'échelle mondiale car assurer la sécurité de la navigation intéresse au premier chef les pays étrangers à la région mais dont l'économie dépend du bon fonctionnement de la navigation. Le détroit est donc un espace de passage international et le passage doit y être totalement libre, en dehors du contrôle des pays riverains.
- des patrouilles conjointes entre pays riverains du détroit luttent contre la piraterie.
- la recherche de routes alternatives.

## Faire le bilan de l'étude de cas p. 35

Compléter le croquis



## Compléter le schéma bilan

Un passage sur une route majeure	Un passage étroit et dangereux	Un caractère stratégique à plusieurs échelles
<b>Types et intensité des flux</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- flux massifs de produits manufacturés</li> <li>- flux massifs de matières premières énergétiques, agricoles et minérales</li> </ul>	<b>Un passage étroit</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- jusqu'à 38 km seulement dans sa partie la plus étroite, vers Singapour</li> </ul>	<b>Échelle mondiale : acteurs, enjeux, statut</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>-grands pôles de l'économie mondiale : États-Unis, Europe, Chine, Japon</li> <li>-fonctionnement de l'économie, liberté de navigation</li> <li>- détroit international</li> </ul>
<b>Origine des flux</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>-produits manufacturés : Chine, et pays d'Asie orientale</li> <li>- pétrole et gaz : Moyen-Orient</li> </ul>	<b>Des risques</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de collisions</li> <li>- de naufrages</li> <li>- de marées noires</li> </ul>	<b>Échelle régionale : acteurs et enjeux</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- États-Unis, Chine,</li> <li>-enjeux de puissance, capacité à contrôler la région et à assurer la liberté de navigation</li> </ul>
<b>Destination des flux</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- produits manufacturés : Europe, Moyen-Orient</li> <li>- pétrole et gaz : Asie orientale, notamment Chine et Japon</li> </ul>	<b>Un dispositif de séparation des trafics</b>	<b>Échelle locale : acteurs et enjeux</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- pays riverains et pays dont l'économie dépend du bon fonctionnement du détroit (Occidentaux, grands pays d'Asie orientale)</li> <li>- assurer la sécurité de la navigation, limiter les risques liés à la piraterie et aux accidents</li> </ul>

## pp. 36-37 Étude de cas

### La mer de Chine méridionale : lutte pour la souveraineté en mer de Chine

L'étude de cas sur la mer de Chine méridionale porte sur une mer bordée par des pays d'Asie orientale, parcourue par le même segment de la grande route Est-Ouest reliant les grands pôles de l'économie mondiale étudié dans les études de cas sur l'océan Indien et sur le détroit de Malacca, qui en est le point d'entrée ou de sortie selon la destination des flux. Elle nous rapproche cependant d'un des acteurs majeurs, quoique récent, de la géopolitique des mers et océans, à savoir la Chine. Plus que les autres études de cas, elle associe étroitement la problématique des ressources marines à celle des routes maritimes, et par là même le problème de l'appropriation de l'espace maritime, qui porte en lui le risque de la remise en cause de la liberté de circulation.

### Réponses aux questions p. 37

#### Parcours 1

**1.** La mer de Chine méridionale est traversée par la route maritime reliant les grands ports chinois, taïwanais et japonais, donc l'Asie orientale, à l'Europe. Il s'agit donc d'une route maritime majeure.

Les marchandises y transitant sont notamment :

- les produits manufacturés, qui sont transportés dans des conteneurs ;
- les vracs liquides, essentiellement du pétrole et du gaz, donc des matières premières énergétiques. Les quanti-

tés de pétrole sont particulièrement importantes avec 15 millions de barils par jour.

Les produits manufacturés proviennent d'Asie orientale (Chine, Japon, mais aussi Vietnam, Cambodge, etc.) et se dirigent vers l'ouest pour aller en Europe ou au Moyen-Orient. Le pétrole provient du Moyen-Orient pour l'essentiel (golfe Arabo-Persique) et se dirige vers l'est, notamment vers la Chine et le Japon, grands importateurs d'hydrocarbures.

Cette route est majeure car elle relie deux grands pôles de l'économie mondiale, ce qui justifie la massivité des flux qui la traversent.

**2.** Les ressources énergétiques présentes en mer de Chine méridionale sont des gisements d'hydrocarbures (pétrole et gaz) offshore. Elles sont convoitées par les pays riverains car leur exploitation leur permettrait de limiter (voire de mettre un terme à) leurs importations et donc leur dépendance énergétique, et peut-être même de devenir exportateurs de pétrole et/ou de gaz, et donc de dégager des profits importants.

**3.** Les ressources halieutiques en mer de Chine sont très importantes, car c'est une mer très poissonneuse (15% de la production mondiale d'après le doc. 1, soit beaucoup plus que sa part dans la superficie marine mondiale). Cependant, cette richesse halieutique est mise en danger dans de vastes secteurs, notamment ceux qui sont situés à proximité des littoraux chinois, vietnamien et de la péninsule malaise, puisqu'on y déplore de la surpêche. Les pays bordiers sont de gros consommateurs de poissons et l'activité des communautés littorales est très tournée vers la pêche artisanale (plus de la moitié des

navires du globe, d'après le doc. 1, donc de nombreux petits bateaux). Or, le développement, l'émergence économique de nombre des pays riverains comme la Chine ou même l'Indonésie et les Philippines, la possibilité accrue d'exporter la production dans le contexte de la mondialisation entraînent une augmentation de la demande, locale et internationale, et donc la surpêche. La concurrence pour l'accès aux ressources halieutiques est précisément accrue par la surpêche, qui implique une raréfaction de la ressource.

**4.** Les îles Paracels, situées dans le Nord de la mer de Chine méridionale, sont revendiquées concurremment par le Vietnam et par la Chine. Les Chinois ont emprunté la manière forte puisqu'ils les occupent depuis 1974 et y organisent des manifestations nationalistes, tandis que les Vietnamiens organisent des manifestations populaires pour les revendiquer. Ressources halieutiques et gisements d'hydrocarbures suscitent et expliquent la convoitise de ces deux pays.

**5.** La Chine est au cœur des concurrences territoriales en mer de Chine méridionale : ses revendications en termes de ZEE couvrent l'essentiel de cette mer, notamment les archipels qui la constituent, et dépassent très largement la traditionnelle limite des 200 miles de la ZEE. Les revendications de la Chine sont basées sur sa « Ligne en neuf traits », tirée d'allégations historiques contestables et contraires à la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer (voir la sous-partie « Des revendications historiques » du texte de Yann Roche, « La Mer de Chine méridionale : un enjeu frontalier majeur en Asie du Sud-

Est », *L'Espace Politique*, 21 | 2013-3 consultable en ligne : <https://journals.openedition.org/espacepolitique/2780>). La Chine souhaite s'assurer l'accès aux ressources énergétiques et halieutiques de la région, mais aussi, ce qui la distingue des autres pays bordiers, mieux contrôler la route maritime qui traverse cette mer débouchant sur l'océan Indien et reliant ses ports au Moyen-Orient pétrolier et aux acheteurs européens de ses produits manufacturés.

Les autres pays bordiers ont aussi d'importantes revendications pour la délimitation de leur ZEE : c'est le cas des Philippines, du Vietnam, de la Malaisie et de Brunei, toutes revendications qui se heurtent pour l'essentiel aux revendications chinoises. Notons toutefois que la Malaisie, Brunei et les Philippines entrent aussi en concurrence avec le Vietnam.

La configuration de la mer de Chine favorise ces revendications car :

- c'est une mer étroite, donc les pays bordiers ne sont pas très éloignés les uns des autres
- les îles y sont nombreuses, alors que l'on sait par ailleurs que la possession d'une île justifie l'existence d'une ZEE attenante, ce qui permet de définir celle-ci à distance du littoral continental, bien plus loin que la traditionnelle limite des 200 miles. Ainsi, on peut comprendre par exemple la revendication des Philippines, qui s'appuie sur l'existence d'îles au sud-ouest de l'archipel principal. Les revendications chinoises frôlent littéralement ces îles, ce qui rend compte du fait que la Chine ignore la Convention de Montego Bay.

## Parcours 2

Acteurs	Enjeux économiques	Concurrences territoriales
<ul style="list-style-type: none"> <li>– Chine</li> <li>– autres pays bordiers de la mer de Chine méridionale : Vietnam, Philippines, Malaisie, Brunei</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– accès aux ressources halieutiques et énergétiques</li> <li>– sécurité alimentaire</li> <li>– indépendance énergétique</li> <li>– contrôle de la route maritime majeure surtout pour les Chinois</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– délimitation des ZEE</li> <li>– appropriation des îlots et archipels pour élargir la ZEE au-delà de la limite juridique des 200 miles définie par la Convention de Montego Bay.</li> </ul>

## Bilan du parcours 1 ou 2

Les enjeux économiques de la mer de Chine méridionale pour les pays riverains sont l'accès aux ressources marines :

- énergétiques (gisements offshore), notamment dans les eaux de petits archipels comme les îles Spratley et Paracels
- halieutiques

Tandis que l'accès aux secondes est déterminant pour assurer la sécurité alimentaire dans les pays bordiers, dont la consommation explose dans le contexte de l'émergence, l'accès aux premières est déterminant pour assurer ou accroître leur indépendance énergétique.

À ces enjeux économiques partagés par tous les pays riverains s'ajoute, pour les Chinois surtout, le contrôle de

la route maritime qui relie leurs ports au Moyen-Orient pétrolier et à leurs clients européens.

Les concurrences territoriales portent sur la délimitation des ZEE et l'appropriation des îlots et archipels pour élargir la ZEE au-delà de la limite juridique des 200 miles définie par la Convention de Montego Bay.

## Réponses aux questions p. 38

### Parcours 1

1. La militarisation de la mer de Chine méridionale prend la forme d'une multiplication des bases militaires chinoises, sur le continent et dans les îles, qui viennent s'ajouter à la présence militaire des États-Unis, ancienne notamment aux Philippines et à Singapour et dont la VII<sup>e</sup> flotte patrouille non loin. La Chine construit des bases

aériennes et navales sur des îlots inhabités, qu'elle artificialise complètement. Les incidents entre navires militaires des États-Unis et de leurs alliés (ici australiens) et navires chinois deviennent fréquents.

**2.** La Chine souhaite s'approprier la mer de Chine méridionale en en faisant une partie intégrante de sa ZEE et en y construisant des installations militaires :

- pour accéder aux ressources qu'elle renferme ;
- pour mieux contrôler la route maritime majeure qui y transite et qui relie les ports chinois aux pays pétroliers du Golfe et à l'Europe.

La mer de Chine méridionale fait en effet partie du projet de « route maritime de la soie » tel qu'il est décrit dans la carte de la page 46.

Cette politique heurte les États-Unis et leurs alliés car ils la perçoivent comme une remise en cause de la liberté de navigation dans cette mer : si la Chine contrôle cette mer, elle peut aisément empêcher des navires commerciaux d'y naviguer librement. Les prétentions chinoises reflètent aussi une volonté de puissance et remettent en cause le leadership américain dans cette région pour y assurer la liberté de navigation.

**3.** Cette opération menée par les États-Unis consiste à faire patrouiller des navires de guerre, ici états-uniens et australiens, dans les eaux revendiquées par la Chine, à proximité des îlots dont elle revendique la souveraineté en y pratiquant la politique du fait accompli et en y construisant des installations militaires. Cela provoque la colère des Chinois qui y voient une violation de leur ZEE et une action agressive. Les Occidentaux signifient à la Chine qu'ils ne reconnaissent pas sa souveraineté dans cette région, imposée hors de toute légalité internationale (Convention de Montego Bay) puisque (« revendications maritimes excessives ») :

- on est trop loin des côtes chinoises
- et que la souveraineté liée à la ZEE ne peut être établie qu'à partir d'îles habitées.

Les Occidentaux veulent ainsi montrer à la Chine qu'ils comptent bien continuer à naviguer librement dans ces eaux, quelles que soient ses prétentions.

## Parcours 2

### – Arguments des Chinois :

- ✓ Des arguments historiques (cf. extrait de l'article de Yann Roche cité plus haut).
- ✓ Des arguments économiques : accès aux ressources halieutiques (sécurité alimentaire) et énergétiques (indépendance énergétique) ; contrôle d'une route maritime vitale pour son économie.

### Arguments des États-Unis :

- ✓ Assurer la liberté de navigation.
- ✓ Caractère excessif des revendications maritimes chinoises par rapport au droit international de la mer : non-respect de la Convention de Montego Bay (à trop grande distance des côtes chinoises et la souveraineté liée à la ZEE ne peut être établie qu'à partir d'îles habitées).
- ✓ Politique unilatérale et aggressive de la Chine, qui met ses adversaires devant le fait accompli en construisant des bases militaires sur les îlots revendiqués

## Bilan du parcours 1 ou 2

Les tensions autour de la liberté de navigation en mer de Chine méridionale opposent la Chine d'une part, les États-Unis et leurs alliés d'autre part.

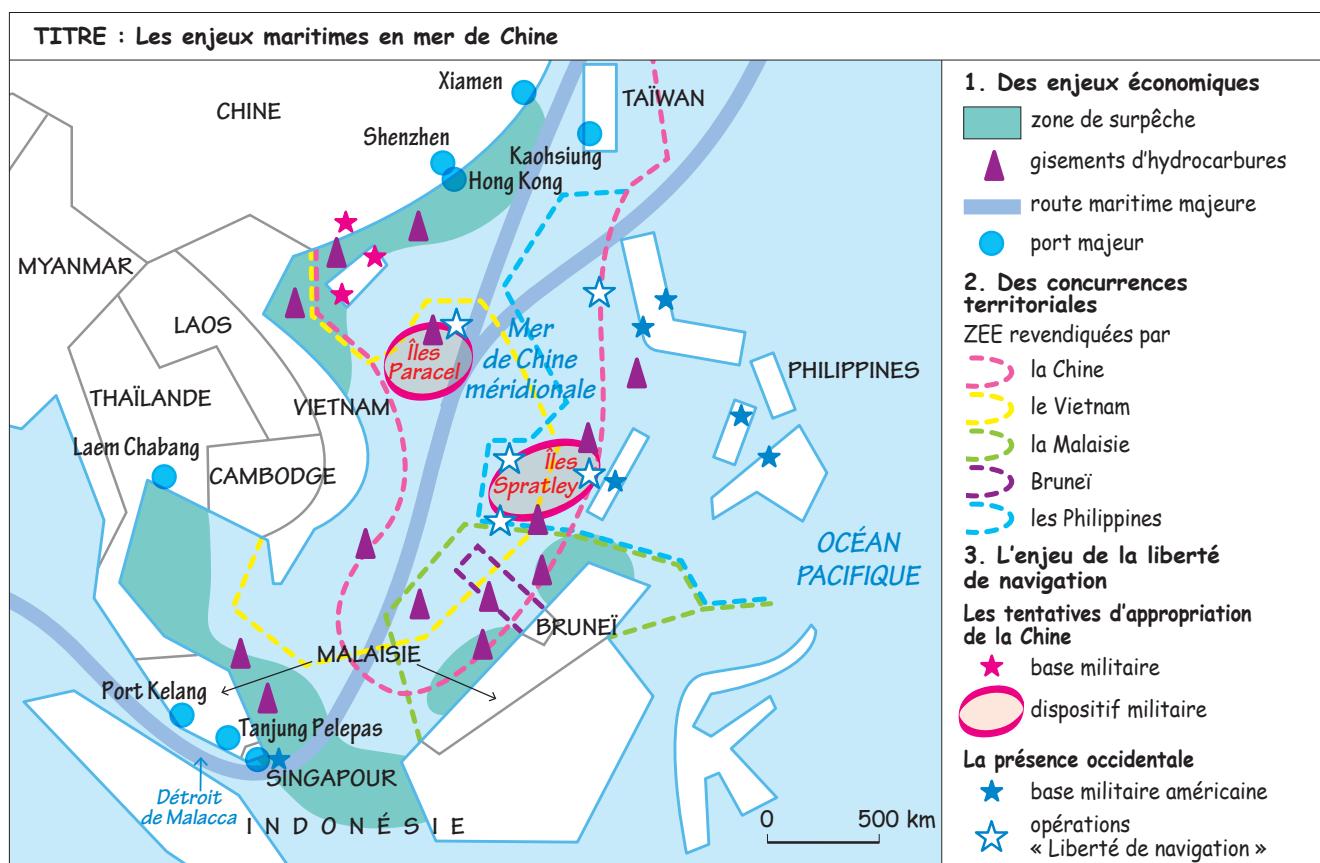
La Chine souhaite s'approprier la mer de Chine méridionale en en faisant une partie intégrante de sa ZEE et en y construisant des installations militaires :

- pour accéder aux ressources qu'elle renferme ;
- pour mieux contrôler la route maritime majeure qui y transite et qui relie les ports chinois aux pays pétroliers du Golfe et à l'Europe.

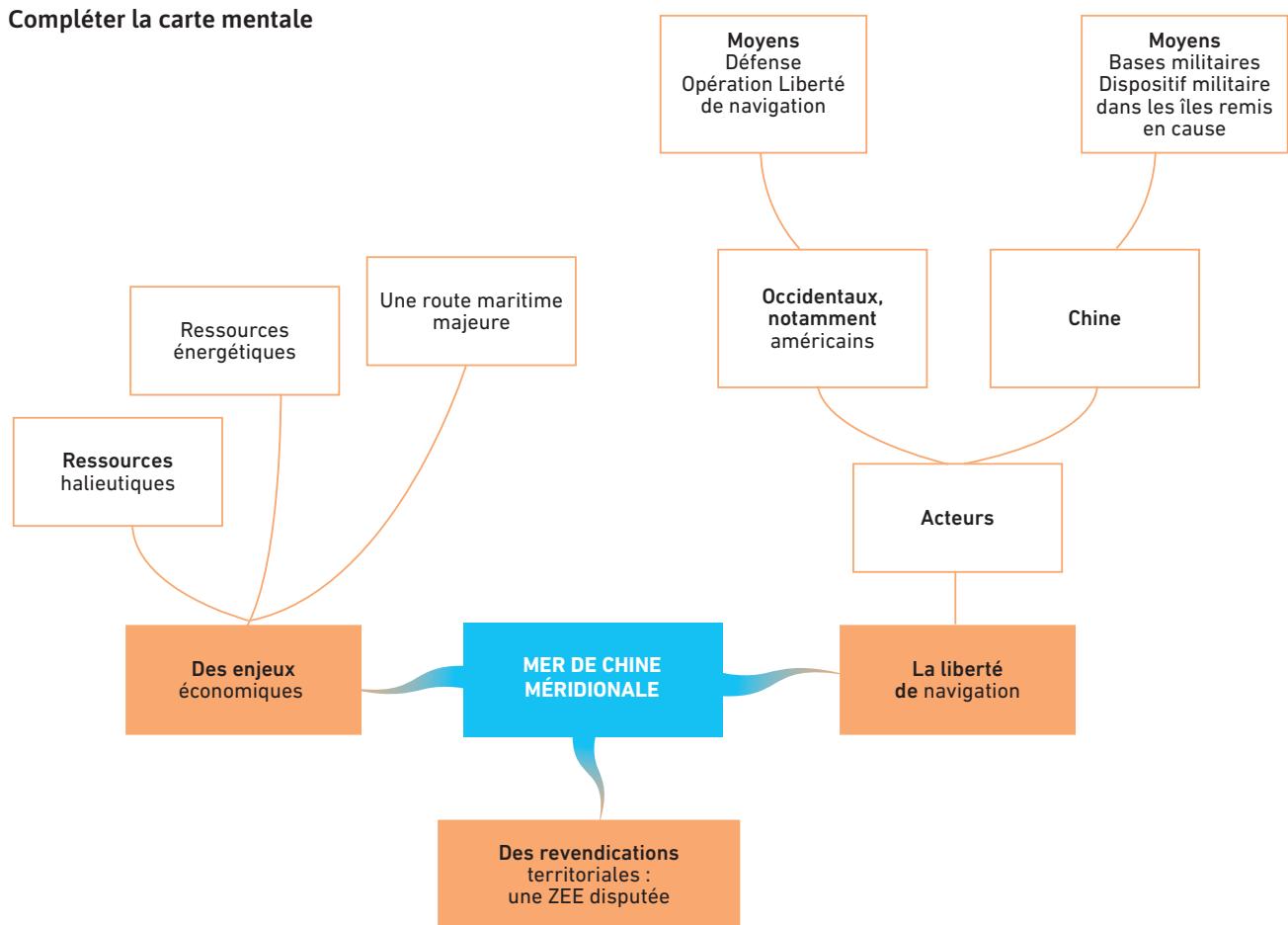
Cette politique heurte les États-Unis et leurs alliés car elle ne respecte la Convention de Montego Bay et parce qu'ils la perçoivent comme une remise en cause de la liberté de navigation dans cette mer : si la Chine contrôle cette mer, elle peut aisément empêcher des navires commerciaux d'y naviguer librement. Les prétentions chinoises reflètent aussi une volonté de puissance et remettent en cause le leadership américain dans cette région pour y assurer la liberté de navigation.

## Faire le bilan de l'étude de cas p. 39

Compléter le croquis



Compléter la carte mentale



## Routes et ressources des mers et océans

### Réponses aux questions p. 41

**1.** Les routes maritimes les plus importantes relient l'Asie orientale, l'Europe et l'Amérique du Nord, pour former une route Est-Ouest qui fait le tour du monde. Ces trois régions sont les principaux pôles de l'économie mondiale : à ce titre, elles génèrent les flux d'importation et d'exportation de marchandises les plus massifs dans le cadre d'une mondialisation où le transport maritime assure plus de 80% des flux de marchandises.

L'Amérique du Sud et l'Afrique apparaissent en marge de ces routes. Seules des routes secondaires les desservent, dont les flux sont plus faibles.

**2.** Les routes du pétrole ont les mêmes destinations que les routes maritimes majeures, à savoir l'Europe, les États-Unis et l'Asie orientale, où se trouvent les grands pays importateurs, mais pas les mêmes origines, lesquelles sont plus diversifiées puisque ces routes proviennent du golfe Arabo-Persique, mais aussi du golfe de Guinée, de la mer Noire (pétrole russe et d'Asie centrale) et d'Amérique du Sud (Mexique, Venezuela, Brésil), c'est-à-dire des grandes régions pétrolières exportatrices.

**6.**

	Part dans les exportations mondiales	Flux auxquels prend part le pays	Ressources marines	Part dans la pêche mondiale	Desserte par les câbles sous-marins
Chine	Importante	Produits manufacturés Pétrole	Importantes	Importante	Importante
États-Unis	Importante	Produits manufacturés Pétrole	Importantes	Importante	Importante
Norvège	Faible	Non défini	Importantes	Importante	Faible
Nigeria	Très faible	Pétrole	Importantes	Faible	Faible
Pérou	Très faible	Non défini	Importantes	Importante	Faible

### pp. 44-45 **Exemple**

## La Méditerranée, une mer insérée dans la mondialisation

La Méditerranée est traversée par une route majeure qui relie l'Europe au reste du monde, et plus particulièrement au golfe Arabo-Persique et à l'Asie. Elle est vitale pour les régions qu'elle relie et détermine la géographie des ports qui ponctuent l'espace méditerranéen.

### Réponses aux questions p. 45

#### Parcours 1

**1.** La Méditerranée peut être qualifiée de « mer de transit » car elle est traversée par une route majeure qui relie

Ces deux types de routes n'ont que quelques segments en commun, à savoir l'océan Indien et la Méditerranée. Le cap de Bonne-Espérance est longé par une route du pétrole en provenance du Moyen-Orient, utilisée par les supertankers trop gros pour emprunter le canal de Suez.

**3.** En Amérique, ce sont les États-Unis, le Mexique, le Pérou et le Chili. En Afrique, le Maroc. En Europe, les pays scandinaves (Norvège, Islande). En Asie, la Chine, le Japon, l'Inde et les pays bordiers de la mer de Chine méridionale.

**4.** Elles sont pour la plupart situées à proximité des littoraux, où se trouvent les formations sédimentaires favorables à l'existence de gisements. On parle de ressources potentielles lorsque les géologues pensent que les conditions sont favorables à l'existence d'un gisement, sans que pour autant la chose soit avérée et le gisement exploité.

**5.** La plus forte densité de câbles sous-marins se trouve dans l'Atlantique nord, entre l'Europe et l'Amérique du Nord, et dans le Pacifique et la mer de Chine, entre Asie orientale et Amérique du Nord. Ces localisations rendent compte de la géographie économique de la planète, dominée par ces trois grands pôles. L'Afrique est desservie par un nombre de câbles beaucoup plus faible que l'Europe et l'Amérique du Nord, ce qui rend compte de sa place marginale dans la mondialisation.

l'Europe au reste du monde, et plus particulièrement au golfe Arabo-Persique et à l'Asie. Toutefois, l'origine-destination de ces flux est davantage l'Europe du Nord, riche d'importants bassins de production et de consommation, dotée des plus grands ports du continent, que l'Europe du Sud, moins riche et moins industrialisée, donc moins importatrice à la fois de produits manufacturés et de pétrole.

**2.** Les ports dont le trafic portuaire est important (Gênes, La Spezia, Barcelone, Le Pirée, Istanbul) sont majoritairement situés à distance de la route majeure, ce sont les ports qui desservent directement le continent européen, qui est leur hinterland : ce sont des ports d'hinterland, voire pour certains comme Istanbul des métropoles mari-

times (cf. Fig.4 dans Antoine Frémont, César Ducruet , « Logiques réticulaires et territoriales au sein de la ville portuaire : le cas de Busan en Corée du Sud », *L'Espace géographique*, 2004/3, consultable en ligne : <https://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2004-3-page-193.htm>). En revanche, le transbordement y est souvent secondaire. Les ports où le trafic de transbordement est particulièrement important (Malte, Gioia Tauro, Algésiras, Tanger) sont situés à proximité directe de la route maritime, mais aux marges du continent. Les *hubs* de transbordement accueillent de gros porte-conteneurs qui ont pour destination principale l'Europe du Nord et ne déchargent qu'une partie de leur cargaison dans ces ports, avant que celle-ci ne soit rechargée dans des navires de taille plus modeste (les *feeders*), aux destinations variées (cf. Fig.4 dans Antoine Frémont, César Ducruet, *op. cit.*).

Les *hubs* de transbordement sont des ports d'un nouveau genre car leur logique de création et de fonctionnement est en rupture avec celle qui a présidé à la création des ports plus anciens, les ports d'*hinterland*, qui avaient pour fonction de desservir un *hinterland*, une région dans laquelle ils s'inséraient eux-mêmes. Le *hub* de transbordement présente une dissociation spatiale avec son *hinterland*, c'est sa proximité avec la route maritime qui justifie son existence. La géographie et le profil des ports méditerranéens sont donc déterminés par leur localisation par rapport à la route maritime qui traverse cette mer.

**3.** Le port de Marsaxlokk est situé à proximité directe de la route maritime qui traverse la Méditerranée. La carte 1 et la photographie nous montrent que c'est un grand port de conteneurs et surtout de transbordement de conteneurs, doté d'importantes infrastructures, alors que la ville dans laquelle il est situé est très modeste : elle ne compte que 3 500 habitants. C'est un *hub* de transbordement car ce qui justifie son importance en tant que port n'est pas sa proximité directe avec son *hinterland*, mais avec la route maritime. Les conteneurs qui y passent ne sont pas destinés à la région environnante mais repartent dans des navires plus modestes pour aller vers d'autres destinations en Europe, plus proche des pôles économiques du continent.

**4.** Les ressources de la Méditerranée sont nombreuses et variées : les zones de pêche sont vastes, notamment en Méditerranée occidentale et le long des littoraux libyens ; les gisements d'hydrocarbures sont nombreux, notamment près des littoraux tunisiens, égyptiens, israéliens, palestiniens et chypriotes. L'exploitation des hydrocarbures fait courir un risque de marée noire dans cet environnement déjà fragilisé par une urbanisation, une pollution et une surpêche intenses. La biodiversité méditerranéenne est soumise à de telles pressions qu'elle risque de disparaître.

## Parcours 2

Pour l'exposé oral, on pourra renvoyer les élèves à la fiche méthode p. 306 : « Faire une présentation orale ».

## Bilan du parcours 1 ou 2

La Méditerranée est insérée dans la mondialisation car elle est traversée par une route maritime majeure, qui y détermine la géographie et le profil des ports, et parce qu'elle est riche en ressources susceptibles de participer à des flux d'exportation (ressources halieutiques et énergétiques).

### pp. 46-47 Cartes

## Les espaces maritimes : hiérarchies et tensions

### Réponses aux questions

**1.** Les routes maritimes les plus importantes relient l'Asie orientale, l'Europe et l'Amérique du Nord, pour former une route Est-Ouest qui fait le tour du monde. Ces trois régions sont les principaux pôles de l'économie mondiale : à ce titre, ils génèrent les flux d'importation et d'exportation de marchandises les plus massifs dans le cadre d'une mondialisation où le transport maritime assure plus de 80% des flux de marchandises.

**2.** Les flux de conteneurs, donc de produits manufacturés pour l'essentiel, sont dissymétriques : à partir de l'Asie, ils sont beaucoup plus importants que ceux qui proviennent des deux autres pôles de l'économie mondiale que sont l'Amérique du Nord et l'Europe. L'Asie orientale, au premier chef la Chine, au gré de la mondialisation et des délocalisations, est en effet devenu une région industrielle de premier ordre, qui exporte massivement ses produits manufacturés dans le reste du monde. L'Europe et l'Amérique du Nord ont subi parallèlement un processus de désindustrialisation qui a considérablement diminué leur production de ce type de produits, et partant leur capacité à en exporter.

**3.** On dénombre trois grandes façades maritimes, d'Est en Ouest : la façade de l'Asie-Pacifique incluant les ports sud-coréens, chinois, japonais, taïwanais, jusqu'à Singapour ; la façade européenne, aussi appelée *Northern Range*, du Havre à Hambourg ; la façade atlantique des États-Unis, avec notamment New York. Ces façades sont les points de départ et d'arrivée de cette route principale.

**4.** Les grands points de passage sont, d'Est en Ouest : les détroits indonésiens de Malacca et de la Sonde ; le détroit d'Ormuz, le détroit de Bab-el-Mandeb de part et d'autre de la péninsule arabique ; le canal de Suez et le détroit de Gibraltar qui commandent l'accès à la Méditerranée ; les détroits danois entre mer du Nord et Baltique, auxquels on pourrait ajouter le détroit du Pas-de-Calais entre Manche et Mer du Nord ; le canal de Panama qui relie l'Atlantique au Pacifique. Au sud de l'Afrique, le cap de Bonne-Espérance assure le passage de l'océan Indien à l'océan Atlantique. Certains de ces passages, comme les détroits européens et le cap de Bonne-Espérance, ne sont pas des zones de tensions, à l'inverse des détroits de Malacca et d'Ormuz, dans une bien moindre mesure, des

canaux de Suez et de Panama, où la situation est tendue en raison de leur importance économique stratégique et de la présence à leurs abords immédiats de zones de tensions fortes entre pays bordiers et pays pour lesquels ces passages sont vitaux : ces tensions sont susceptibles d'entraîner la fermeture de ces passages, et partant une crise économique mondiale.

**5.** Les zones de tensions sont situées aux abords des détroits d'Ormuz et de Malacca, ainsi que dans l'océan Indien et en mer de Chine méridionale et orientale, donc en Asie, dans des espaces maritimes situés dans des zones de tensions entre États bordiers et où s'exprime également la rivalité entre pays occidentaux et nouveaux acteurs maritimes, au premier rang desquels figurent les Chinois. Les bases navales sont situées à proximité directe de ces détroits ou aux abords de la route qui traverse l'océan Indien. Elles permettent de surveiller, de contrôler passages et route et d'y assurer la liberté de navigation, voire d'intervenir au cas où celle-ci serait menacée.

**6.** La route maritime de la soie se déploie des ports chinois à l'Europe en passant par la mer de Chine méridionale,

le golfe du Bengale, l'océan Indien, la mer Rouge et la Méditerranée.

**7.** La « route maritime de la soie » traverse toutes les zones de tensions énumérées dans la réponse à la question 5. Ce projet n'est pas directement à l'origine de ces tensions, il en est sans doute en partie la conséquence, car il témoigne du souci de la Chine de sécuriser cette route vitale pour son économie mais fragilisée par les zones de tensions qu'elle traverse. En même temps, ce projet a suscité des tensions car les Occidentaux, et certains États bordiers comme l'Inde, voient d'un mauvais œil l'arrivée de ce nouvel acteur d'une surveillance maritime qu'ils ont longtemps été seuls à assurer, ce qui remet en cause leur leadership sur l'océan mondial : on peut songer à la phrase de Walter Raleigh « celui qui domine la mer, domine le commerce ; celui qui domine le commerce, domine le monde lui-même ». Ce projet suscite aussi des tensions dans la mesure où il repose sur l'affirmation de la domination chinoise sur des pays politiquement faibles (Tanzanie, Pakistan) et sur la construction illégale d'installations militaires en mer de Chine méridionale notamment.

## 8.

	Position par rapport à la route principale	Importance dans le trafic mondial et type de trafic	Tensions, militarisation
Détroit de Gibraltar	Point de passage majeur	Majeure Pétrole et conteneurs	Tensions liées aux migrations clandestines Forte
Canal de Panama	Point de passage majeur	Majeure Pétrole et conteneurs	Possibles, mais non actuelles Faible, mais forte surveillance américaine
Canal de Suez	Point de passage majeur	Majeure Pétrole et conteneurs	Possibles, mais non actuelles Faible, mais forte surveillance égyptienne
Port de Rotterdam	Point de départ et d'arrivée	Majeure Pétrole et conteneurs	Aucune Aucune
Port de Los Angeles-Long Beach	Point de départ et d'arrivée	Majeure Pétrole et conteneurs	Aucune Aucune

## pp. 50-51 Exemple

### Le canal de Panama : un canal interocéanique crucial

Le canal de Panama est un point de passage majeur entre Atlantique et Pacifique. S'il ne fait pas actuellement l'objet de tensions, il n'en reste pas moins très important en raison de sa localisation sur la route maritime Est-Ouest et parce qu'il permet de relier facilement les deux façades littorales des États-Unis.

## Réponses aux questions p. 51

### Parcours 1

**1.** La grande route maritime Est-Ouest transite par le canal de Panama : plus du tiers du trafic relie l'Asie à la côte est des États-Unis. Sa capacité a été augmentée car il est en concurrence avec le canal de Suez – qui a lui aussi augmenté sa capacité (cf. commentaire de la photographie d'ouverture du chapitre). Les routes maritimes reliant New York à Hong Kong passant soit par le canal de Panama, soit par celui de Suez sont comparables

en distance : environ 20 000 km. Grâce à ces travaux, Panama peut accueillir des navires transportant jusqu'à 14 500 conteneurs, mais Suez est en mesure d'accueillir des navires allant jusqu'à 18 à 20 000 conteneurs, les plus gros existant. La concurrence est donc rude entre ces deux canaux pour attirer le trafic maritime. À ce propos, on peut visionner une émission de Géopolitis, « Panama, un canal au défi », notamment de 8'20" à 11'45" : <https://www.youtube.com/watch?v=pdVA-PCVsAg>.

**2.** Les États-Unis sont à l'origine de près de 40 % du trafic total du canal (doc. 2). La côte est des États-Unis a accès grâce à lui plus facilement, sans passer par le cap Horn, aux partenaires commerciaux asiatiques et latino-américains bordiers du Pacifique : d'après le doc. 3, ce trafic vers la côte est à partir ou à destination du Pacifique représente 48,4% du trafic total, sans compter le trafic, intérieur, vers la côte ouest des États-Unis. Le trajet par Panama vers Shanghai, premier port du monde, est plus court que par Suez (18 000 km/25 000 km), et également plus sûr en raison des tensions qui règnent dans l'océan Indien et au Moyen-Orient, alors que Panama est plus facile à surveiller car il est plus proche.

**3.** La Chine. Le canal permettra aussi aux États-Unis de jouer un rôle dans son approvisionnement énergétique, étant donné que, grâce au pétrole et au gaz de schiste, les États-Unis sont redevenus les premiers producteurs de pétrole et désormais en capacité d'exporter du gaz.

**4.** Pour les États-Unis, le trafic est déséquilibré en faveur des exportations, car les exportations américaines vers l'Asie en provenance des ports de la côte est et du golfe du Mexique, constituées de produits agricoles, miniers et technologiques, vers l'Asie et les pays bordiers du Pacifique, sont supérieures aux flux d'importation en provenance du Pacifique, dont on peut penser qu'une bonne partie se dirige prioritairement vers la côte Pacifique des États-Unis. Ceci explique d'ailleurs le fait que, pour le Japon comme pour le Mexique, le trafic dominant à partir de Panama est davantage un trafic d'importation que d'exportation.

**5.** Les États-Unis sont présents militairement en Amérique centrale et à Porto-Rico, donc peuvent être rapidement sur place, pour assurer le bon fonctionnement et la sécurité dans un environnement régional instable (trafic de drogue, zone de piraterie). Ce passage est stratégique pour leur puissance commerciale en raison de son importance dans le commerce international des États-Unis, mais aussi pour sa puissance militaire car, comme l'évoque le doc. 5, l'US Navy a besoin du canal pour passer d'un océan à l'autre rapidement.

## Parcours 2

Route principale : Est-Ouest, tour du monde
Principal pays utilisateur : États-Unis
Environnement régional : potentiellement instable : piraterie, trafic de drogue
Présence militaire : états-unienne et française (Antilles)

## Bilan du parcours 1 ou 2

- Le canal de Panama est un passage important :
- à l'échelle mondiale car il est situé sur la grande route Est-Ouest qui fait le tour du monde en reliant l'Asie, l'Amérique du Nord et l'Europe
  - à l'échelle régionale et plus particulièrement pour les États-Unis car il permet de relier les façades Pacifique et Atlantique de l'Amérique entre elles et plus facilement au reste du monde que le cap Horn.

Toutefois, ce passage est moins important que Malacca ou Ormuz car il intéresse d'abord l'Amérique, mais moins l'Asie, dont le pétrole ne transite pas par là, et beaucoup moins l'Europe, dont le trafic avec l'Asie (golfe Arabo-Persique compris), désormais bien moins important que son trafic avec l'Amérique du Nord, passe exclusivement par les détroits asiatiques.

## pp. 52-53 Cartes

### Appropriation des ressources marines : enjeux et tensions

#### Réponses aux questions

**1.** Un littoral permet d'accéder à la mer et donc aux routes maritimes directement. D'autre part, disposer d'un littoral signifie disposer d'une ZEE, donc avoir accès à des ressources marines, qu'elles soient halieutiques, énergétiques ou minérales. Les États enclavés dépendent d'autres États pour accéder au littoral, ce qui renchérit les coûts de leurs échanges avec le reste du monde (taxes, coût du transport terrestre sur de plus longues distances) et peut entraîner une insécurité d'approvisionnement en cas de conflit avec l'État dont ils dépendent. D'autre part, ils ne peuvent pas accéder aux ressources marines.

**2.** Les ZEE situées au milieu des océans correspondent à des îles et archipels. Cela leur confère une importance stratégique si ces îles sont situées à proximité directe d'une route maritime, qu'elles permettent de surveiller dans la partie de leur trajectoire située en haute mer. Par ailleurs, ces ZEE de vaste superficie permettent aux États qui en sont possesseurs d'accéder à d'importantes ressources, le cas échéant.

**3.** Les États demandent une extension de leur ZEE au plateau continental pour prendre le contrôle des ressources qu'il est susceptible de receler. Il s'agit de la France, qui dispose au sud de l'océan Indien de nombreuses îles, constituant les TAAF (Terres australes et antarctiques françaises) : l'archipel Crozet, les îles Kerguelen, les îles Éparses de l'océan Indien, les îles Saint-Paul et Nouvelle-Amsterdam, auxquelles s'ajoute la Terre-Adélie en Antarctique

**4.** D'ouest en est : mer des Caraïbes, détroit de Gibraltar, Adriatique, mer Egée, golfe de Guinée, canal du Mozambique, mer Rouge, golfe Arabo-Persique, mers de Chine méridionale et orientale. Ces litiges concernent surtout les espaces maritimes de dimensions restreintes (mers

bordières, détroits, golfes) et les espaces insulaires, où la délimitation de la ZEE peut s'avérer délicate.

5. La piraterie maritime se développe en mer des Caraïbes, dans le golfe de Guinée, dans l'océan Indien à proximité de la Corne de l'Afrique, dans le golfe du Bengale, le détroit de Malacca, la mer de Chine méridionale et entre Philippines et Indonésie. Ces régions, très pauvres pour la plupart, sont longées par des routes maritimes importantes, ce qui multiplie les possibilités de rançons.

6. Les zones de surpêche correspondent aux principales zones de pêche.

7. Les litiges frontaliers s'observent souvent dans les régions présentant d'importantes ressources marines, comme dans les mers de Chine ou au fond du golfe de Guinée. En raréfiant la ressource, la surpêche ne peut qu'attiser les tensions.

## pp. 56-57 Exemple

### L'Arctique : un espace convoité, un espace menacé ?

Espace difficile d'accès en raison de conditions naturelles extrêmes (froid, banquise), l'Arctique devient plus accessible dans le contexte du réchauffement climatique. La raréfaction des ressources à l'échelle mondiale en accroît d'autant l'attractivité.

### Réponses aux questions p. 57

#### Parcours 1

1. L'océan Arctique apparaît comme « un nouvel Eldorado » à l'échelle mondiale, car il est riche en ressources halieutiques et en hydrocarbures, toutes ressources dont on observe la raréfaction dans le contexte de la mondialisation, génératrice d'une consommation effrénée de ressources. Un rapport de l'US Geological Survey de 2008 a estimé que l'Arctique recelait 30% des réserves de gaz et 13% de celles de pétrole de la planète, réserves qui seraient offshore à hauteur de 84%, mais une telle importance reste encore à prouver. D'autre part, de nouvelles routes maritimes reliant l'Asie à l'Europe et à l'Amérique du Nord, plus courtes, et donc plus rapides et économiques que les routes maritimes traditionnelles peuvent y être déployées en été dans le contexte du réchauffement climatique. Elles facilitent l'accès aux ressources et surtout leur exportation vers les grandes régions consommatrices.

À l'échelle régionale, les ressources de cet océan qui met face à face de nombreux pays bordiers (Russie, États-Unis, Canada, Norvège, Danemark à travers le Groenland) suscitent leur convoitise et justifient leurs revendications récentes sur le plateau continental étendu. Le Canada, mais aussi la Russie veulent s'imposer pour contrôler les routes maritimes qui bordent leurs littoraux car elles sont désormais accessibles et susceptibles de leur rapporter de l'argent et d'assurer une forme de puissance.

2. Les ressources de cet océan qui met face à face de nombreux pays bordiers (Russie, États-Unis, Canada, Norvège, Danemark à travers le Groenland) justifient leurs revendications récentes sur le plateau continental étendu. Cette relation est récente et s'explique par le réchauffement climatique, qui rend plus facile l'accès aux ressources du fait du recul de la banquise.

3. La haute mer sera très réduite. Étant donné que les conditions climatiques sont extrêmes, cette région du monde est aussi très peu peuplée. La taille très réduite de la haute mer semble paradoxale dans un tel contexte. Elle rend compte de l'intensité des convoitises sur les ressources marines, et aussi de la gravité de la raréfaction des ressources. On convoite maintenant des régions vides d'hommes, qui deviennent stratégiques uniquement pour leurs ressources.

4. Le Canada juge nécessaire de faire des exercices militaires en Arctique pour y affirmer sa présence et sa souveraineté, faciles à remettre en cause dans cette région très peu peuplée. C'est aussi une réponse à la Russie, beaucoup plus présente dans cette région du monde qu'elle est en train de remilitariser, notamment parce qu'elle souhaite vraiment exploiter la route du Nord-Est, il est vrai plus facile d'accès que la route du Nord-Ouest, beaucoup plus complexe et englacée en raison de la présence de nombreuses îles.

5. Le modèle utilitariste, porté par la Russie et le Groenland, implique une exploitation effrénée des ressources arctiques, pour des raisons économiques et politiques (souveraineté, refus de toute ingérence extérieure dans la gestion du territoire national), sans prendre en compte les problèmes environnementaux ou sociaux que cette exploitation génère. En Russie, ce modèle s'inscrit dans une longue tradition, établie dès le régime tsariste (course à la fourrure), poursuivie par l'URSS dans le système du goulag développé dans les régions minières jusqu'en 1956 (Norilsk, Vorkouta notamment), puis dans une logique de front pionnier énergétique, notamment dans le bassin de l'Ob. Pour le Groenland, cette option ouvre la voie à l'indépendance à l'égard du Danemark, l'exploitation des ressources étant perçue comme un moyen de se passer des subventions danoises. À l'opposé, le modèle conservatoire porté par l'UE cherche à limiter cette exploitation dans une logique de préservation d'un environnement fragile et méconnu, susceptible d'être profondément dégradé à la fois par le réchauffement climatique et par une exploitation sans limites. Ce modèle repose sur la coopération internationale et promeut la paix et la sécurité entre pays bordiers. Le modèle prudentiel semble à mi-chemin entre ces deux modèles : il promeut l'exploitation des ressources, mais dans une logique de développement durable. Dans le doc. 4, les ONG – ici Greenpeace – sont porteuses du modèle conservatoire et s'opposent au modèle prudentiel norvégien qui cherche à concilier exploitation et développement durable, mais qui penche ici, avec cette plate-forme pétrolière, plutôt vers l'exploitation et peine à trouver un équilibre.

## Parcours 2

Contrainte principale et son évolution	Ressources et évolution de leur accessibilité	Géopolitique des frontières maritimes et son évolution	Trois modèles de mise en valeur
<ul style="list-style-type: none"> <li>- conditions naturelles extrêmes (froid, banquise)</li> <li>- évolution en raison du réchauffement climatique : hausse des températures et recul de la banquise notamment en été</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ressources halieutiques et énergétiques importantes.</li> <li>- accessibilité accrue grâce au réchauffement climatique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- les pays bordiers ont défini leurs frontières maritimes.</li> <li>-aujourd'hui, leurs revendications portent sur le plateau continental étendu.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- modèle utilitariste : Russie, Groenland</li> <li>- modèle prudentiel : pays scandinaves et nord-américains (États-Unis avant Trump)</li> <li>- modèle conservatoire : UE</li> </ul>

### Bilan du parcours 1 ou 2

L'Arctique est représentatif de l'évolution du rapport des États aux espaces maritimes car cet océan, longtemps négligé en raison de ses conditions naturelles extrêmes (froid, banquise), devient plus accessible dans

le contexte du réchauffement climatique. La raréfaction des ressources à l'échelle mondiale en accroît d'autant l'attractivité, ce qui suscite les convoitises des États bordiers et la montée en flèche récente de leurs revendications sur le plateau continental étendu.

## pp. 58-59 Exercices Bac

### Le schéma bilan du chapitre p. 58

Des routes et des ressources	Enjeux, rivalités et tensions sur les routes maritimes	Appropriation et tensions autour des ressources marines
<p><b>Ouverture et maritimisation des économies</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Révolution du transport : gigantisme, spécialisation des navires, conteneurisation</li> <li>• Libéralisation des flux financiers et des échanges, forte croissance du commerce international</li> <li>• Attractivité des ports pour la population et les activités</li> </ul> <p><b>Vecteurs de la mondialisation</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Flux maritimes croissants Transport maritime : 90% des échanges de marchandises.</li> <li>• Porte-conteneurs (route Est-Ouest), vraquiers (route du pétrole)</li> <li>• Câbles sous-marins : 99% des communications numériques intercontinentales</li> </ul> <p><b>Variété des ressources marines</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pêche et aquaculture</li> <li>• Production énergétique off-shore (30% du pétrole, 27% du gaz), énergie renouvelable (houle, vent)</li> <li>• Ressources minérales des fonds marins</li> </ul>	<p><b>Routes et points de passage stratégiques</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grande route Est-Ouest des conteneurs entre Chine, Europe et Amérique du nord</li> <li>• Route du pétrole entre Moyen-Orient et Chine, Japon, Europe</li> <li>• Détroits et canaux essentiels : Panama, Suez, Malacca</li> </ul> <p><b>Enjeux économiques et politiques</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Liberté de navigation essentielle au fonctionnement de l'économie mondiale</li> <li>• Enjeux politiques : rivalités entre puissances (États-Unis, Chine)</li> </ul> <p><b>Rivalités sur les routes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rivalité Chine- États-Unis : océan Indien et mer de Chine méridionale</li> <li>• Tensions autour des détroits sur les routes du pétrole (ex. : Ormuz)</li> </ul>	<p><b>Droit maritime international</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Enjeux : accès aux ressources maritimes</li> <li>• Trois types d'espaces maritimes : eaux territoriales, ZEE, haute mer</li> </ul> <p><b>Concurrences et tensions</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Délimitation des frontières maritimes parfois difficile</li> <li>• Concurrence pour l'accès aux ressources : halieutiques, hydrocarbures</li> </ul> <p><b>Logiques concurrentes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Liberté de navigation face à appropriation</li> <li>• Préservation du milieu face à exploitation excessive des ressources</li> </ul>

### Comprendre un sujet de question problématisée p. 58

1. Délimitation : fait de poser des limites, de déterminer une frontière.

ZEE : Zone économique exclusive. Espace maritime formant une bande de 200 milles marins (370 km) à partir

des côtes, situé entre les eaux sous souveraineté (essentiellement la mer territoriale) et la haute mer, sur laquelle un État riverain dispose de l'exclusivité d'exploitation des ressources.

2.

	Termes essentiels du sujet	
	Enjeux	Problèmes
Connaissances	<ul style="list-style-type: none"> <li>- économiques : accès aux ressources halieutiques et énergétiques marines</li> <li>- politiques : souveraineté, logique d'appropriation, affirmation de la puissance</li> <li>- parfois contrôle des routes maritimes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- concurrence, rivalités entre États</li> <li>- insécurité, instabilité</li> <li>- remise en cause possible de la liberté de navigation</li> </ul>
Notions	Puissance	Surpêche
Exemples	Arctique	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mer de Chine méridionale</li> <li>- îles Tomb dans le golfe Arabo-Persique</li> </ul>

**3. a.** Les États côtiers ont des motivations économiques et politiques lors de la délimitation de leur ZEE. Économiques car ils souhaitent s'assurer ainsi l'accès libre aux ressources marines situées à proximité de leur littoral. Politiques car ils veulent ainsi affirmer leur souveraineté, parfois même leur puissance face à leurs voisins, voire face au monde en ce qui concerne les grandes puissances (Chine par exemple). Dans certains cas, motivations politiques et économiques se rejoignent car s'approprier un espace maritime en y délimitant une ZEE peut permettre de mieux contrôler une route maritime vitale pour l'économie nationale tout en affirmant sa puissance et une certaine maîtrise des mers.

**b.** La délimitation d'une ZEE peut être difficile dans les mers étroites, fermées ou bordières, surtout lorsqu'elles sont parsemées d'îles et d'archipels car les revendications peuvent devenir conflictuelles dans un espace restreint et de configuration complexe.

c. La délimitation d'une ZEE n'est pas difficile lorsque le littoral borde un océan vaste, et lorsque des îles ne compliquent pas la tâche des pays frontaliers. Non : par exemple, la délimitation de la ZEE des États-Unis dans le Pacifique n'est pas problématique.

#### 4. Proposition de plan :

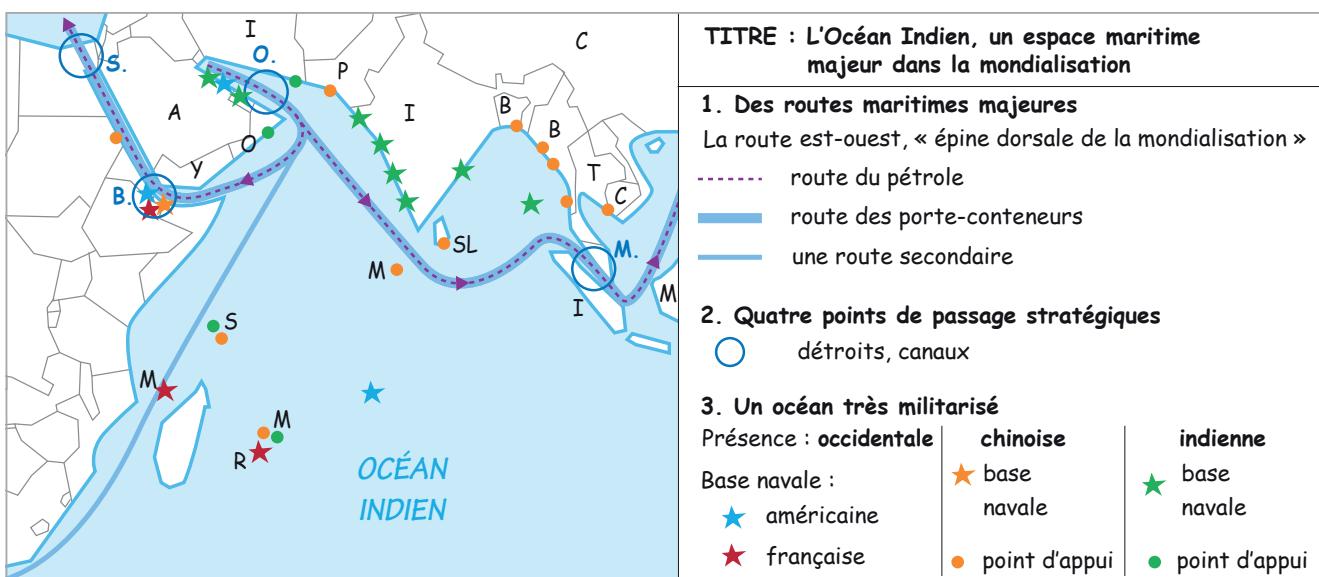
1. Les enjeux de la délimitation des ZEE
  2. Une délimitation qui peut s'avérer problématique
  3. La diversité des situations

Transposer un texte en croquis p. 59

1.

Informations tirées du texte	Figurés choisis
Route du pétrole	-----
Route des porte-conteneurs	----
Une route secondaire	---
Détroits et canal	○
Base navale américaine	★
Base navale française	★
Base navale chinoise	★
Point d'appui chinois	●
Base navale indienne	★
Point d'appui indien	●

2. à 5



**Analyser un texte p. 60**

**1.** Les îles sont des terres entourées d'eau, qui se trouvent à des distances variables des continents, proches des littoraux ou plus loin, dans la ZEE ou en haute mer. Elles constituent donc des espaces à partir desquels les États qui les possèdent peuvent délimiter une ZEE ou contrôler une route, ou encore installer une base navale destinée à surveiller une route maritime.

**2.** Le terme « stratégique » signifie relatif à l'art de la guerre ; qui présente un intérêt militaire. Dans le cadre de notre thème, les îles, en tout cas certaines d'entre elles, peuvent avoir une importance stratégique car, qu'elles déterminent une appropriation d'espace maritime et de ressources marines (ZEE), ou permettent la surveillance d'une route, elles représentent des enjeux de souveraineté et peuvent être le lieu de déploiement de forces militaires, navales ou aéroportées.

**3.** La réponse des élèves doit s'appuyer sur la mise en relation du texte et de leurs connaissances. Dans le manuel, notamment dans les études de cas, ils disposent de connaissances concernant des îles « stratégiques », car des bases militaires y sont installées (bases navales américaines de Diego Garcia dans l'océan Indien, des Philippines ; bases françaises des Antilles et de La Réunion ; bases chinoises créées *ex nihilo* dans les îles de la mer de Chine méridionale – Spratley, Paracels, etc.). D'autre part, les élèves disposent d'exemples d'îles dont l'appropriation fait l'objet de litiges plus ou moins forts (îles Tomb dans le golfe Arabo-Persique ; îles de la mer de Chine méridionale) en raison de leur importance pour le contrôle de routes maritimes majeures et/ou l'accès à des ressources marines.

**4.** Le texte s'organise en deux parties : dans le premier paragraphe, l'auteur fait le point sur l'importance stratégique des îles en raison de leur localisation sur les passages stratégiques ; dans le deuxième paragraphe, l'auteur met en évidence les litiges et conflits existant à propos de ces îles. Chaque paragraphe est illustré d'exemples concrets.

Deux types de situation sont évoqués : les îles situées sur des passages stratégiques, comme les détroits, ou en tout cas à proximité directe de routes maritimes majeures ; les îles dont les eaux et le sous-sol sont riches en ressources. Il est pertinent dans les deux cas d'utiliser le terme « stratégique » car l'appropriation de ces îles repose sur le développement de structures militaires de surveillance, voire sur des conflits qui peuvent déboucher sur des guerres comme aux Malouines.

**5.** Les îles Abou Moussa et Tomb sont stratégiques car elles sont situées à proximité directe du détroit d'Ormuz, côté golfe Arabo-Persique : leur possession permet de contrôler étroitement la route maritime majeure qui évacue le pétrole et le gaz des pays du Golfe vers l'Asie, l'Europe et les États-Unis et revient à avoir « entre ses mains » l'économie mondiale, dont le fonctionnement repose sur la libre circulation dans le détroit d'Ormuz. De plus, la ZEE de ces îles est vraisemblablement riche en hydrocarbures. On comprend alors pourquoi les États au large desquels ces îles sont situées sont

en conflit à ce propos, d'autant qu'ils n'ont pas les mêmes alliés dans la région : l'Iran est farouchement opposé aux États-Unis et à l'Arabie Saoudite, son grand rival régional, desquels les ÉAU sont au contraire proches.

On peut bien sûr évoquer les exemples des îles de la mer de Chine méridionale (Paracels, Spratley ou Scarborough) qui font l'objet de ce type de litige entre la Chine et le Vietnam (Paracels), entre la Chine et les Philippines (Spratley et Scarborough).

**6.** Les îles Malouines sont proches des côtes argentines, bien plus proches bien sûr qu'elles ne le sont des côtes britanniques. Elles sont à moins de 500 km de la terre argentine la plus proche, soit l'extrémité de la Terre de Feu.

**7.** L'occupation britannique de ces îles se justifiait jusqu'à l'ouverture du canal de Panama car ces îles permettaient de contrôler la route du cap Horn, soit l'unique passage existant (hors Arctique) entre l'Atlantique et le Pacifique. Contrôler cette route était alors stratégique et emblématique aussi de la puissance de la Grande-Bretagne, reine des mers et du commerce mondial à cette époque-là. Le percement du canal de Panama a entraîné la péremption de cette fonction. Aujourd'hui, les Britanniques persistent à conserver ces îles non pas en raison de leur localisation sur cette route maritime, largement abandonnée car très longue et dangereuse (sauf pour les skippers faisant le tour du monde, pour lesquels les 40<sup>e</sup> et 50<sup>e</sup> rugissants du cap Horn sont le lieu de tous les exploits), mais en raison des réserves halieutiques et surtout en hydrocarbures que leurs eaux recèlent.

Le caractère stratégique des Malouines a donc évolué dans le temps : d'îles permettant le contrôle d'une route maritime majeure, elles sont devenues stratégiques en raison des ressources marines de leur ZEE.

**8.** La carte du golfe Arabo-Persique rend compte de la localisation stratégique des îles Tomb sur une route maritime majeure, plus précisément dans un passage stratégique, tout en montrant qu'elles font l'objet d'un litige entre Iran et ÉAU. L'image satellite de Subi Reef témoigne des convoitises dont font l'objet des îles Spratley, disputées entre Chine et Philippines en raison de leurs ressources mais aussi de leur localisation sur la route maritime majeure qui relie les ports chinois au golfe Arabo-Persique et à l'Europe. Le fait que la Chine fasse unilatéralement « main basse » sur ces îles en y construisant des installations militaires rend compte de leur caractère stratégique. De plus, cette appropriation est contestée non seulement par les pays bordiers, mais aussi par les pays occidentaux, au premier chef les États-Unis, longtemps seuls gendarmes des mers, et qui se méfient des capacités nouvelles de la Chine à surveiller cette route, voire à remettre en cause la liberté de circulation.

**Analyser une infographie p. 61**

**1.** Ce sujet se rattache au cours 1 et surtout au cours 3.

**2.** On peut analyser

1. Les différentes formes de pêche illégale
2. Leurs conséquences environnementales, économiques et sociales
3. Les tensions et conflits qu'elles peuvent provoquer

**3.** Le document présente trois parties principales : à gauche, il définit les différents types de pêche illégale ; à droite, il définit la pêche légale, ce qui permet la comparaison avec la pêche illégale ; en bas à droite, il rend compte des conséquences de la pêche illégale.

**4.** Il existe trois types de pêche illégale, qui déterminent l'acronyme INN utilisé pour la désigner de manière générique : la pêche Illicite, la pêche Non déclarée, la pêche Non réglementée. La définition de chacun de ces types est clairement donnée par le document.

Leur différence avec la pêche légale est bien sûr que ces pêches ne respectent pas les règles auxquelles se plie la pêche légale : respect des lois, autorisation obligatoire, déclaration aux autorités, respect de la réglementation sur le pavillon et sur les zones de pêche.

L'intégration de la production illégale dans les circuits légaux de distribution s'effectue grâce à l'émission de documents falsifiés pour les pêches illicite et non déclarée, et par la livraison directe des captures sur les marchés ou dans les usines pour la pêche non réglementée.

**5.** Les conséquences auxquelles le document fait explicitement référence sont les conséquences environnementales, sociales et économiques. La biodiversité marine est remise en cause par la pêche illégale qui ne respecte par exemple aucune réglementation et donc aucun quota de pêche (quantité et type de poisson), participant fortement à la surpêche et à l'épuisement des ressources,

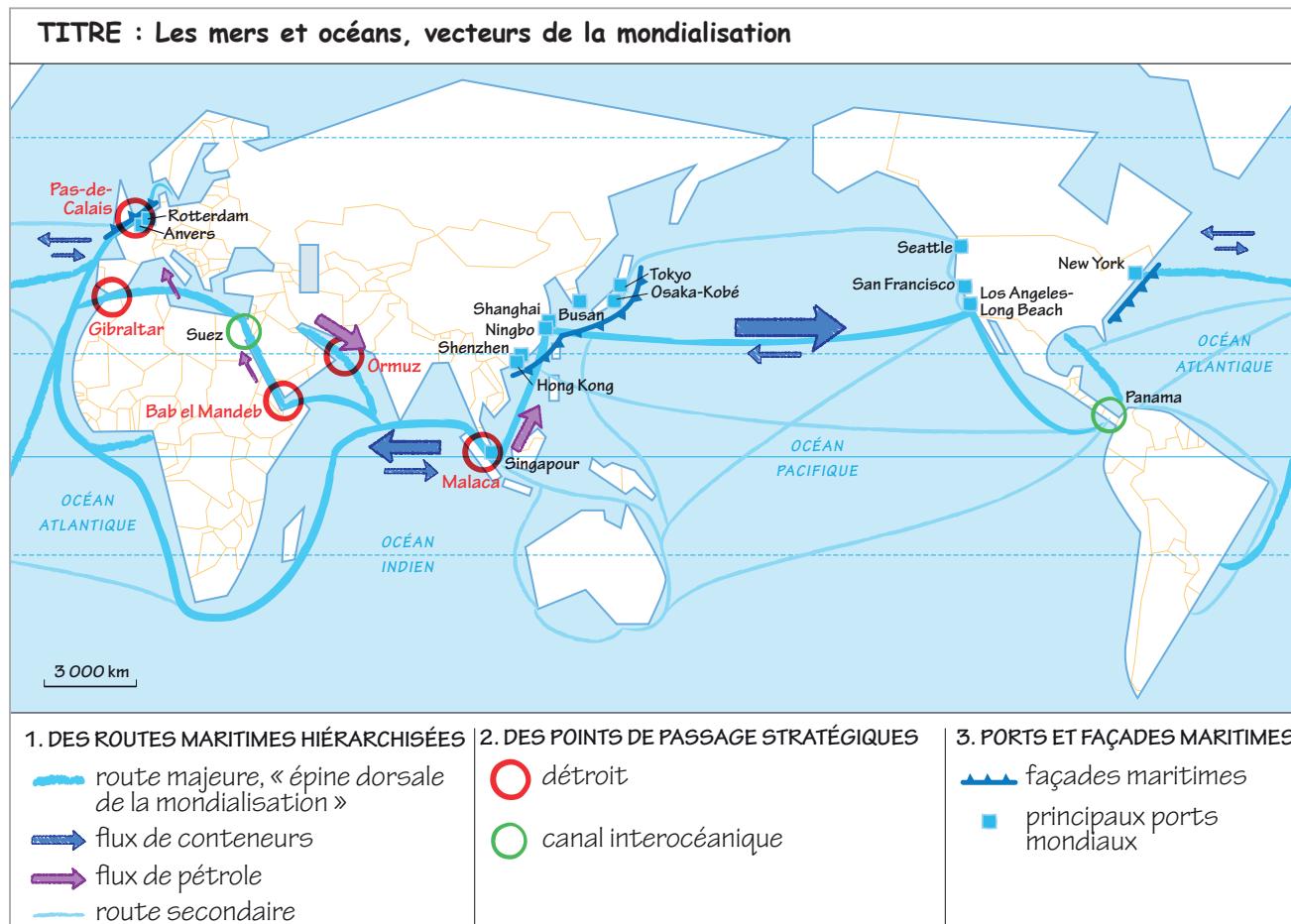
et qui utilise parfois des techniques interdites comme la pêche à la dynamite. L'environnement est mis en danger, et par là-même la sécurité alimentaire des populations locales, pas seulement littorales, ce qui pose un problème social, dont les dimensions sont bien sûr aussi économiques (perte de revenus pour les pêcheurs locaux opérant dans la légalité).

Le problème environnemental est à la fois local et mondial car l'environnement marin forme un tout. Les pertes économiques sont à la fois locales, nationales et mondiales.

**6.** Tensions et conflits ne sont pas évoqués explicitement dans ce document. Le point sur les documents falsifiés (tensions avec les autorités en cas de découverte) et la partie sur les conséquences permettent d'évoquer les conflits. Ces conflits peuvent confronter les populations locales de pêcheurs opérant légalement aux pêcheurs illégaux, mais aussi les autorités nationales, qui subissent une remise en cause de leur souveraineté, une baisse des revenus de leur population et de l'État, aux pêcheurs illégaux, voire à leur pays d'origine. Les tensions et conflits peuvent donc exister à différentes échelles, avec différents types d'acteurs (pêcheurs, États).

**7.** On peut utiliser comme exemple l'étude de cas sur la mer de Chine méridionale (doc. 1 et 2 p. 36), mais aussi l'exemple portant sur les enjeux de la présence française dans l'océan Indien (doc. 4, p. 81) et la photographie d'ouverture du chapitre 1, p. 23.

## pp. 62-63 Bac blanc Transposer un texte en croquis p. 62



## Analyser un document p. 62

**Proposition de plan :**

I. Les routes maritimes jouent un rôle essentiel dans la mondialisation

II. Des espaces stratégiques de premier ordre : Walter Raleigh « celui qui domine la mer, domine le commerce ; celui qui domine le commerce, domine le monde lui-même »

III. Une importance économique et stratégique cependant inégale

Parties du texte à expliquer dans les différentes parties du plan :

« Conditionnant le transit des ressources, des matières premières et des marchandises, les routes ont toujours été vitales pour les sociétés. Leur tracé, connectant des espaces, en isolant d'autres, tout comme leurs points stratégiques, permettant d'ouvrir ou de fermer les passages, vallées, cols, ponts, détroits, îles, etc., sont étudiés par la géopolitique. L'importance de contrôler les routes commerciales a été théorisée à la fin du xixe siècle par l'amiral américain Mahan. Au tournant de ce siècle, les États-Unis se sont ainsi rendus maîtres des routes transocéaniques, faisant l'acquisition de plusieurs îles dans le pacifique (Hawaï, Guam...) et prenant possession du canal de Panama. Encore aujourd'hui, la position des flottes et des bases américaines dans le monde reflète cette volonté de maîtriser et de sécuriser les routes d'approvisionnement.

Le détroit de Malacca en est un parfait exemple. Localisé sur un des axes majeurs du trafic maritime international, il s'étend sur près de 800 km et offre une connexion entre l'océan Indien et la mer de Chine méridionale. Il permet en particulier l'accès à Singapour, deuxième port mondial de conteneurs. Or, les luttes sont âpres pour contrôler et sécuriser cette zone, notamment pour réduire les activités de piraterie. Une forte concurrence géopolitique oppose la Chine et les États-Unis dans la région. »

## Analyser un document p. 63

**Proposition de plan :**

1. Une région traversée par une route importante du pétrole

2. Des ressources convoitées par des acteurs africains et extérieurs à la région

3. L'intensité et la multiplicité des tensions justifient des dispositifs de surveillance.

## Question problématisée p. 63

**Sujet 1 : Pourquoi les mers et océans sont-ils des vecteurs de la mondialisation ?**

**Proposition de plan :**

1. Des facteurs politiques et techniques ont favorisé la littoralisation et la maritimisation des économies

2. Les routes maritimes, vecteurs des flux de la mondialisation

3. Hiérarchie des mers et océans dans la mondialisation (typologie)

**Sujet 2 : Pourquoi peut-on dire que les mers et océans sont des lieux de conflits et de tensions ?**

**Proposition de plan :**

1. Des facteurs économiques : les mers et océans, vecteurs de la mondialisation

2. Des facteurs politiques : la maîtrise des mers, enjeu de souveraineté et de puissance

3. Une conflictualité cependant très inégale d'un espace maritime à un autre

**Sujet 3 : Quelle est la hiérarchie des espaces maritimes dans le contexte de la mondialisation ?**

**Proposition de plan :**

1. La hiérarchie des espaces maritimes : routes majeures, routes secondaires de la mondialisation

2. Pourquoi une telle hiérarchie ?

3. Les conséquences géopolitiques de cette hiérarchie : une conflictualité inégale selon les espaces

# 2 La France, puissance maritime ?

## Le point sur le programme

Cette partie du programme apparaît comme une vraie nouveauté, tant elle focalise son propos sur un aspect souvent négligé de la puissance française, à savoir sa dimension maritime. Elle n'a jamais vraiment été étudiée en tant que telle dans les programmes précédents, qui se concentraient classiquement sur le rayonnement économique, diplomatique et culturel de la France tel qu'il sera étudié dans le thème 2, chapitre 4. Ce chapitre, par voie de conséquence, met en lumière l'importance de l'outre-mer français dans la puissance de la France car il en constitue un des fondements essentiels, par la ZEE comme par les points d'appui militaire qu'il fournit, en permettant au pays d'être présent dans toutes les mers du globe. Il est nécessaire toutefois de nuancer le propos, ce qui justifie le point d'interrogation qui ponctue le titre du chapitre, car la puissance maritime française apparaît tout de même secondaire par rapport à d'autres (États-Unis, Chine), même si peu de pays dans le monde peuvent s'enorgueillir d'en disposer.

Comme dans tous les chapitres portant sur la France, nous avons fait le choix de proposer à l'enseignant une étude de cas, mais il a toute liberté de la faire ou non. Elle porte sur la présence française en mer des Caraïbes et permet donc d'évaluer l'importance économique et géopolitique et les enjeux des Antilles françaises.

Après cette étude de cas, le chapitre s'organise de la façon suivante :

- Un questionnement sur l'ampleur et les limites de la puissance maritime de la France :
    - une double-page Cartes l'aborde aux échelles mondiale et européenne (pp. 70-71)
    - le cours 1 (pp. 72-73) donne les principaux éléments de réponse
      - l'exemple, portant sur le port du Havre (pp. 74-75), met en évidence ses points forts et ses limites dans la *Northern Range*, représentatifs de la place de la France dans l'économie mondiale et des faiblesses de notre tradition maritime.
    - Un questionnement sur les enjeux économiques, géopolitiques et environnementaux de la présence maritime de la France est ensuite abordé par un triptyque carte (pp. 76-77)/cours (pp. 78-79)/exemple (pp. 80-81), ce dernier portant sur la présence française dans l'océan Indien. Cet exemple, centré sur un des outre-mer français, se rapproche de l'étude de cas, et permet donc d'aborder le problème plus rapidement, si l'enseignant le souhaite.
- Dans l'optique d'accentuer la préparation des élèves à l'oral, une DP propose une base documentaire utile pour un exposé portant sur les moyens utilisés par la France pour s'affirmer en mer (pp. 82-83).
- Deux doubles-pages d'exercices (pp. 84-87) et une de sujets de bac blanc (pp. 88-89) sont ensuite proposées, avant deux doubles-pages Réviser qui portent sur les deux chapitres du thème.

### pp. 64-65 Photographies d'ouverture

Ces deux photographies illustrent les dimensions économiques et environnementales de la puissance-présence française dans les mers et océans.

À gauche, la photographie de Marseille-Fos illustre la dimension économique. La France est desservie par de très gros porte-conteneurs et elle dispose d'un outil portuaire moderne et performant comme le montre la taille du navire opéré, donc la taille du bassin et du quai, et la puissance des portiques qui sont en cours de chargement ou de déchargement du navire. La France est donc desservie par des grandes routes, son économie est maritimisée si on la replace dans les problématiques abordées dans le chapitre 1. Toutefois, la légende donne des informations qui nuancent fortement ce constat en insistant sur le fait que le premier port français est dominé par d'autres ports européens, y compris en Méditerranée.

La photographie de droite associe présence française en outre-mer, ici à travers la ZEE de la Nouvelle-Calédonie, qui est aussi un parc naturel, et enjeu environnemental car la France se doit, en vertu de cette possession, de protéger un environnement marin exceptionnel et menacé, les récifs coralliens étant en cours de dégradation rapide sur l'ensemble de la planète à cause du réchauffement climatique (blanchiment des coraux).

### pp. 66-69 Étude de cas

#### Antilles françaises : Ampleur, limites et enjeux de la présence française

L'outre-mer apparaît comme l'espace emblématique de la présence et de la puissance maritime de la France en raison de la ZEE qui entoure ces possessions lointaines

et du fait qu'il permet à la France d'assurer une présence militaire loin de la France métropolitaine. On peut raisonnablement penser que, sans l'outre-mer, l'idée même d'aborder « la puissance maritime de la France » ne serait pas venue à l'esprit des concepteurs du programme. On imagine mal par exemple les programmes de géographie de l'Allemagne ou de l'Italie aborder ce type de sujet.

Nous avons choisi de centrer notre propos sur les Antilles, mais l'océan Indien n'est pas oublié puisqu'il fait l'objet d'un exemple et qu'il apparaît aussi dans l'étude de cas sur l'océan Indien du chapitre 1. Seules ces deux régions d'outre-mer apparaissaient pertinentes pour couvrir l'ensemble du sujet du chapitre : la présence française dans le Pacifique est moins importante du point de vue géopolitique et économique, car les îles françaises ne sont pas situées à proximité d'une route majeure. Les Antilles restent l'espace ultra-marin où la présence française apparaît comme la plus importante, tout en associant étroitement l'ensemble des enjeux économiques, géopolitiques et environnementaux.

## Réponses aux questions p. 67

### Parcours 1

1. À l'est de l'arc caribéen, les Antilles françaises occupent une place marginale dans cet ensemble régional très vaste. Ce sont de toutes petites îles, bien plus modestes que Cuba, l'ensemble Haïti-République dominicaine, la Jamaïque ou Porto-Rico. Leur ZEE n'est cependant pas négligeable.

2. En termes de superficie, de population, de trafic portuaire ou même de ZEE, ces îles occupent une place très secondaire en France, avec une part relative toujours inférieure à 2 %. Seul le trafic portuaire approche ces 2 %, soit une proportion supérieure à la population, ce qui rend compte de leur extraversion : en raison de leur caractère insulaire, leurs exportations s'effectuent par voie maritime, et surtout elles sont très dépendantes des importations car leur dépendance énergétique, alimentaire et en produits manufacturés est très forte. En revanche, le dernier critère (ratio ZEE/superficie terrestre) témoigne du fait que ces îles « confettis d'Empire », permettent à la France de disposer d'une ZEE très importante, ce qui montre le rôle de l'outre-mer dans la puissance maritime française. Certes, le littoral métropolitain est bordé d'une ZEE conséquente, mais la France ne peut se targuer de disposer du deuxième domaine maritime mondial qu'en raison de ses possessions ultra-marines.

3. La France dispose d'une base navale aux Antilles car cette espace lui appartient et elle doit donc y affirmer sa souveraineté. Notons que cette dimension militaire est ancienne, comme en témoigne le fort Vauban (doc. 4) construit au XVII<sup>e</sup> siècle, pour protéger les possessions françaises des convoitises britanniques et néerlandaises. Cette présence militaire française rend compte de la puissance économique de la France, pays suffisamment

riche pour projeter des forces militaires loin de son territoire. La maîtrise technologique n'est pas absente non plus quand on se remémore la place de la France dans le marché de l'armement mondial. Cela tranche bien sûr dans cet environnement régional constitué de pays pauvres, voire très pauvres.

4. Les ports français des Antilles sont beaucoup moins puissants que les principaux ports de la région, y compris lorsque ces derniers ne sont pas états-unis : Kingston en Jamaïque, Colon à Panama sont nettement plus importants et, avec San Juan (Porto-Rico, États-Unis), font office de *hubs* régionaux, ce à quoi aucun port français, que ce soit Pointe-à-Pitre ou Fort-de-France ne peut prétendre. La population de ces îles françaises est réduite et consomme peu, ce qui explique que « leur marché local n'est pas assez porteur » pour justifier des flux de marchandises importants.

5. Non seulement les marchés des Antilles françaises sont réduits, mais, en plus, ces territoires sont situés à l'écart de la route maritime majeure qui traverse la région en direction ou en provenance du canal de Panama. Elles n'attirent donc pas les gros porte-conteneurs et ne peuvent donc pas faire office de *hubs* régionaux dans lesquels les porte-conteneurs pourraient transborder leurs conteneurs dans des navires plus petits qui les achemineraient ensuite dans la région. (Cf. aussi Exemple Méditerranée, chapitre 1, pp. 44-45, doc. 1, 2 et 3)

### Parcours 2

Facteurs de puissance	Facteurs limitatifs
<ul style="list-style-type: none"><li>- importante ZEE</li><li>- base navale permettant une présence militaire et une surveillance de la région</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- faiblesse démographique et économique des Antilles</li><li>- localisation à l'écart de la route maritime majeure qui traverse la région</li></ul>

### Bilan du parcours 1 ou 2

La présence française en mer des Caraïbes est importante grâce aux îles (Guadeloupe, Martinique, Saint-Martin) qui appartiennent à la France : elles lui permettent de disposer d'une ZEE importante et de déployer une présence militaire (base navale). Néanmoins, cette présence n'est pas exempte de faiblesses : le développement des ports français des Antilles est limité en raison de la faiblesse économique et démographique de ces îles, qui ne justifie pas des flux importants, mais aussi en raison du fait qu'ils ne peuvent jouer le rôle de *hubs* régionaux de transbordement parce qu'ils sont situés à l'écart de la route majeure qui traverse la région pour rejoindre Panama.

## Réponses aux questions p. 68

### Parcours 1

1. La présence française a pour fonction première d'assurer la souveraineté de la France dans cette région : il s'agit de préserver les intérêts français, en empêchant

les trafics illégaux dans le domaine maritime français, en luttant contre des pollutions susceptibles de toucher le littoral français, en portant secours à des populations françaises en péril, en mer ou sur le continent américain, en cas de catastrophe naturelle ou de crise politique (« évacuation de ressortissants »).

Toutefois, à cet enjeu de géopolitique interne s'ajoute un enjeu géopolitique qui dépasse les simples intérêts de la France : la lutte contre le narcotrafic, les migrations clandestines et le trafic d'armes s'effectue dans les eaux françaises, mais aussi et surtout en haute mer et défend les intérêts non seulement de la France, mais aussi des pays de la région, au premier chef les États-Unis, ainsi que les pays européens, car les Caraïbes sont aussi un des lieux de passage du trafic de drogue vers l'Europe.

Les partenaires de la France sont les États-Unis, tout proches, et les Pays-Bas, ainsi que les États membres du *Regional Security System*, accord international sur la défense et la sécurité signé en 1996 par plusieurs États des Antilles (Antigua et Barbuda, la Barbade, la Dominique, la Grenade, Saint-Christophe-et-Niévès, Sainte-Lucie et Saint-Vincent-et-les-Grenadines) qui ont décidé de mutualiser leurs forces pour assurer la sécurité de leurs espaces terrestres et surtout maritimes, très vastes. Les États-Unis, avec la Floride, sont tout proches de l'arc antillais, tandis que les Pays-Bas ont des territoires dans cet arc insulaire, les Antilles néerlandaises (Aruba,

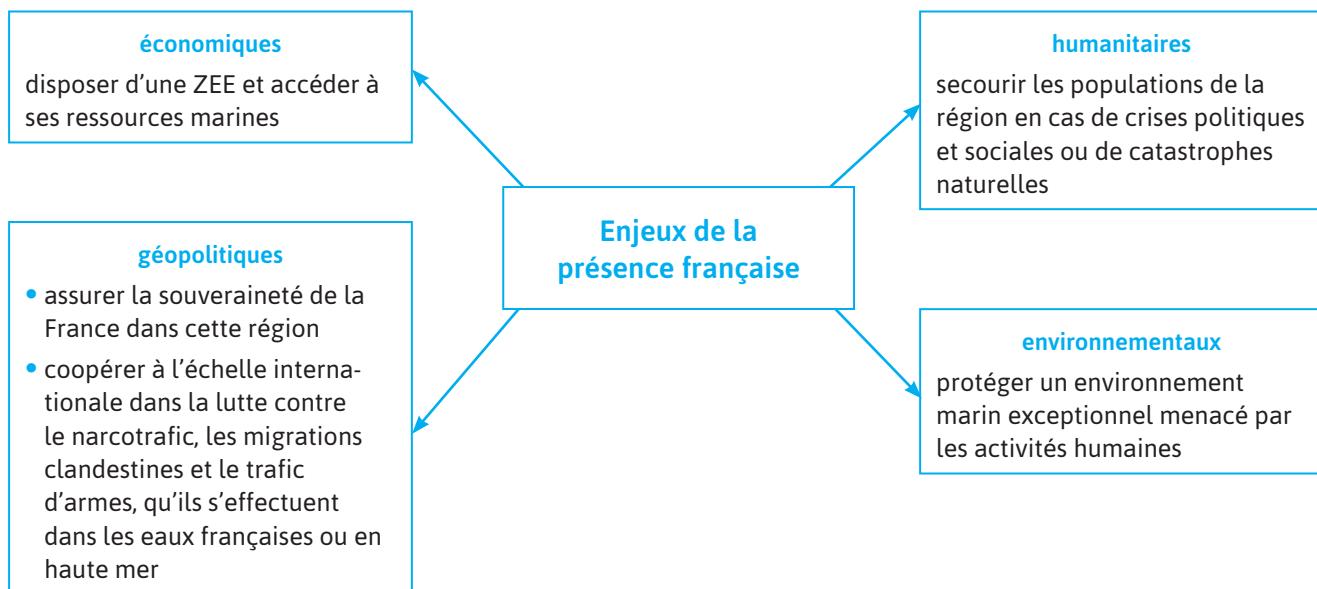
Bonaire, Curaçao, Sint Maarten) : ces États sont bien sûr très intéressés par la surveillance des trafics illégaux car leurs territoires, grands marchés de consommateurs de drogue et destinations privilégiées des migrations clandestines, en subissent les conséquences délétères.

2. Les capacités que la France peut déployer dans la région peuvent aussi être utilisées à des fins humanitaires, et pas seulement pour secourir des populations françaises. Cette région présente des situations de grande instabilité politique et sociale, souvent liées à une grande pauvreté (Haïti), et elle est particulièrement exposée à des risques naturels de grande ampleur (séismes, éruptions volcaniques, cyclones).

3. La forme du sanctuaire Agoa apparaît compliquée, mais elle correspond tout simplement aux ZEE des îles françaises. La présence de la Dominique justifie la discontinuité de sa partie qui entoure la Guadeloupe et la Martinique. Ce sanctuaire présente deux parties car l'ensemble Guadeloupe-Martinique est trop éloigné de l'ensemble Saint-Martin-Saint-Barthélemy, et en est séparé par d'autres îles qui disposent de leur propre ZEE.

La mer des Caraïbes est riche d'un environnement marin exceptionnel, mais menacé (blanchiment des coraux, sur-pêche, pêche illégale). La France est un pays riche qui, plus que les autres pays de la région, pauvres pour la plupart, a en principe les moyens de protéger cet environnement.

## Parcours 2



## Bilan du parcours 1 ou 2

Les enjeux de la présence française dans les Antilles sont très variés. Ils sont :

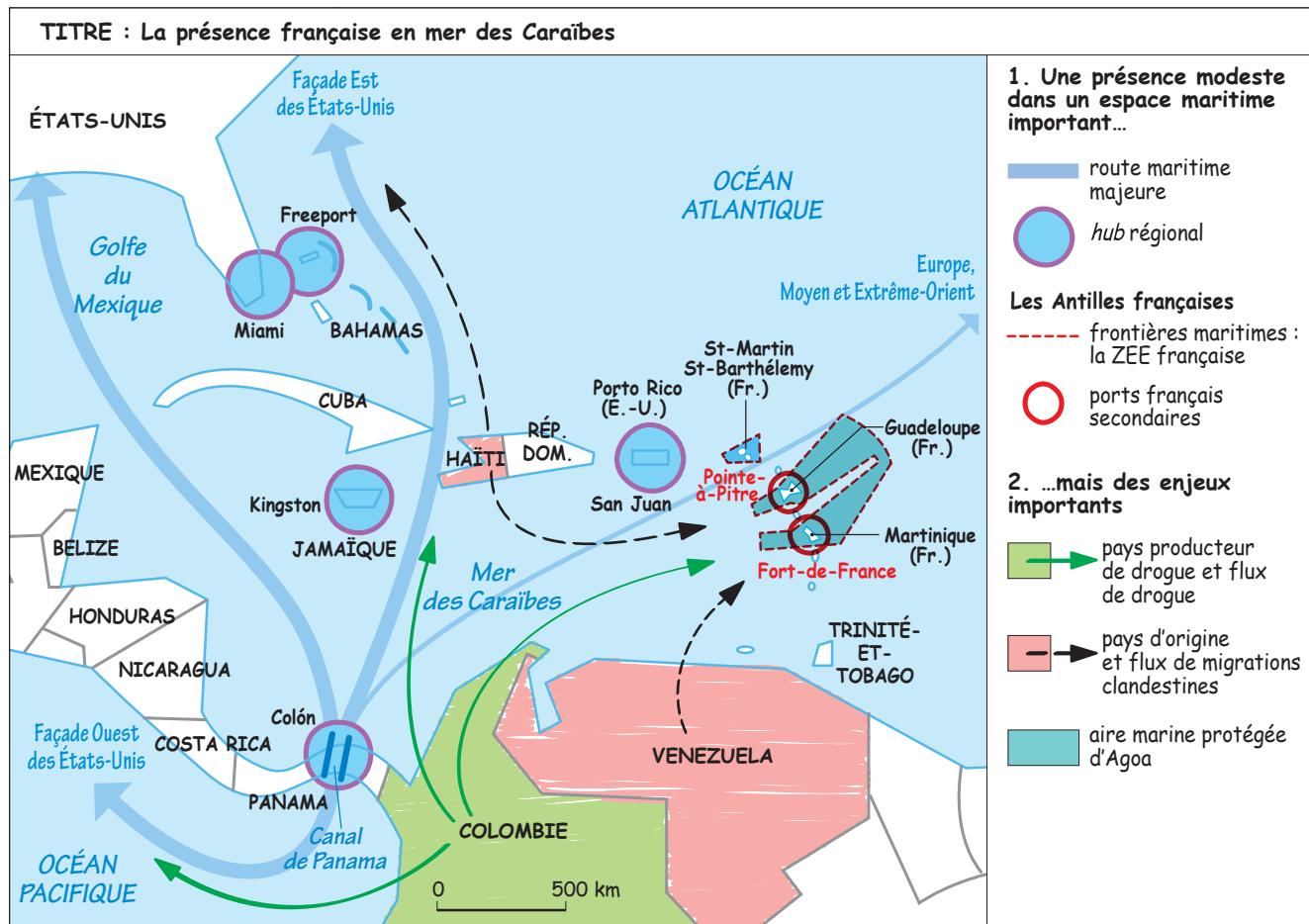
- économiques : il s'agit de disposer d'une ZEE et d'accéder à ses ressources marines ;
- géopolitiques : il s'agit d'assurer la souveraineté de la France dans cette région et de coopérer à l'échelle internationale dans la lutte contre le narcotrafic, les migra-

tions clandestines et le trafic d'armes, qu'ils s'effectuent dans les eaux françaises ou en haute mer ;

- environnementaux : il s'agit de protéger un environnement marin exceptionnel menacé par les activités humaines ;
- humanitaires : il s'agit de secourir les populations de la région en cas de crises politiques et sociales ou de catastrophes naturelles.

## Faire le bilan de l'étude de cas p. 69

Compléter le croquis



## Rédiger le bilan

Idée majeure	Notions à utiliser et idées à développer	Exemples, chiffres-clés, informations tirées des documents
I – Une présence modeste	<ul style="list-style-type: none"> <li>un espace périphérique dans l'espace français</li> <li>un ensemble régional maritime et insulaire</li> <li>des îles très petites et peu peuplées</li> <li>une ZEE importante mais</li> <li>des ports modestes</li> <li>éloignement des routes maritimes majeures</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>des îles très éloignées de la France métropolitaine</li> <li>une superficie de seulement 29 100 km<sup>2</sup>, soit 0,52% de la superficie du pays</li> <li>une population de seulement 797 000 habitants, soit 1,19% de la population du pays</li> <li>seulement 1,94% du trafic portuaire national</li> </ul>
II – Des enjeux majeurs	<ul style="list-style-type: none"> <li>économiques : disposer d'une ZEE et accéder à ses ressources marines</li> <li>géopolitiques : assurer la souveraineté de la France dans cette région et coopérer à l'échelle internationale dans la lutte contre les trafics et migrations illégaux</li> <li>environnementaux : protéger un environnement marin exceptionnel menacé par les activités humaines</li> <li>humanitaires : secourir les populations de la région en cas de crises politiques et sociales ou de catastrophes naturelles</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>une ZEE de 126 000 km<sup>2</sup>, bien plus que la superficie terrestre des îles françaises</li> <li>lutte contre le narcotrafic en provenance de Colombie, du Pérou ou de Bolivie ; contre les migrations clandestines générées par des crises politiques et sociales (Haïti, Venezuela)</li> <li>coopération avec les États-Unis, les Pays-Bas et le Regional Security System</li> <li>sanctuaire Agao</li> <li>aide humanitaire à Haïti lors du séisme de 2010.</li> </ul>

## La France, puissance maritime ?

### Réponses aux questions

**1.** Le domaine maritime de la France s'étend dans tous les océans : Pacifique (Polynésie française, Clipper-ton, Nouvelle-Calédonie, Wallis-et-Futuna), Atlantique (France métropolitaine, Antilles, Guyane), océan Indien (La Réunion, TAAF). Il s'étend également dans des mers comme la Méditerranée, la Manche et la mer du Nord (France métropolitaine), la mer des Caraïbes (Antilles) et la mer de Corail (Nouvelle-Calédonie).

**2.** La part de la France métropolitaine est relativement secondaire. La France doit l'essentiel de son domaine maritime (96%) à ses territoires d'outre-mer.

**3.** Les territoires ultra-marins de la France ont pour origine historique la première phase de colonisation menée par la France, aux XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles.

**4.** Ce domaine maritime permet à la France d'être présente sur toutes les mers du globe, donc d'y jouer un rôle comme acteur régional, d'installer des forces militaires loin du territoire national, notamment à proximité des routes maritimes qui la desservent ou des espaces maritimes où sévissent des trafics pour y assurer une surveillance, un contrôle, assurer la liberté de navigation en conformité avec ses intérêts et éventuellement ceux de ses alliés. Ce domaine maritime permet aussi à la France de disposer d'un accès privilégié à des ressources marines, halieutiques ou énergétiques, dès lors qu'elles se trouvent dans sa ZEE.

**5.** Marseille et Le Havre sont les deux premiers ports français. Néanmoins, ils sont loin d'occuper les premiers rangs européens, détenus par Rotterdam et Anvers.

**6.** Les ports français sont très secondaires dans le monde.

**7.**

	Ports méditerranéens		Ports de la façade atlantique		Ports de la Manche	
	Français	Autres	Français	Autres	Français	Autres
Localisation par rapport à – la route maritime	Périphérique	Périphérique ou à proximité directe	Périphérique	Périphérique	Proximité directe	Proximité directe
– la dorsale européenne	Lointaine	Idem	Lointaine	Lointaine	Périmétrie proche	Proximité directe
Importance du trafic	Moyenne ou faible	Moyenne ou forte	Plutôt faible	Plutôt faible	Moyen	Fort à très fort

**8.** Les ports français occupent une place secondaire en Europe et dans le monde. Marseille et Le Havre, en sont tout à fait représentatifs : alors qu'ils sont les deux premiers ports français, ils n'occupent qu'une place secondaire en Europe (Marseille : 22<sup>e</sup> rang pour les conteneurs, 6<sup>e</sup> pour le tonnage ; Le Havre : 12<sup>e</sup> rang pour les conteneurs, 9<sup>e</sup> pour le tonnage), loin derrière les grands ports de la Northern Range que sont Rotterdam, Anvers ou encore Hambourg. Leur place dans le monde est encore plus secondaire si l'on songe que Rotterdam, premier port européen bien plus puissant qu'eux, n'est qu'à la 10<sup>e</sup> place mondiale, largement distancé par les ports chinois notamment (Shanghai, Ningbo, etc.).

La localisation des ports français par rapport à la route maritime majeure, qui relie l'Europe à l'Asie par la mer du Nord, la Manche, l'Atlantique et la Méditerranée, en donne un élément d'explication, de même que leur localisation par rapport à la dorsale européenne : dans le premier cas, les ports français, à l'exception des ports de la Manche, présentent une localisation périphérique par rapport à cette route ; dans le deuxième cas, ils sont loin ou au mieux dans la proche périphérie de la dorsale européenne, qui ne constitue donc pas leur hinterland

direct : ces ports doivent alors se contenter pour l'essentiel de l'hinterland national, beaucoup plus modeste. Ces localisations imparfaites ont pour conséquence qu'ils subissent fortement la concurrence des autres ports du continent, mieux localisés : les ports français peinent à attirer les plus gros navires qui préfèrent décharger leur cargaison dans des hubs de transbordement en Méditerranée (cf. chapitre 1, Exemple pp. 44-45), mieux localisés sur la route Europe-Asie, ou sur les ports de la Northern Range situés directement au débouché maritime de la dorsale européenne, soit au débouché d'un hinterland particulièrement puissant.

### pp. 74-75 **Exemple**

#### Le Havre : un port secondaire sur la Northern Range

#### Réponses aux questions p. 75

##### Parcours 1

1. Les atouts géographiques du port du Havre sont :
  - à l'échelle nationale, il est au débouché de la vallée

de la Seine, axe démographique et économique majeur en France. C'est le port « naturel » de Paris et de l'Île-de-France ;

– à l'échelle européenne, il se situe dans une périphérie proche de la dorsale européenne. Il fait partie de la *Northern Range*, qui court du Havre à Hambourg, dont il est le premier port à l'import et le dernier port à l'export. Sa localisation dans cette façade maritime est un atout important car Le Havre peut jouer un rôle de *hub*, de gros navires y déchargeant leur cargaison pour ensuite être transportée vers d'autres ports de la rangée.

2. On voit deux gros porte-conteneurs, dont un très gros (le MOL), aux abords immédiats du port à conteneurs du Havre (Port 2000). La comparaison de leur taille avec les immeubles nous donne l'échelle. Ils sont très près de la ville, alors que ces navires ont forcément un tirant d'eau important. Ceci rend compte des qualités nautiques du port du Havre : des navires très gros, dotés de fort tirant d'eau, peuvent y accéder quelles que soient la marée et son amplitude car le chenal d'accès est très profond (Le Havre est un port de tête d'estuaire). Des ports comme

Anvers sont loin de disposer de telles qualités nautiques.

3. En données brutes, le trafic de conteneurs augmente légèrement, mais bien moins que ceux des autres ports, à l'exception de Zeebrugge : Rotterdam a connu un doublement de son trafic, de même qu'Anvers, Hambourg ou Bremerhaven. Les données relatives sont inquiétantes : cette augmentation plus faible que dans les autres ports se traduit par une nette érosion de la part de marché du Havre dans le trafic total de la façade maritime puisque sa part de marché en 2017 est inférieure à celle qu'il détenait en 2003.

4. Le port du Havre est mal relié aux voies fluviales et ferroviaires, ce qui limite considérablement son hinterland et notamment son accès au centre de l'Europe et à la dorsale européenne. Le port du Havre est marginalisé par rapport à la dorsale européenne.

5. L'appartenance à la *Northern Range* constitue aussi un handicap pour le port du Havre car cela le met en concurrence directe avec des ports plus proches et mieux reliés à cet axe démographique et économique majeur de l'Europe.

## Parcours 2

	Techniques	Géographiques
Atouts du port du Havre	qualités nautiques remarquables	– à l'échelle nationale, débouché de la vallée de la Seine, « port naturel » de Paris et de l'Île-de-France – à l'échelle européenne, il se situe dans une périphérie proche de la dorsale européenne. Il fait partie de la <i>Northern Range</i> , qui court du Havre à Hambourg.
Handicaps	dessertes fluviales et ferroviaires insuffisantes	– appartenance à la <i>Northern Range</i> : mise en concurrence directe avec des ports plus proches et mieux reliés à cet axe démographique et économique majeur de l'Europe
Conséquences	nécessité d'investir fortement pour améliorer la desserte ferroviaire et fluviale	– marginalisation/dorsale européenne en raison de liaisons ferroviaires et fluviales insuffisantes

## Bilan du parcours 1 ou 2

Le Havre est le deuxième port français pour le tonnage, le premier pour le trafic de conteneurs. Cependant, Le Havre reste un port secondaire dans la *Northern Range*, cette façade maritime de premier ordre en Europe et dans le monde. Son trafic en tonnes est près de 7 fois inférieur à celui de Rotterdam, 3 fois inférieur à celui d'Anvers. Malgré des progrès en données brutes, sa part de marché dans le trafic de conteneurs s'est érodée.

Le Havre n'est pourtant pas dépourvu d'atouts géographiques et techniques. À l'échelle nationale, situé au débouché de la vallée de la Seine, il est le « port naturel » de Paris et de l'Île-de-France. À l'échelle européenne, il se situe dans une périphérie proche de la dorsale européenne et est bien situé dans la *Northern Range*, qui court du Havre à Hambourg et dont il constitue le premier port à l'import et le dernier port à l'export. Il dispose par ailleurs de remarquables qualités nautiques.

Cependant, il souffre aussi de nombreux handicaps, géo-

graphiques et techniques. Ses dessertes ferroviaires et fluviales sont insuffisantes, ce qui le marginalise et limite son hinterland par rapport aux autres ports de la Rangée, qui accèdent plus facilement à la dorsale européenne et au centre de l'Europe. Si elle constitue un atout, son appartenance à la *Northern Range* est aussi un handicap car elle le met en concurrence directe avec des ports plus proches et mieux reliés à cet axe démographique et économique majeur de l'Europe.

## pp. 76-77 Cartes

### Les enjeux de la présence française dans les mers et océans

#### Réponses aux questions

1. La France est concernée par les activités illégales dans certaines mers du globe parce qu'elle en est un État rive-rain (Caraïbes), parce qu'elle est alliée d'États bordiers

(golfe de Guinée) ou encore parce que ces régions sont traversées par une route maritime majeure, cruciale pour l'économie française (océan Indien, golfe Arabo-Persique). Les enjeux sont ici en effet à la fois économiques – approvisionnement énergétique, commerce international, accès aux ressources – et géostratégiques (assurer la souveraineté, la liberté de navigation, les engagements internationaux, enjeu de puissance).

**2.** Du fait de l'importance de son domaine maritime, la France doit lutter contre des activités illégales en mer, assurer sa souveraineté et protéger les territoires qui sont au fondement de ce domaine, et enfin elle doit assumer des responsabilités en termes de liberté de navigation et de commerce.

**3.** Les forces de souveraineté françaises se trouvent dans les territoires ultra-marins français (Antilles, Guyane, La Réunion, Nouvelle-Calédonie, Polynésie française), territoires qui lui appartiennent, qu'elle doit donc protéger et sur lesquels elle doit assurer sa souveraineté. Elles ne sont finalement pas si nombreuses. Néanmoins, le domaine maritime sur lequel elles sont en mesure d'intervenir directement est très vaste. La ZEE française constitue le deuxième domaine maritime du monde : les enjeux y sont non seulement d'assurer la souveraineté française, mais aussi de protéger les ressources et de lutter contre les trafics illicites, toutes choses qui se déroulent bien en mer.

**4.** Les bases navales françaises ne sont pas uniquement situées dans l'outre-mer : certaines comme celles de Djibouti et des ÉAU sont localisées dans des espaces maritimes stratégiques en raison de leur importance économique (golfe Arabo-Persique, détroit de Bab-el-Mandeb). Avec celle de La Réunion, ces bases contribuent à la surveillance de la route maritime majeure qui relie le golfe Arabo-Persique et l'Asie orientale à l'Europe. Le golfe de Guinée (bases navales en Côte-d'Ivoire et au Sénégal) est aussi une région importante en raison de la route du pétrole qui le traverse et de l'insécurité (piraterie, pêche illégale) qui y règne. Les forces françaises participent à des missions de surveillance, de lutte contre la piraterie, les activités illégales (Corymbe dans le golfe de Guinée, Atalante au large de la Corne de l'Afrique), l'immigration clandestine (Sophia) (voir aussi le sujet de Bac blanc : Conflits et tensions dans le golfe de Guinée p. 63). Ces missions sont destinées à assurer la liberté de navigation, remise en cause par la piraterie, la protection du territoire national (Atlantique nord et CTF 150) contre des attaques conventionnelles ou terroristes, ainsi que celle des ressortissants français à l'étranger (Corymbe).

**5.** La France est une puissance navale capable d'intervenir dans toutes les mers du globe en raison de son domaine maritime dispersé dans toutes ces mers et surtout doté de bases militaires et navales. Les forces navales françaises, qui peuvent aussi stationner en France métropolitaine, sont capables de se projeter loin du territoire national, dans le cadre d'opérations nationales, menées par l'UE ou l'OTAN. Les sous-marins nucléaires français sillonnent par ailleurs les océans.

**6.** Le domaine maritime ultra-marin bénéficie dans sa quasi-totalité d'une protection environnementale : aux aires marines protégées, qui couvrent l'ensemble de leur ZEE, s'ajoutent des parcs naturels marins dans certaines îles (Nouvelle-Calédonie, Martinique, Mayotte et Glorieuses). C'est aussi le cas, dans une moindre mesure du domaine maritime de la France métropolitaine, mais, mis à part autour de la Corse, cette protection est plus discontinue.

**7.** Le domaine maritime d'outre-mer est entièrement protégé, plus que le domaine de la France métropolitaine. Les littoraux métropolitains sont plus densément peuplés, les activités, souvent concurrentes et polluantes, y sont plus nombreuses qu'en outre-mer, et la protection est de ce fait plus difficile à assurer.

**8.** L'outre-mer est au cœur des enjeux de la présence maritime. La ZEE française, située à 96% en outre-mer, constitue le deuxième domaine maritime du monde : les enjeux y sont non seulement économiques (protéger les ressources), géostratégiques à l'échelle nationale (assurer la souveraineté française) et internationale (assurer la liberté de navigation, lutter contre les trafics illicites), les deux étant intimement liées. De fait, l'outre-mer abrite les forces de souveraineté françaises (Antilles, Guyane, La Réunion, Nouvelle-Calédonie, Polynésie française), qui le protègent et permettent ainsi à la France d'assurer sa souveraineté sur ces territoires. De ce fait, le domaine maritime sur lequel elles sont en mesure d'intervenir directement est très vaste. Ces forces peuvent aussi participer à des missions conjointes avec les alliés de la France pour surveiller les routes maritimes majeures et lutter contre les activités illicites en mer. Enfin, la ZEE ultra-marine étant quasi intégralement protégée, c'est à travers elle en premier lieu que la France peut jouer un rôle dans la protection de l'environnement marin très menacé par les activités humaines.

## pp. 80-81 Exemple

### L'océan Indien : Les enjeux de la présence française dans les îles de l'océan Indien

#### Réponses aux questions p. 81

##### Parcours 1

**1.** La ZEE française est très étendue (au total, 640 400 km<sup>2</sup>, soit environ 6% du domaine maritime français) et dispersée car elle s'appuie sur plusieurs îles et archipels éloignés les uns des autres et de tout autre terre dont la ZEE pourrait la limiter.

Ces territoires français ont pour origine les deux empires coloniaux français. Par exemple, La Réunion est possession française depuis 1663 (premier Empire colonial), tandis que Madagascar, colonie française de 1896 à 1960 (deuxième Empire colonial) est au fondement de la présence française dans les îles Éparses.

Cette ZEE est contestée par des États « voisins » : Mau-

rice conteste la présence française à Tromelin, Madagascar la conteste dans les îles Éparses et Glorieuses. Ces dernières sont à 253 km au nord-est de Mayotte et à 222 km de Madagascar, soit plus près de Madagascar que du département français. Les causes de ces contestations sont historiques (cf. *infra*, Madagascar et les îles Éparses), économiques (accès aux ressources très riches de ces eaux et dont on pense que les fonds seraient riches en hydrocarbures dans le canal du Mozambique et donc les îles Éparses) et géopolitiques (contrôle des routes maritimes).

On trouvera des renseignements supplémentaires dans cet article d'Éric Chaverou « Océan Indien : ces îles Éparses si convoitées », *franceculture.fr*, 23 octobre 2019 : <https://www.franceculture.fr/geopolitique/ocean-indien-ces-iles-eparses-si-convoitees>

**2.** Les enjeux économiques sont l'accès aux ressources halieutiques et surtout énergétiques des fonds marins du canal du Mozambique et la surveillance de la route maritime qui y passe et qui relie le golfe Arabo-Persique à l'Europe, voire à l'Amérique du Nord, route qui est notamment empruntée par les supertankers qui ne peuvent pas passer par le canal de Suez. Ces enjeux sont locaux, car localement Madagascar est aussi intéressée par ces richesses qui peuvent contribuer au développement de ce pays pauvre et limiter sa dépendance pétrolière, c'est pourquoi elle conteste la présence française ; nationaux car ces ressources énergétiques pourraient limiter la dépendance énergétique de la France ; internationaux car cette présence permet à la France de surveiller une route maritime du pétrole très importante pour le fonctionnement de l'économie nationale et mondiale.

**3.** La France développe une politique environnementale dans sa ZEE en y créant des réserves marines (La Réunion) et des parcs marins (îles Glorieuses et Mayotte),

ainsi qu'en y définissant des plans d'actions (doc. 5) destinés à y préserver des espèces particulièrement menacées comme les tortues marines. Cette politique environnementale s'explique par la grande richesse de la biodiversité dans ces espaces maritimes tropicaux par ailleurs dégradés par l'activité humaine.

**4.** Les acteurs de la lutte contre la pêche illégale sont les personnels du CROSS Sud Océan Indien (sur le CROSS, voir : <http://www.dm.sud-ocean-indien.developpement-durable.gouv.fr/cross-reunion-r24.html>), et leurs partenaires des États voisins, notamment de Madagascar.

Cette lutte contre la pêche illégale est un enjeu de développement durable car elle préserve la ressource halieutique et les revenus qui en sont tirés, notamment par les communautés littorales de pêcheurs (pilier économique), elle permet de garantir la sécurité alimentaire des populations (pilier social), elle permet de limiter la surpêche et de préserver la biodiversité (pilier environnemental). D'autre part, cette dernière dimension est aussi présente à travers le fait que ces missions de surveillance s'accompagnent de recherche pour mieux connaître le milieu marin.

**5.** Une telle valorisation est importante pour La Réunion car elle devrait lui permettre de limiter sa dépendance énergétique en valorisant son potentiel local, particulièrement important. La dépendance énergétique de La Réunion est actuellement totale car elle ne dispose pas de ressources en hydrocarbures. Faire venir de métropole les produits pétroliers coûte cher en raison de son éloignement et de son caractère insulaire. Or, du fait de son climat tropical chaud, les besoins sont importants et croissants, notamment avec le développement de la climatisation. Enfin, du fait de son caractère volcanique (point chaud), les eaux de La Réunion sont rapidement très profondes, ce qui limite les investissements.

## Parcours 2

	Enjeux	Politique
<b>Doc.1</b>	économique	route maritime du pétrole développement de l'exploration-prospection pour trouver des gisements d'hydrocarbures
<b>Doc.2</b>	– économique – politique – environnemental	– exploitation de la ZEE – affirmation de la présence française (base navale et forces de souveraineté à La Réunion, détachement militaire dans les îles Éparses) – mise en place d'aires marines protégées (parcs, réserves)
<b>Doc.3</b>	environnemental et économique	innovations techniques pour accroître l'indépendance énergétique et développer des énergies renouvelables à partir du milieu marin
<b>Doc.4</b>	– économique – politique – environnemental	lutte contre la pêche illégale
<b>Doc.5</b>	environnemental	plan de protection des tortues marines

## Bilan du parcours 1 ou 2

Les enjeux de la présence française dans les îles de l'océan Indien sont :

- économiques : présence d'une route maritime du pétrole, de ressources halieutiques et énergétiques dans la ZEE ;
- politiques : affirmation de la présence et de la souveraineté françaises dans une région où elle est contestée, surveillance de la libre circulation maritime, éventuellement en coopérant avec ses alliés (cf. étude de cas sur l'océan Indien, chapitre 1, pp. 28-31) ;
- environnementaux : protection d'un environnement marin très riche et menacé.

## pp. 82-83 Exposé oral

### Comment la France affirme-t-elle sa puissance à partir des mers et océans ?

Cette double-page présente un ensemble de documents qui doivent inspirer les élèves pour élaborer un exposé. Ils ne sont pas limitatifs, bien au contraire : ils doivent servir de base à la réflexion pour lister les différents aspects du sujet et démarrer des recherches complémentaires pour enrichir le propos.

**1. Puissance** : capacité d'un État à s'imposer aux autres en raison de l'importance des moyens politiques, financiers et économiques dont il dispose.

Ici, il est important de prêter attention au fait que le sujet est interrogatif. Il faut répondre à une question qui

commence par « comment ? ». L'interrogation porte donc sur les moyens dont dispose la France pour affirmer sa puissance en mer et sur le rôle que joue cette puissance maritime dans la puissance française d'une manière plus générale.

**2. Problématique a.**

**3. On doit conserver tous les éléments relatifs à la puissance maritime au sens géopolitique du terme. Il faut donc éliminer :**

- Schéma de la ZEE
- Pêche française : rang, prises, ports
- Définition des différentes parties de l'espace maritime selon la Convention de Montego Bay
- Économie maritime : part dans le PIB, secteurs majeurs.
- Ports de commerce
- Tourisme littoral : importance, intensité variable.

Il faut donc conserver :-

- Localisation des forces françaises (forces de souveraineté, opérations navales, bases navales)
- Superficie du domaine maritime français, part respective de la métropole et de l'outre-mer
- Marine française : nombre de marins, de navires y compris sous-marins nucléaires, rang dans le monde et en Europe
- Opérations navales des forces françaises
- Domaine maritime français : superficie, rang dans le monde

**4. Plan A**

5.

	Partie du Powerpoint	Arguments à développer
Doc.1	Parties 1, 2 et 3	1 : une flotte militaire moderne et performante 2 : une capacité à assurer sa souveraineté en outre-mer, et intervenir seule ou avec ses alliés dans toutes les mers du monde 3. une puissance navale secondaire
Doc.2	Parties 1 et 2	1. deuxième domaine maritime du monde 2. le point d'appui des bases navales françaises dans toutes les mers du globe, une capacité à assurer sa souveraineté en outre-mer, à participer à la préservation de la libre circulation
Doc.3	Page de titre (notamment la 2 <sup>e</sup> Une, Conflits)	les enjeux de la puissance maritime pour assurer la puissance : la puissance maritime de la France lui permet-elle de « tenir le monde » ?
Doc.4	Parties 1 et 3	1. deuxième domaine maritime du monde 3. des contestations, un certain affaiblissement sur la scène internationale en raison d'un discours ambigu.

## Le schéma bilan du chapitre

### LA FRANCE, PUISSANCE MARITIME ?

La puissance maritime de la France : quelle ampleur, quelles limites ?	Mers et océans : quels enjeux pour la France ?
<p><b>Les fondements de sa puissance maritime française</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Une tradition ancienne</li> <li>• Une économie maritime stratégique pour le pays</li> <li>• Le 2<sup>e</sup> domaine maritime du monde</li> </ul>	<p><b>Des enjeux économiques</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Assurer le fonctionnement de l'économie française (approvisionnement énergétique, commerce international)</li> <li>• Accéder aux ressources marines</li> <li>• Développer la sécurité et l'indépendance énergétiques en exploitant les ressources énergétiques marines</li> </ul>
<p><b>Une puissance maritime secondaire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La France n'est pas « tournée vers le grand large »</li> <li>• Des ports français secondaires en Europe et dans le monde</li> </ul>	<p><b>Des enjeux géostratégiques</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Enjeux économiques et géostratégiques liés, par ex. pour sécuriser les approvisionnements grâce aux forces navales</li> <li>• Lutter contre la pêche illégale pour protéger l'accès aux ressources</li> <li>• Enjeux de puissance et de souveraineté</li> </ul>
<p><b>Une puissance maritime fragile</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un domaine maritime contesté et menacé de régression</li> <li>• Un accès aux ressources halieutiques de plus en plus difficile</li> </ul>	<p><b>Des enjeux environnementaux</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Une responsabilité en matière de préservation des milieux marins</li> <li>• Développer les ressources marines dans une optique de développement durable</li> </ul>

## Mobiliser ses connaissances pour répondre à une question problématisée p. 84

1. Puissance : capacité d'un État à s'imposer aux autres en raison de l'importance des moyens politiques, financiers et économiques dont il dispose.

Puissance maritime : pays qui possède une marine forte et des bases militaires dans de nombreuses régions de l'océan mondial et a une position stratégiquement favorable lui permettant de contrôler les mers.

2. « Dans quelle mesure » ? signifie « Jusqu'à quel point ? », « Quelles sont l'ampleur et les limites ? ». Une telle formulation vous invite à développer un propos nuancé.

3. Contenu des notions pour la France

Flotte : flotte militaire moderne, performante (sous-marins nucléaires, porte-avions...).

ZEE : 2<sup>e</sup> domaine maritime du monde, à 96% dans l'outre-mer.

Capacités de projections navales : sous-marins, forces de souveraineté, bases navales. Capacité à surveiller les routes maritimes, à accomplir des missions loin du territoire métropolitain et même national.

Bases navales : outre-mer, Djibouti, EAU. Présence française dans de nombreux espaces maritimes.

Contrôle de routes maritimes : association étroite des enjeux géopolitiques et économiques, sécurité et liberté de navigation, opérations conjointes avec les alliés occidentaux, océan Indien, golfe Arabo-Persique.

Coopération navale : alliés occidentaux et notamment américains, surveillance des mers, lutte contre des activités illicites, Caraïbes, océan Indien, golfe Arabo-Persique ; dans le cadre des rivalités sino-américaines, alliance avec les États-Unis

Rivalités : avec les Britanniques.

Contestations de souveraineté : domaine maritime contesté dans l'océan Indien (Tromelin, îles éparses) par Madagascar et Maurice.

1. La France : une puissance maritime réelle	2. ...qui reste secondaire	3. ...et fragile
<p><b>Des moyens importants</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- flotte militaire moderne, performante (sous-marins nucléaires, porte-avions...)</li> <li>- bases navales : outre-mer, Djibouti, EAU. Présence française dans de nombreux espaces maritimes</li> <li>- ZEE : 2<sup>e</sup> domaine maritime du monde, à 96% dans l'outre-mer.</li> </ul>	<p><b>Des puissances concurrentes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- des marines plus puissantes (États-Unis, Chine, Inde...)</li> </ul>	<p><b>Un domaine maritime fragile</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- contesté dans l'océan Indien (Tromelin, îles Éparses) par Madagascar et Maurice, mais aussi dans le Pacifique (Clipperton)</li> <li>- menacé de régression</li> </ul>
<p><b>Une réelle capacité à intervenir en mer</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- capacités de projections navales : sous-marins, forces de souveraineté, bases navales. Capacité à surveiller les routes maritimes, à accomplir des missions loin du territoire métropolitain et même national</li> <li>- contrôle de routes maritimes : association étroite des enjeux géopolitiques et économiques, sécurité et liberté de navigation, opérations conjointes avec les alliés occidentaux, océan Indien, golfe Arabo-Persique</li> </ul>	<p><b>Des rivalités</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>avec les Britanniques par exemple (marines, et accès aux ressources halieutiques)</li> </ul>	<p><b>Un discours contesté sur la scène internationale</b></p> <p>cf. doc. 4, p. 83</p>
<p><b>Une alliance recherchée</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- coopération navale : alliés occidentaux et notamment américains, surveillance des mers, lutte contre des activités illicites, Caraïbes, océan Indien, golfe Arabo-Persique</li> <li>- dans le cadre des rivalités sino-américaines, alliance avec les États-Unis</li> </ul>	<p><b>Un domaine maritime très dispersé</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 2<sup>e</sup> domaine maritime du monde, à 96% dans l'outre-mer : une grande dispersion</li> <li>- un domaine immense, difficile à contrôler</li> </ul>	<p><b>Un accès aux ressources halieutiques de plus en plus difficile</b></p>

## Confronter deux documents p. 85

1. En vous appuyant sur ces documents, vous montrerez que, malgré d'importantes, quoiqu'inégalement distribuées dans l'espace, capacités virtuelles de production d'électricité fournies par le milieu naturel marin (hors hydrocarbures), la France peine à mettre en valeur ces ressources.

2. Le potentiel physique de la France métropolitaine en ressources énergétiques marines est important mais inégalement réparti. Il est particulièrement important le long des littoraux qui bordent l'Atlantique au nord de la Gironde, ainsi que la Manche et la mer du Nord : éolien offshore, hydronien et même énergie marémotrice y sont très présents. Les capacités pour l'éolien offshore flottant sont particulièrement importantes de part et d'autre de la péninsule bretonne et le long du littoral des pays de la Loire, tandis que l'éolien posé a un potentiel important plutôt le long des côtes de la Manche, autour de la baie du Mont-Saint-Michel et le long des littoraux normands. Le golfe du Lion apparaît comme la deuxième région maritime susceptible de connaître un développement de l'offshore, posé et flottant, mais l'hydronien et l'énergie marémotrice ne peuvent y être développés. En revanche, les littoraux landais, provençal et corse ne semblent pas présenter un tel potentiel.

Ces différences s'expliquent par les différences climatiques, qui opposent la France du Nord, aux littoraux

venteux exposés au vent d'ouest, bordées d'eaux peu profondes et qui subissent des marées et des courants forts, à la France méditerranéenne, moins ventée, sans marée et beaucoup moins agitée par les courants car il s'agit d'une mer quasi fermée. La différence entre littoral provençal et littoral languedocien s'explique par le fait que les vents sont plus forts au fond du golfe du Lion (tramontane qui passe entre Massif central et Pyrénées), alors que le littoral provençal est dans sa partie orientale protégé des vents du nord par la barrière des Alpes (Côte d'Azur). De plus, les eaux du golfe du Lion sont moins profondes que celles du littoral provençal, où la montagne « tombe dans la mer », et donc il est plus facile d'y poser des éoliennes en mer.

3. Trois types d'informations :

- les performances européennes
- les retards des projets français en métropole et en outre-mer
- les origines de ces retards

4. On retrouve la mer du Nord et le littoral breton dans les deux textes, car ces deux régions présentent un potentiel physique important, en partie mis en valeur. Le texte évoque l'outre-mer, et notamment la Réunion, ce qui n'est pas le cas de la carte. C'est regrettable car l'outre-mer dispose lui aussi d'un potentiel physique important : les îles tropicales sont soumises aux alizés, des vents réguliers dont l'énergie pourrait être exploitée par exemple.

**5. La situation de la France en termes de ressources énergétiques marines est paradoxale.**

D'un côté son potentiel physique est important, malgré une répartition inégale. Cf. réponse à la question 2 en ajoutant le point sur l'outre-mer ( doc. 2 et question 4).

Cependant, la France reste très en retard par rapport à ses voisins européens. Les projets sont en retard, ou inexistant dans le cas de l'outre-mer : le potentiel physique n'est en réalité que très peu mis en valeur.

Les raisons de ces retards sont essentiellement politiques, et reposent aussi sur certaines caractéristiques des littoraux français (saturation, faible acceptation sociale des projets censés dégrader les paysages littoraux).

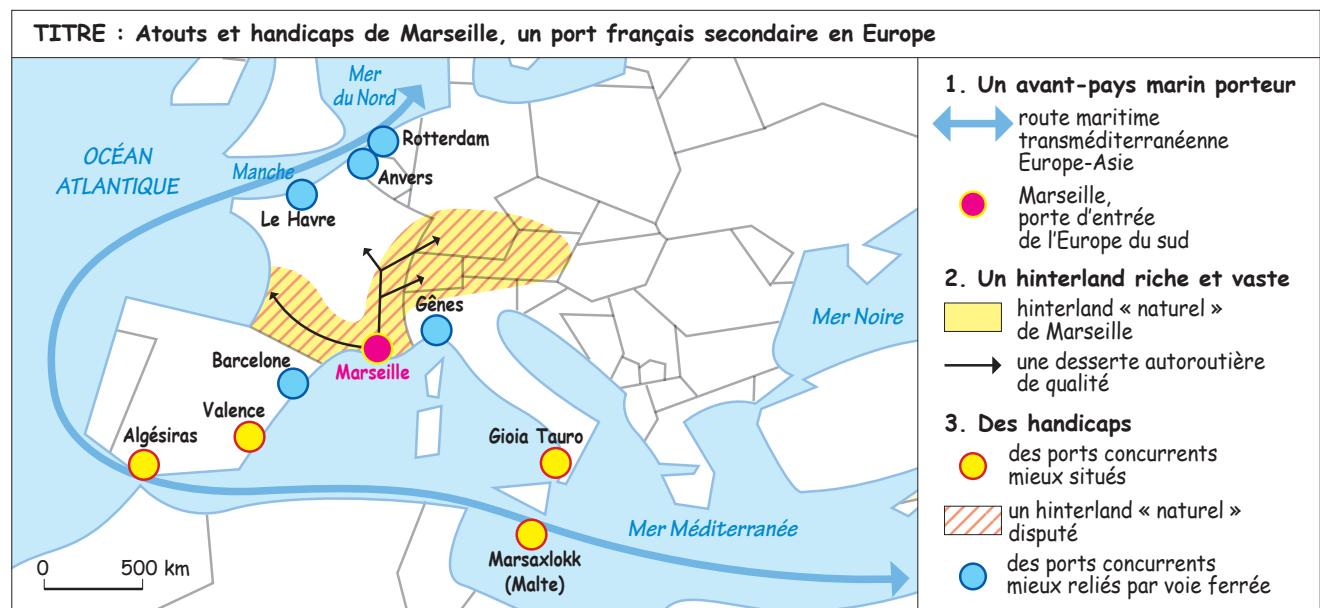
1.

Informations tirées du texte	Figurés choisis
Route maritime transméditerranéenne	↔
Marseille, porte d'entrée de l'Europe du Sud	●
Hinterland « naturel » de Marseille	■
Une desserte autoroutière de qualité	→
Des ports concurrents mieux situés	●
Un hinterland « naturel » disputé	▨
Des ports concurrents mieux reliés par voie ferrée	●

## pp. 86-87 Exercices Bac

### Transposer un texte en croquis p. 86

2. à 5.



### Utiliser un document pour illustrer un exposé p. 87

1. Le document porte sur les missions de la Marine nationale.

2. La carte représente les sites où sont localisés des éléments des forces navales françaises (bases navales, sémaphores, etc.). Elle rend compte des missions de la Marine nationale en ce sens qu'elle montre le dispositif de protection des côtes françaises.

3. Les espaces d'action de la Marine nationale sont les littoraux de France métropolitaine, mais aussi la ZEE et la haute mer, dans laquelle les navires, sous-marins compris, peuvent patrouiller.

4. L'encadré bleu précise les missions de la marine nationale dans chacune des parties de l'espace maritime : eaux territoriales, ZEE et haute-mer.



6. La Marine nationale peut intervenir au cours d'opérations humanitaires, en cas de catastrophe naturelle ou de crise grave, y compris hors de France (voir l'étude de cas sur les Antilles, pp. 66-69).

La Marine française intervient aussi dans des eaux qui ne sont ni la haute-mer, ni sous juridiction française, dans le cadre d'accords avec des pays étrangers (mission Corymbe dans le golfe de Guinée par exemple), parfois à partir de bases qui ne sont pas situées sur le territoire national comme Djibouti ou les ÉAU (carte p. 76).

En haute-mer, les sous-marins nucléaires français protègent les approches de la France.

7. Le document ne fait pas directement allusion à l'outre-mer français. D'autre part, il ne fait aucune allusion à la présence et aux missions de la Marine nationale dans des eaux sous juridiction étrangère.

8. On peut se servir de la carte 1, p.76, de la carte 2 page 80, de la carte 1 page 66.

« La sécurité des espaces maritimes est un enjeu majeur pour les territoires ultramarins. Les menaces sont multiples, des passeurs d'immigrants clandestins aux pillards d'espèces marines protégées, en passant par les pollueurs, les trafiquants de stupéfiants, les pirates et les terroristes. Les menaces pesant sur nos sociétés présentent toutes une composante maritime. Si les risques sont civils, les marines militaires sont seules à pouvoir agir en haute mer et assurer la surveillance et la sécurité des eaux territoriales et du littoral.

Certes, la France peut multiplier les moyens de surveillance et de protection des zones placées sous sa juridiction, par satellite ou avion:

Mais comme le soulignait un rapport sur la maritimisation, «une chose est de constater par voie de satellite le pillage de nos ressources halieutiques en Guyane, une autre est d'intervenir et de procéder à des contrôles ou à des arraisonnements».

Les 11 millions de km<sup>2</sup> de ZEE française sont difficiles à occuper en permanence. Cette immensité se double de l'éloignement des territoires ; il faut 20 jours de mer au départ de Brest pour rallier Nouméa. Il s'agit dans certains cas de territoires isolés et inhabités dont la mer adjacente attire les convoitises, comme aux îles Éparses.

Même pour un pays comme la France, dont les outre-mer sont sans équivalent sur la planète et doté de la 5e marine militaire du monde par son tonnage, la présence sur l'ensemble des ZEE s'apparente au remplissage du tonneau des Danaïdes. »

NB : dans la partie II, l'élève doit préciser le propos en utilisant ses connaissances sur les bases navales françaises dans l'outre-mer français.

## pp. 88-89 Bac blanc

### Analyser un document p. 88

Proposition de plan :

- I. Les enjeux de la présence des forces de souveraineté en outre-mer
- II. Des moyens importants
- III. Les limites des forces de souveraineté dans l'accomplissement de leurs missions

Parties du texte à expliquer dans les différentes parties du plan :

## Analyser un document p. 88

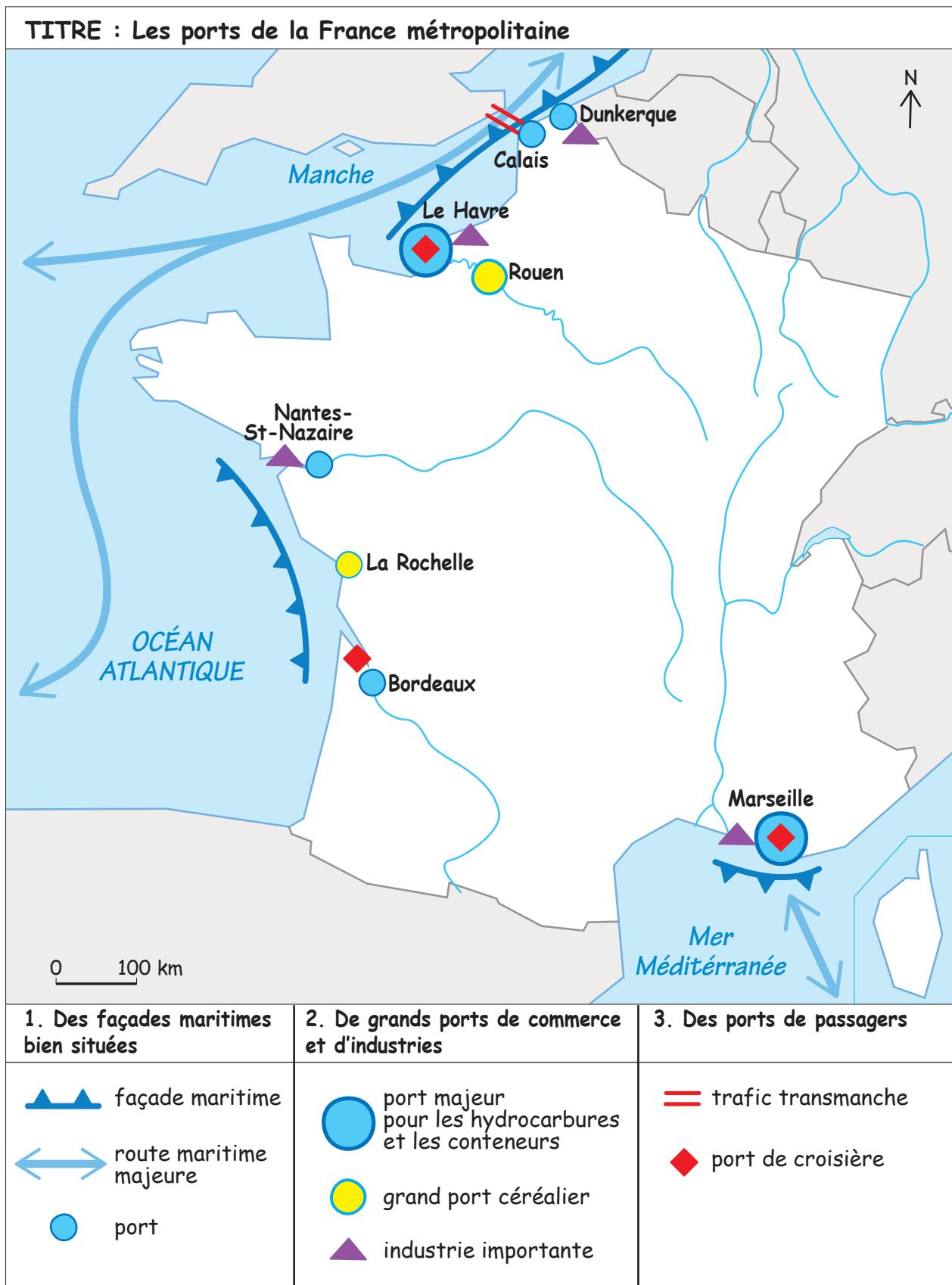
Proposition de plan :

1. Protéger un espace maritime sous pressions

2. L'enjeu environnemental : protéger une biodiversité unique

3. L'enjeu identitaire et économique : permettre la survie de l'économie locale

## Transposer un texte en croquis p. 89



## Question problématisée, p. 89

**Sujet 1 : Pourquoi peut-on dire que les ports français sont secondaires en Europe ?**

Proposition de plan :

1. Des ports performants
2. ...mais largement moins puissants que leurs voisins européens
3. Des facteurs d'explication divers

**Sujet 2 : Pourquoi la présence française dans les mers et océans constitue-t-elle un enjeu de souveraineté et de puissance pour la France ?**

Proposition de plan :

1. Un enjeu de souveraineté : protéger les intérêts politiques et économiques de la France
2. Un enjeu de puissance : grâce à cette présence, la France est présente sur toutes les mers du monde
3. Des limites cependant

**Sujet 3 : Quelles sont les réalités et les limites de la présence française dans les mers et océans ?**

Proposition de plan :

1. Une présence réelle
2. Facteurs d'explication
3. Des limites cependant

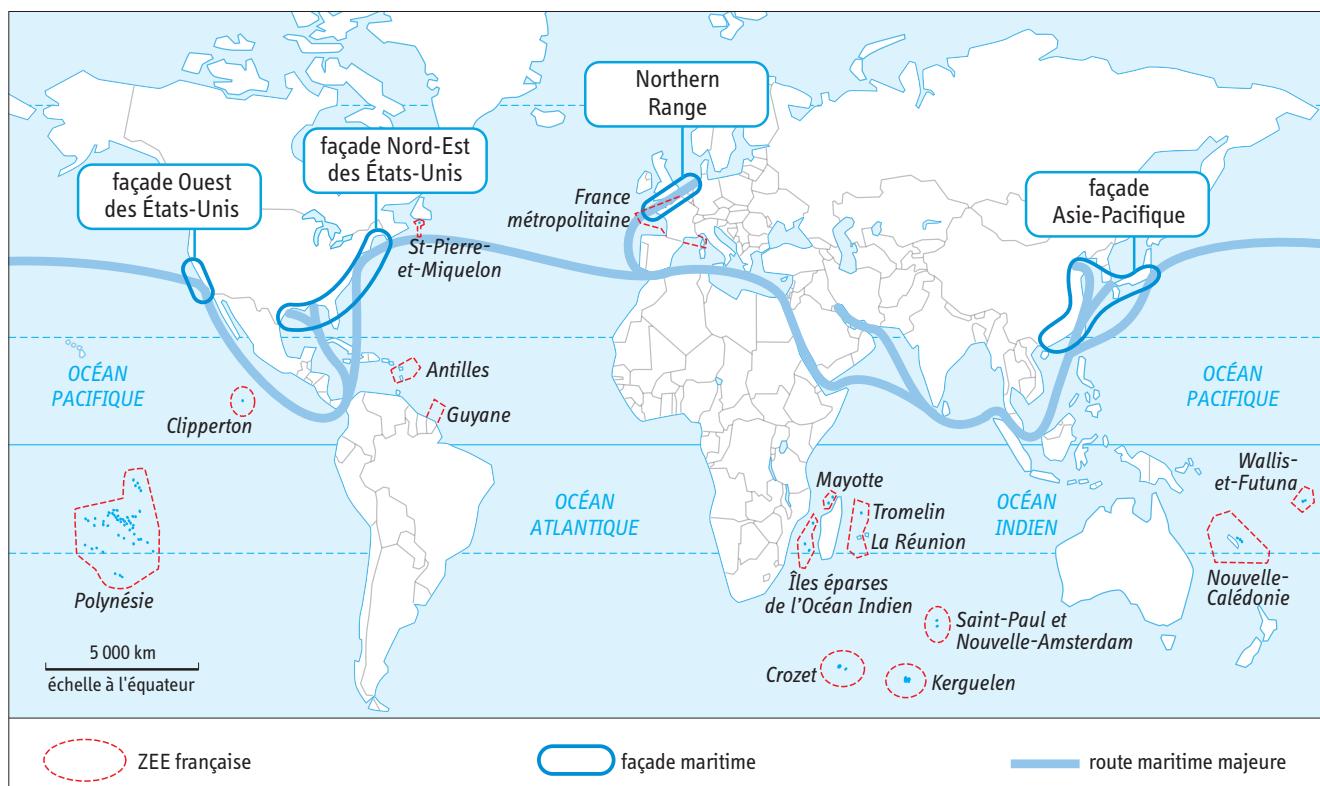
## pp. 90-91 Révisions Thème 1

- 1 1E ; 2G ; 3C ; 4F ; 5B ; 6A ; 7D
- 2 1E ; 2I ; 3F ; 4H ; 5G ; 6D ; 7B ; 8A ; 9C
- 3

Maritimisation de l'économie	
Caractéristiques	Conséquences spatiales
<ul style="list-style-type: none"> <li>- recours accru au transport maritime</li> <li>- développement des exportations par voie maritime</li> <li>- exploitation des ressources marines</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- augmentation du rôle des espaces maritimes pour l'économie</li> <li>- littoralisation des activités</li> <li>- formation de façades maritimes</li> <li>- gigantisme portuaire</li> </ul>

- 4 Voir page 55.

5



## THÈME 2

# DYNAMIQUES TERRITORIALES, COOPÉRATIONS ET TENSIONS DANS LA MONDIALISATION

Le thème 2 « Dynamiques territoriales, coopérations et tensions dans la mondialisation » nécessite 13 à 15 h de cours. Il intervient potentiellement après l'étude du thème 1 sur les « Mers et océans : au cœur de la mondialisation ». Après l'examen de ces espaces stratégiques que sont les mers et les océans, le thème 2 a pour objectif d'étudier les dynamiques territoriales en mettant en exergue les rapports de force présents au sein de la mondialisation, marqués par des concurrences et des coopérations territoriales, à des échelles diverses.

Ce thème se compose de deux chapitres : le premier concerne les « Dynamiques territoriales, coopérations et tensions dans le monde » avec l'étude multiscalaire des territoires inégalement intégrés dans la mondialisation ainsi que les coopérations, tensions et régulations aux échelles mondiale, régionale et locale. Le deuxième chapitre est une question spécifique sur « La France : un rayonnement international différencié et une inégale attractivité dans la mondialisation ».

### pp. 94-95 **Photographie d'ouverture**

Cette photographie est une vue horizontale, prise du sol. Elle adopte le point de vue du Massaï qui regarde au loin Nairobi, la capitale du Kenya. Elle met en évidence des dynamiques territoriales différencierées entre cette métropole et son espace environnant. Cette image met en scène la problématique entre « tradition et modernité ». Comme dans de nombreux pays du monde, le dynamisme des métropoles tranche avec la plus faible attractivité du reste du territoire national. Nairobi est une ville économiquement dynamique, qui voit sa population fortement augmenter depuis des années. Les gratte-ciel sont nombreux et les grues annoncent de nouvelles constructions. Le Massaï, en costume traditionnel, observe cette modernité qui représente souvent une menace pour sa culture, ses activités agricoles (élevage) et son style de vie semi-nomade.

Cette photographie se divise en trois plans :

- au premier plan, un Massaï en costume traditionnel ;
- au second plan, le parc national de Nairobi ;
- au fond, Nairobi avec ses gratte-ciel, ses bâtiments plus modestes et ses bidonvilles.

### pp. 96-97 **Les objectifs du thème 2**

Ce tableau synoptique les deux chapitres du thème présente les objectifs du thème tant du point de vue des connaissances (« savoir ») que de celui de la méthode (« savoir-faire ») que l'élève devra atteindre pour réussir l'épreuve du baccalauréat (« objectif bac »).

## Le point sur le programme et l'organisation du chapitre

Dans ce chapitre, le programme amène à étudier les dynamiques territoriales dans la mondialisation. Les dynamiques territoriales se définissent comme des changements, des évolutions que l'on peut repérer dans un territoire. Elles peuvent être positives (un lieu qui se met à attirer) ou négatives (un lieu en déclin, en déprise). Ainsi, les localisations des populations et de leurs activités varient, transformant la hiérarchie et les liens entre les parties du territoire, transformant son organisation. La mondialisation contemporaine conduit à l'affirmation ou à la réaffirmation de puissances et à l'émergence de nouveaux acteurs. Les territoires, quelle que soit l'échelle considérée (États, régions infra- et supra-étatiques, métropoles...) ont inégalement accès à la mondialisation. Les notions de coopérations (méthode d'action par laquelle des personnes, ayant des intérêts communs, s'associent) et de tensions (difficulté de relation, pouvant aller jusqu'à l'affrontement et au conflit, qu'il soit d'acteurs ou d'usage) doivent être mobilisées pour mieux comprendre toute la complexité de ces dynamiques territoriales.

Après avoir découvert les problématiques du chapitre à l'aide des photographies d'ouverture (pp. 98-99), les quatre études de cas proposées par le programme sont traitées :

- Les îles de la Caraïbe et des Antilles : entre intégration régionale et ouverture mondiale (pp. 100-103)
- La Russie, un pays dans la mondialisation (pp. 104-107)
- Les corridors de développement en Amérique latine (pp. 108-111)
- L'Asie du Sud-Est : inégalités d'intégration et coopération (pp. 112-115).

Ces études sont ensuite mises en perspective à l'échelle mondiale grâce à trois planisphères sur « une inégale intégration des territoires » (pp. 116-117), « les facteurs de l'inégale intégration des territoires » (pp. 122-123) et « les organisations de coopération : rôle et limites » (pp. 128-129). Chaque carte est suivie d'une leçon, qui propose des outils pédagogiques et des documents complémentaires. Cette double-page de cours est complétée par un exemple qui couvre chacune une problématique du chapitre : « le Sénégal, un PMA dans la mondialisation » (pp. 120-121), « la Corée du Nord, un espace en marge de la mondialisation » (pp. 126-127) et « l'ACEUM : entre intégration et tensions » (pp. 132-133). Ces pages proposent un large choix d'exemples territorialisés au-delà des études de cas fléchées par le programme.

Un dossier « Exposé oral » sur « l'environnement, oublié de la mondialisation » vise à entraîner l'élève au grand oral (pp. 134-135). Enfin les pages 136 à 141 proposent des exercices « type bac » guidés ou non, pour rédiger des questions problématisées, transposer un texte en croquis et analyser des documents.

## pp. 98-99 Photographies d'ouverture

Ces deux photographies ont pour objectif de soulever toutes les problématiques du chapitre. La photographie de gauche illustre les notions de coopérations et de tensions, alors que celle de droite souligne l'existence de territoires s'intégrant dans la mondialisation « par le bas ».

La signature de l'ACEUM (Canada-États-Unis-Mexique), le nouvel ALENA, intervient en décembre 2019, à l'issue de longues discussions entre les trois pays concernés et au prix de nombreux amendements par rapport au texte initial dévoilé fin 2018. Ce nouvel accord commercial est présenté comme une version modernisée de l'accord de libre-échange nord-américain, entré en vigueur en 1994 et longtemps décrié par le Président états-unien Donald Trump. Ce dernier a longtemps menacé de mettre fin à l'ALENA qu'il jugeait « désastreux » pour l'économie de son pays (balance commerciale négative). En décembre 2019, la signature de cet accord est présentée comme

une victoire par chacun des représentants nationaux : le Président mexicain sortant Enrique Peña Nieto (à gauche de la photographie), Donald Trump (au centre) et le Premier ministre canadien Justin Trudeau (à droite).

Le Bangladesh est un PMA qui s'intègre dans la mondialisation « par le bas », c'est-à-dire par des activités illicites ou jugées dégradantes. Chittagong est le port principal de ce pays pauvre : il assure 92 % des échanges commerciaux avec l'étranger et accueille 98 % des conteneurs (2018). Mais c'est aussi le plus grand cimetière de bateaux du monde. Sur plus de 13 kilomètres, s'entassent des carcasses désossées, des montagnes d'acier et des produits toxiques. Les bateaux en fin de vie proviennent d'Allemagne, de France ou de Singapour. Au Bangladesh, 60 % de l'acier consommé vient des chantiers de Chittagong. Les conditions de travail y sont déplorables. De nombreux militants dénoncent les conséquences écologiques et humaines de ce chantier.

## pp. 100-103 Étude de cas

### Les îles de la Caraïbe et des Antilles, entre intégration régionale et ouverture mondiale

Cette étude de cas permet de montrer que l'intégration régionale et l'ouverture mondiale ne vont pas forcément de pair. Les îles de la Caraïbe et des Antilles sont un espace éclaté, sous influences et dépendances multiples. Cette étude de cas ne concerne que les États caribéens insulaires et antillais, mais l'influence des États-Unis, situés dans le nord du bassin, reste majeure, même si la Chine investit massivement dans cette région.

### Réponses aux questions p. 101

#### Parcours 1

**1.** Les îles de la Caraïbe et des Antilles sont concernées par des flux touristiques (doc. 3 et doc. 4), des flux liés au commerce mondial maritime (doc. 4) et liés au trafic de drogue (doc. 4). Ces flux sont de nature légale (tourisme, route maritime mondiale) et de nature illégale (trafic de drogue). Cela s'explique tout d'abord par la présence du canal de Panama, qui est au cœur de la grande route maritime mondiale. Ensuite la proximité des États-Unis explique l'importance des flux touristiques et des flux illégaux : de nombreux États-Unis partent en vacances dans le bassin des Caraïbes et ce pays représente un marché intérieur considérable pour les producteurs de drogue situés en Amérique du Sud. Les îles de la Caraïbe et des Antilles sont une interface entre les lieux de production et de consommation de drogue.

**2.** La coopération entre les pays caribéens repose sur le pilier économique (exemple du CARICOM) et sur le pilier politique (exemple du CELAC). L'ALBA et l'AEC ont des différends idéologiques majeurs dont l'opposition entre les États-Unis et Cuba est la plus connue. L'ALBA et l'AEC sont nés en 2004 selon deux modèles contraires. L'ALBA s'oppose au modèle néolibéral prôné par les États-Unis (qui participent à l'AEC). Les fondateurs de l'ALBA (Cuba et Venezuela en tête) souhaitent coopérer politiquement avant de mettre en place une coopération économique.

**3.** L'intégration régionale est complexe car c'est une région qui manque de cohérence en raison de la configuration spatiale (archipels, espace éclaté), de l'histoire des différents espaces insulaires dont certains sont davantage tournés vers une métropole éloignée que vers l'espace régional (cas des Antilles davantage tournées vers l'Europe), des positionnements politiques (Cuba et son opposition aux alliés des États-Unis). La multiplication des organisations régionales s'explique par ces différents éléments. Aucune association régionale ne parvient à s'imposer au sein de cet espace, d'où la grande faiblesse de l'intégration régionale.

**4.** Ce sont les structures des relations commerciales qui montrent la faiblesse de l'intégration régionale. Comme l'explique le document 2, « les pays caribéens de l'AEC ont une structure de commerce international caracté-

ristique des zones en développement ou émergentes » : ces pays exportent des biens de faibles valeurs (des produits agricoles par exemple) et importent des produits de valeurs (des produits de hautes technologies par exemple). Les échanges intra-zone représentent moins de 20% du volume commercial, ce qui montre un fort degré de dépendance vis-à-vis de l'espace extrarégional.

#### Parcours 2

Les îles de la Caraïbe et des Antilles, un espace éclaté	
<b>1. Une multitude d'îles</b>	archipel, configuration spatiale éparpillée entre les îles des Caraïbes et des Antilles
<b>2. Des flux de toutes natures</b>	flux légaux (tourisme, route maritime mondiale) et flux illégaux (trafic de drogue du Sud vers le Nord)
<b>3. Une intégration régionale limitée</b>	manque de cohérence à l'échelle du bassin, commerce intra-zone faible (20%), des différends politiques et économiques

#### Bilan du parcours 1 ou 2

Les îles de la Caraïbe et des Antilles sont véritablement un espace ouvert car de nombreux flux traversent cette région. Ces flux sont de nature légale (tourisme, route maritime mondiale) et de nature illégale (trafic de drogue). Cela s'explique tout d'abord par la présence du canal de Panama, qui est au cœur de la grande route maritime mondiale. Ensuite la proximité des États-Unis explique l'importance des flux touristiques et des flux illégaux. De nombreux États-Unis partent en vacances dans le bassin des Caraïbes et ce pays représente un marché intérieur considérable pour les producteurs de drogue situés en Amérique du Sud.

En revanche, les îles de la Caraïbe et des Antilles sont un espace faiblement intégré. L'intégration régionale est très limitée car c'est une région qui manque de cohérence en raison de la configuration spatiale, de l'histoire des différents espaces insulaires dont certains sont davantage tournés vers une métropole éloignée que vers l'espace régional, des positionnements politiques de certains États. La multiplication des organisations régionales s'explique par ces différents éléments. Aucune association régionale ne parvient à s'imposer au sein de cet espace, d'où la grande insuffisance de l'intégration régionale, comme le prouve la faible proportion des échanges intra-zone, qui représentent moins de 20% du volume commercial des îles de la Caraïbe et des Antilles.

### Réponses aux questions p. 102

#### Parcours 1

**1.** Les influences sont triples :

- les États-Unis : ils ont longtemps considéré le bassin caribéen comme une aire géopolitiquement sous leur

influence. Cela s'explique en partie par la proximité entre eux et le reste du bassin ;

– l'Europe : historiquement, par le biais de la colonisation, les pays européens (France, Royaume-Uni et Pays-Bas) sont présents dans cette région, principalement dans les Antilles ;

– la Chine : elle investit massivement dans les îles de la Caraïbe ; la stratégie économique de la deuxième puissance économique mondiale vise à pallier les insuffisances des États pour ensuite être présente dans ces différents pays caribéens.

Cet espace est dépendant des investissements étrangers, notamment par le biais des paradis fiscaux (exemple des Bahamas, doc. 1). Il est également dépendant des remises (doc. 1) qui représentent parfois 30% du PIB national (exemple d'Haïti).

**2.** Les facteurs limitant l'intégration caribéenne sont tout d'abord liés à des contraintes physiques (archipel éclaté), mais aussi à des pesanteurs historiques et politiques. Chacun reste sur une situation héritée, parfois floue et contestée par l'autre. Les désaccords sont nombreux par rapport aux ressources. L'hétérogénéité des systèmes de gouvernance (statuts politiques multiples) ne fait qu'aggraver la situation.

**3.** Les tensions présentes dans le bassin des Caraïbes s'expliquent par l'intervention de puissances plus ou moins lointaines: les tensions sont politiques (doc. 3 : la révolution castriste s'est en partie faite contre l'ingérence états-unienne) et économiques (la Chine est nouvellement implantée dans cet espace caribéen).

Ces tensions génèrent des dynamiques centrifuges au sein du bassin caribéen et antillais, ce qui empêche la mise en place d'une organisation de coopération unique au sein de cet espace.

## Parcours 2

À l'échelle des îles de la Caraïbe et des Antilles, les tensions sont avant tout liées à un grand nombre de litiges de souveraineté entre les différents pays. Les désaccords sont nombreux en matière de frontières (maritimes et terrestres) : ils sont aggravés par des pesanteurs histo-

riques et politiques, ainsi que par l'hétérogénéité des systèmes de gouvernance au sein de ces îles.

À l'échelle de la région du bassin caribéen, les tensions politiques et économiques sont fortes. La dépendance vis-à-vis des pays riverains (les États-Unis surtout) explique en partie ces tensions. Certains pays comme les Bahamas ou Haïti ont un PIB qui dépend entièrement de l'étranger (des touristes états-uniens ou des remises des travailleurs expatriés).

Enfin à l'échelle mondiale, les puissances s'opposent dans les îles de la Caraïbe et des Antilles pour garder leur influence. Au rapport de force entre les États-Unis et l'Europe, s'est ajouté un nouveau venu : la puissance chinoise investit massivement dans les îles de la Caraïbe. La stratégie économique de la deuxième puissance économique mondiale vise à pallier les insuffisances des États pour ensuite être présente dans ces différents pays caribéens. La présence du canal de Panama aiguise aussi l'appétit de la Chine (même si le deuxième canal au Nicaragua est pour l'instant abandonné).

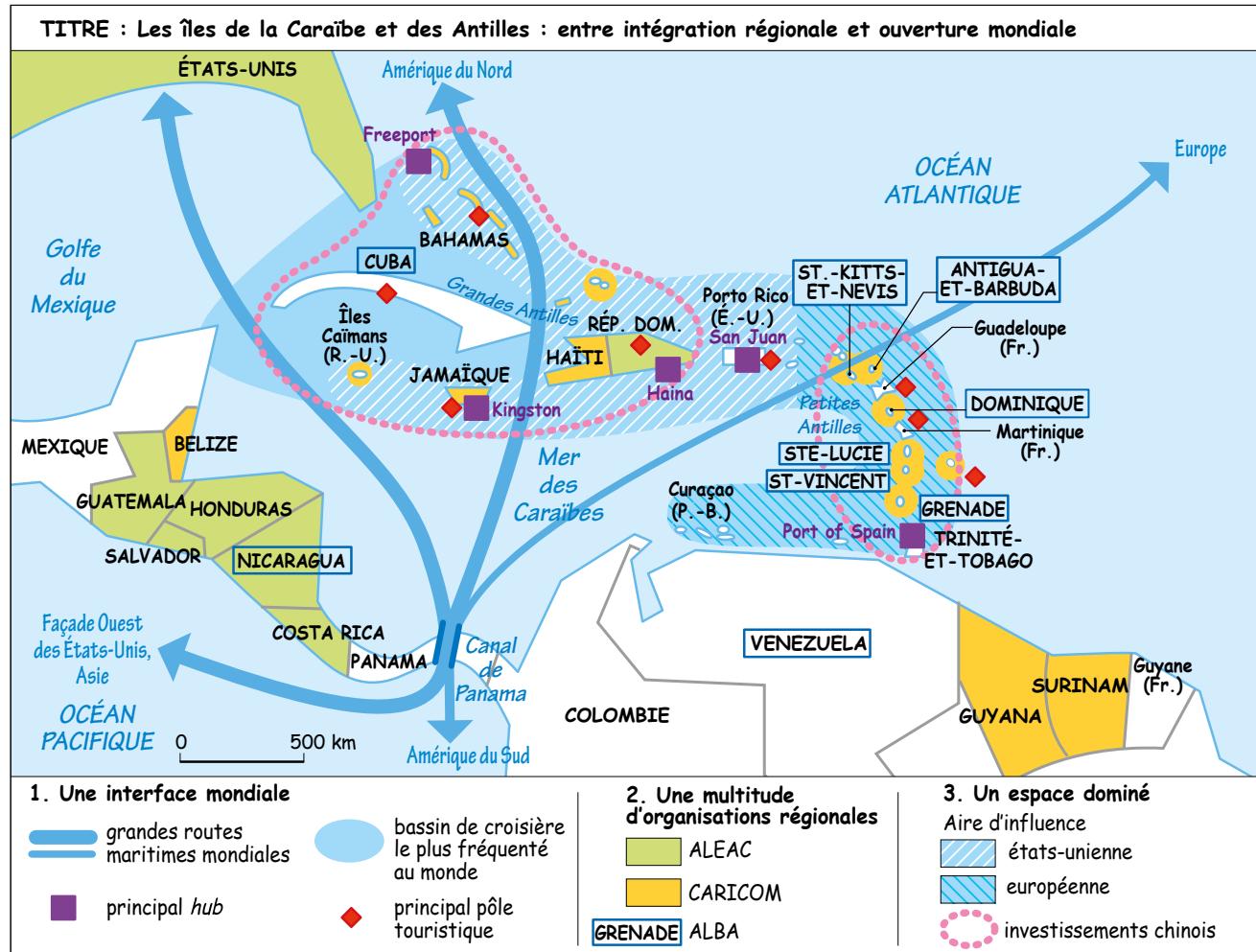
## Bilan du parcours 1 ou 2

L'intégration est faible dans les îles des Caraïbes et des Antilles. Les facteurs limitant l'intégration caribéenne sont tout d'abord liés à des contraintes physiques (archipel éclaté), mais aussi à des pesanteurs historiques et politiques. Les désaccords sont nombreux par rapport aux ressources maritimes notamment. L'hétérogénéité des systèmes de gouvernance ne fait qu'aggraver la situation.

De plus, les tensions sont fortes. Elles s'exercent à toutes les échelles et s'expliquent par des oppositions plus ou moins héritées. Elles sont aggravées par le manque d'unité de cet espace et l'intervention de puissances plus ou moins lointaines. Les tensions sont politiques et économiques. La Chine est nouvellement implantée dans cet espace caribéen. Ces tensions génèrent des dynamiques centrifuges au sein du bassin caribéen et antillais, ce qui empêche la mise en place d'une organisation de coopération unique au sein de cet espace.

### **Faire le bilan de l'étude de cas p. 103**

## Compléter le croquis



## Rédiger le bilan

1.

Une interface mondiale	Une intégration régionale dispersée	Un espace dominé
<b>Notions et idées à développer</b> Grande route maritime mondiale, <i>hub</i> , premier bassin de croisière au monde, grands pôles touristiques	<b>Notions et idées à développer</b> Archipel, espace éclaté, espace faiblement intégré, manque de cohérence, multiplication des organisations régionales	<b>Notions et idées à développer</b> Aire d'influence états-unienne, européenne et chinoise. Dépendance économique (tourisme, paradis fiscaux et remises)
<b>Exemples tirés des documents</b> Interface maritime ( <i>hub</i> portuaire comme Kingston), tourisme international (les Bahamas), flux du trafic de drogue (entre la Colombie et les États-Unis)	<b>Exemples tirés des documents</b> Opposition entre l'ALBA et l'ALEAC, opposition entre Cuba et les États-Unis, 20% des échanges intra-zone	<b>Exemples tirés des documents</b> 60 % du PIB des Bahamas dépend du tourisme, 30 % du PIB d'Haïti dépend des remises, îles Caïmans, exemple de paradis fiscal

2. Les îles de la Caraïbe et des Antilles sont un espace faiblement intégré à l'échelle régionale. L'intégration est très limitée car c'est une région qui manque de cohérence en raison de la configuration spatiale, de l'histoire des différents espaces insulaires dont certains sont davantage tournés vers une métropole éloignée que vers l'espace régional, des positionnements politiques de certains États. La multiplication des organisations régionales s'explique par ces différents éléments. Aucune association régionale ne parvient à s'imposer au sein de cet espace, d'où la grande insuffisance de l'intégration régionale, comme le prouve la faible proportion des échanges intra-zone, qui représentent moins de 20 % du volume commercial des îles de la Caraïbe et des Antilles. Les tensions sont fortes et s'exercent à toutes les échelles. Elles sont aggravées par le manque d'unité de cet espace et l'intervention des puissances plus ou moins lointaines. Les tensions sont politiques et économiques. Ces tensions génèrent des dynamiques centrifuges au sein du bassin caribéen et antillais, empêchant la mise en place d'une organisation de coopération unique au sein de cet espace.

Les îles de la Caraïbe et des Antilles sont en revanche un espace ouvert : c'est une interface mondiale dans de nombreux flux. Ces derniers sont de nature légale (tourisme, route maritime mondiale) et de nature illégale (trafic de drogue). Cela s'explique tout d'abord par la présence du canal de Panama, qui est au cœur de la grande route maritime mondiale. Ensuite la proximité des États-Unis explique l'importance des flux touristiques et des flux illégaux. De nombreux États-Unis partent en vacances dans le bassin des Caraïbes et ce pays représente un marché intérieur considérable pour les producteurs de drogue situés en Amérique du Sud. Cette ouverture mondiale se traduit aussi par une concurrence des puissances dans cet espace. Au rapport de force entre les États-Unis et l'Europe s'est ajoutée la concurrence d'un nouveau venu : la puissance chinoise investit massivement dans les îles de la Caraïbe. La stratégie économique de la deuxième puissance économique mondiale vise à palier les insuffisances des États pour ensuite être présente dans ces différents pays caribéens. Cette présence chinoise génère de nouvelles tensions au sein des îles de la Caraïbe et des Antilles.

## pp. 104-107 Étude de cas

### La Russie, un pays dans la mondialisation

Cette étude de cas permet de montrer l'inégalité d'intégration des territoires russes dans la mondialisation. L'immensité de ce pays est une véritable contrainte. L'intégration régionale passe par de nombreuses coopérations avec les pays voisins. Ces associations peuvent être politiques ou/et économiques. Mais le retour de la Russie sur la scène internationale génère beaucoup de tensions.

## Réponses aux questions p. 105

### Parcours 1

1. Moscou et St-Pétersbourg sont les espaces les plus dynamiques de la Russie, véritables « portes d'entrée » du pays (doc. 2). Globalement, la Russie occidentale est nettement plus dynamique et intégrée à la mondialisation que le reste du pays (doc. 1). À Moscou, cela se traduit par un accroissement des inégalités qui s'observe par l'émergence d'espaces réservés aux populations les plus aisées, « sortes de *gated communities* » (doc. 2).

2. Le Nord-Est de la Russie (Nord et Extrême-Orient) est en marge de la mondialisation. Cet espace est très mal relié au reste du pays (faiblesse des infrastructures de transport, contrainte de l'éloignement et du froid). Ces inégalités d'intégration génèrent un manque de cohésion en Russie (doc. 3), ce qui inquiète les autorités russes : ils craignent un éclatement du territoire national. De plus, la façade pacifique n'est pas assez développée pour l'instant : elle semble pourtant essentielle dans la perspective d'un rééquilibrage entre les parties européenne et asiatique de la Russie.

3 La Russie appartient à des coopérations politiques (la CEI par exemple), militaires (l'OCS à l'origine) et économiques (l'UEEA par exemple). Que ce soit pour la CEI ou l'OCS, ces coopérations sont de plus en plus économiques. Ces alliances sont à la fois héritées et novatrices car certaines, comme la CEI, sont un héritage direct de l'URSS (la Russie et ses anciennes républiques) quand d'autres, comme l'OCS, sont résolument tournées vers l'avenir, avec la montée en puissance de la Chine.

4. La Russie garde un lien privilégié avec l'Europe en matière d'interfaces maritimes et terrestres (doc. 1) : ces dernières sont anciennement développées. Mais la Russie a approfondi ses relations économiques et militaires avec l'Asie, notamment avec la création de l'OCS en 2001 et de l'UEEA en 2014 (doc. 5).

5. Les atouts de la Russie pour s'intégrer dans la mondialisation sont l'existence de deux métropoles dynamiques (Moscou et St-Pétersbourg ; doc. 2), de nombreuses interfaces maritimes et terrestres (doc. 1), de ressources naturelles exportées (surtout le gaz naturel sibérien ; doc. 4) et la multiplication de coopérations régionales (doc. 5). Les contraintes de la Russie sont l'immensité de son territoire avec une région Nord-Est en marge (inégale intégration du territoire, doc. 1 et 3) et le grand froid sibérien (doc. 4).

### Parcours 2

1. Le territoire russe est inégalement intégré dans la mondialisation. Globalement, la Russie occidentale est nettement plus dynamique et intégrée à la mondialisation que le reste du pays (doc. 1). Moscou et St-Pétersbourg sont les véritables « portes d'entrée » du pays (doc. 2). Le Nord-Est de la Russie (Nord et Extrême-Orient) est en marge de la mondialisation. Cet espace est très mal relié au reste du pays (faiblesse des infrastructures de transport, contrainte de l'éloignement et du froid). Ces

inégalités d'intégration génèrent un manque de cohésion en Russie (doc. 3).

2. La Russie est une puissance qui se tourne désormais autant vers l'Europe que vers l'Asie. La Russie garde un lien privilégié avec l'Europe en matière d'interfaces maritimes et terrestres (doc. 1). Mais elle a conservé de fortes relations avec son « étranger proche » et a approfondi ses relations économiques et militaires avec l'Asie, notamment avec la création de l'OCS en 2001 et de l'UEEA en 2014 (doc. 5).

### Bilan du parcours 1 ou 2

La Russie s'inscrit dans la mondialisation grâce à ses espaces centraux que sont Moscou et St-Pétersbourg, véritables « portes d'entrée » du pays. Les interfaces terrestres et maritimes permettent de faire le lien avec le reste du monde. La Russie possède d'importantes ressources naturelles (le gaz naturel sibérien) : c'est aussi un facteur d'intégration dans la mondialisation.

Le territoire russe est inégalement inscrit dans la mondialisation. Au-delà des espaces centraux, le reste de la Russie est plus à l'écart des flux mondiaux. Le Nord-Est de la Russie (Nord et Extrême-Orient) est en marge de la mondialisation. Cet espace est très mal relié au reste du pays (faiblesse des infrastructures de transport, contrainte de l'éloignement et du froid). Ces inégalités d'intégration génèrent un manque de cohésion en Russie.

La Russie s'inscrit dans la mondialisation en multipliant les coopérations régionales. Elle appartient à des coopérations politiques (la CEI), militaires (l'OCS à l'origine) et économiques (l'UEEA). Que ce soit pour la CEI ou l'OCS, ces coopérations sont de plus en plus économiques. Ces alliances sont à la fois héritées et novatrices car certaines, comme la CEI, sont un héritage direct de l'URSS quand d'autres, comme l'OCS, sont résolument tourné vers l'avenir, avec la montée en puissance de la Chine.

## Réponses aux questions p. 106

### Parcours 1

1. La Russie a annexé la Crimée en mars 2014, au mépris des lois internationales. Ce territoire ukrainien russeophone permet à la puissance russe d'avoir une interface plus large en mer Noire. Des tensions persistent depuis entre la Russie et l'Ukraine tout d'abord et avec d'autres puissances, notamment par le biais de l'OTAN.

2. La Russie se trouve au cœur de tensions régionales car elle est en tension avec les anciennes républiques soviétiques (la Géorgie a quitté la CEI en 2008 ; guerre avec l'Ukraine depuis 2014). La Russie souhaite encore dominer son « étranger proche » et cela génère de nombreuses résistances. À l'échelle mondiale, la Russie s'oppose à l'OTAN, notamment dans l'enclave de Kaliningrad (doc. 1). La Russie est également en tension avec les pays riverains de l'Arctique à propos des ZEE (présence

d'hydrocarbures dans les terres sous-marines). De plus, la Russie et le Japon se disputent la souveraineté des îles Kouriles (doc. 1). Enfin elle est aussi en tension avec les États-Unis à la suite de soupçons d'ingérence dans les campagnes électorales (doc. 2 : notamment la campagne présidentielle de 2016).

3. La position internationale de la Russie est paradoxale car c'est une puissance incontournable sur la scène mondiale (comme le prouve son rôle dans le conflit syrien) mais c'est aussi une puissance en déclin car elle accumule des fragilités (économie peu diversifiée et dépendante de l'extérieur, pas d'insertion dans l'espace culturel mondial).

### Parcours 2

**Des tensions géopolitiques à l'échelle mondiale :** la Russie s'oppose à l'OTAN, notamment dans l'enclave de Kaliningrad (doc. 1). La Russie est également en tension avec les pays riverains de l'Arctique à propos des ZEE (présence d'hydrocarbures dans les terres sous-marines). Enfin la Russie et le Japon se disputent la souveraineté des îles Kouriles (doc. 1). La Russie est aussi en tension avec les États-Unis à la suite de soupçons d'ingérence dans les campagnes électorales (doc. 2 : notamment la campagne présidentielle de 2016).

**Des tensions héritées à l'échelle régionale :** la Russie se trouve au cœur de tensions régionales car elle est en tension avec les anciennes républiques soviétiques (la Géorgie a quitté la CEI en 2008 ; guerre avec l'Ukraine depuis 2014, doc. 1 et 2). La Russie souhaite encore dominer son « étranger proche » et cela génère de nombreuses résistances.

### Bilan du parcours 1 ou 2

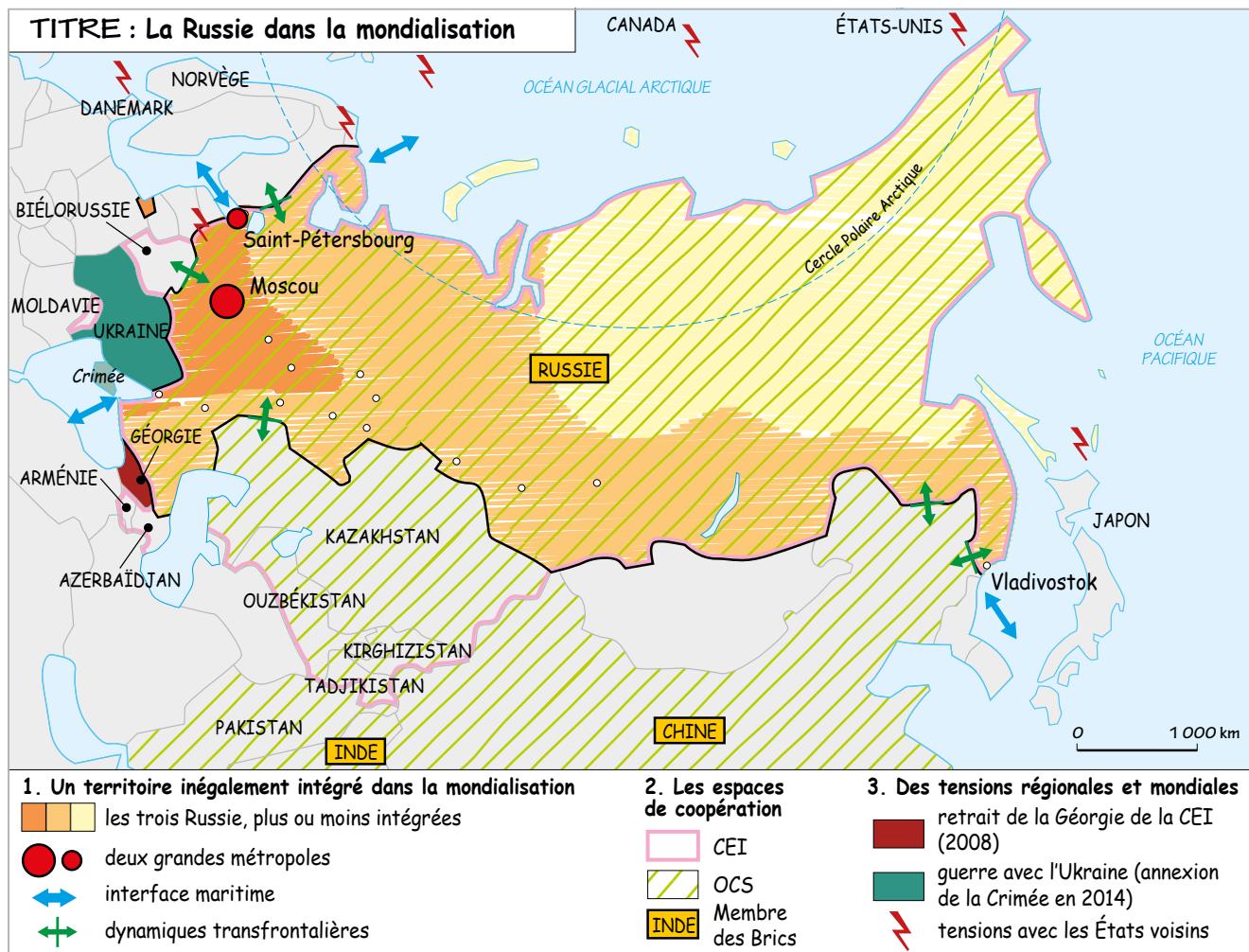
La Russie connaît des tensions à différentes échelles dans le cadre de la mondialisation.

Tout d'abord, elle est au cœur de tensions héritées à l'échelle régionale. La Russie est en tension avec les anciennes républiques soviétiques (la Géorgie a quitté la CEI en 2008 ; guerre avec l'Ukraine depuis 2014). La Russie souhaite encore dominer son « étranger proche » et cela génère de nombreuses résistances.

De plus, la Russie est au centre de tensions géopolitiques à l'échelle mondiale : la Russie existe dans la mondialisation en se comportant comme une puissance « à l'ancienne » (B. Badie) vis-à-vis des autres pays. Elle s'oppose militairement à de nombreux pays, rassemblés au sein de l'OTAN. La Russie est également en tension avec les pays riverains de l'Arctique à propos des ZEE (présence d'hydrocarbures dans les terres sous-marines). Enfin la Russie et le Japon se disputent la souveraineté des îles Kouriles. D'une manière différente, par le biais du soft power, la Russie est aussi en tension avec les États-Unis à la suite de soupçons d'ingérence dans les campagnes électorales (notamment la campagne présidentielle de 2016).

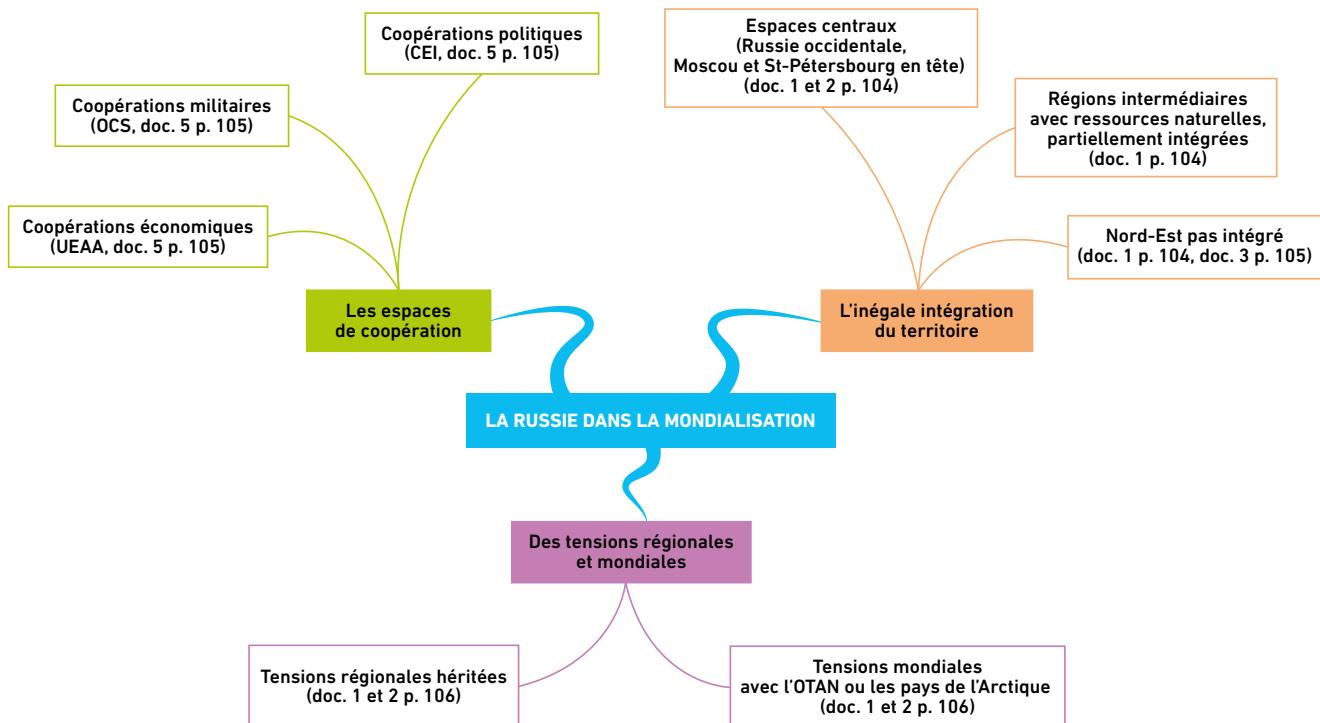
## Faire le bilan de l'étude de cas p. 107

Compléter le croquis



Rédiger le bilan à partir d'une production graphique

1. et 2.



**3. L'étude de la Russie dans la mondialisation montre l'inégalité d'intégration du territoire.** Globalement, la Russie occidentale est nettement plus dynamique et intégrée à la mondialisation que le reste du pays (doc. 1). Moscou et St-Pétersbourg sont les véritables « portes d'entrée » du pays (doc. 2). Le Nord-Est de la Russie (Nord et Extrême-Orient) est en marge de la mondialisation. Cet espace est très mal relié au reste du pays (faiblesse des infrastructures de transport, contrainte de l'éloignement et du froid). Ces inégalités d'intégration génèrent un manque de cohésion en Russie (doc. 3).

La Russie s'inscrit dans la mondialisation en multipliant les **espaces de coopérations**. Elle appartient à des coopérations régionales politiques (la CEI), militaires (l'OCS à l'origine) et économiques (l'UEEA). Que ce soit pour la CEI ou l'OCS, ces coopérations sont de plus en plus économiques. Ces alliances sont à la fois héritées et novatrices car certaines, comme la CEI, sont un héritage direct de l'URSS quand d'autres, comme l'OCS, sont résolument tournées vers l'avenir, avec la montée en puissance de la Chine.

La Russie connaît des **tensions régionales et mondiales** dans le cadre de la mondialisation. Tout d'abord, elle est au cœur de tensions héritées à l'échelle régionale. La Russie est en tension avec ses anciennes républiques soviétiques (la Géorgie a quitté la CEI en 2008 ; guerre avec l'Ukraine depuis 2014). La Russie souhaite encore dominer son « étranger proche » et cela génère de nombreuses résistances. De plus, la Russie est au centre de tensions géopolitiques à l'échelle mondiale : la Russie existe dans la mondialisation en se comportant comme une puissance « à l'ancienne » (B. Badie) vis-à-vis des autres pays. Elle s'oppose à de nombreux pays (les États-Unis, le Japon, les pays riverains de l'Arctique et les pays de l'OTAN).

## pp. 108-111 Étude de cas

### L'Amérique latine, les corridors de développement

Cette étude de cas permet de présenter et d'expliquer un outil d'intégration et de désenclavement : les corridors de développement en Amérique latine (Amérique centrale et Amérique du Sud). Cette politique de développement des infrastructures de transports a pour objectif principal d'ouvrir plus largement cet espace au commerce international. Ces aménagements sont freinés par différentes tensions qui jalonnent ces corridors.

### Réponses aux questions p. 109

#### Parcours 1

**1. Un corridor de développement est un élément de structuration à l'échelle supranationale pour désenclaver certains espaces par le développement d'infrastructures de transports et ouvrir le continent ou le sous-continent au commerce international.**

**2. L'immensité de la forêt amazonienne (5,5 millions de km<sup>2</sup>) et la Cordillère des Andes (qui culmine à 6 962 m) sont les deux principales contraintes territoriales de l'Amérique latine. Elles rendent difficiles la circulation de personnes et de marchandises à toutes les échelles. Les corridors de développement apparaissent alors nécessaires pour désenclaver et faire du lien entre les différents territoires de l'Amérique latine.**

**3. Toutes les infrastructures de transport sont envisagées pour les corridors de développement : voies routières, ferroviaires et navigables. La création d'un corridor ferroviaire bi-océanique est à la fois difficile car la Cordillère des Andes représente une véritable barrière (une altitude moyenne au-delà de 4 000 m, 7 100 km du Nord au Sud et 200 à 800 km de largeur) et nécessaire car ce corridor permettrait d'ouvrir les différents pays au commerce international et d'établir une circulation internationale entre l'océan Atlantique et le Pacifique.**

**4. Malgré ces projets, les problèmes principaux demeurent les désaccords entre les pays limitrophes, les douanes (avec des horaires de fonctionnement différents), un contrôle et une limitation de la circulation des personnes (la France exige un visa d'entrée aux Surinamais et aux Brésiliens qui souhaitent rentrer en Guyane).**

#### Parcours 2

La politique des corridors de développement a pour objectif de construire des infrastructures de transports : tous les types de transport sont envisagés (voies routières, ferroviaires et navigables). L'objectif principal est d'ouvrir plus largement l'Amérique latine au commerce international.

Un corridor de développement est un élément de structuration à l'échelle supranationale pour désenclaver certains espaces : l'immensité de la forêt amazonienne (5,5 millions de km<sup>2</sup>) et la Cordillère des Andes (qui culmine à 6 962 m) sont les deux principales contraintes territoriales de l'Amérique latine. Elles rendent difficiles la circulation de personnes et de marchandises à toutes les échelles. Les corridors de développement apparaissent alors nécessaires pour désenclaver et faire du lien entre les différents territoires de l'Amérique latine.

Des problèmes demeurent par manque d'accord entre pays limitrophes, les tensions sont parfois fortes. L'exemple du plateau des Guyanes est édifiant (doc. 3) : les douanes des différents pays ont des horaires de fonctionnement différents, un contrôle et une limitation de la circulation des personnes sont largement maintenus (la France exige un visa d'entrée aux Surinamais et aux Brésiliens qui souhaitent rentrer en Guyane). Cela limite la réussite de la politique des corridors de développement.

#### Bilan du parcours 1 ou 2

Les corridors de développement sont des éléments de structuration à l'échelle supranationale qui permettent de désenclaver certains espaces par le développement d'infrastructures de transports et d'ouvrir le continent ou le sous-continent au commerce international. Face

aux contraintes naturelles de l'Amérique latine (la forêt amazonienne ou la Cordillère des Andes par exemple), le fait de construire de nouvelles voies routières, voies ferroviaires et voies navigables est un premier élément pour ouvrir plus largement cet espace à la mondialisation.

## Réponses aux questions p. 110

### Parcours 1

1. Il existe deux types de conflits : des conflits frontaliers (par exemple, entre le Pérou et la Bolivie, qui voudrait un accès à la mer) et des conflits liés à des incursions des pays voisins dans le territoire national (la guérilla des FARC, qui circulait à la frontière entre la Colombie et l'Équateur est l'exemple le plus connu). Les conflits sont soit résolus (entre le Paraguay et la Bolivie), soit latents

(entre la Guyane française et le Brésil), soit en cours (entre le Venezuela et la Colombie). Les corridors sont un outil pour créer du lien en Amérique latine mais les projets peuvent être freinés par ces tensions.

2. Les problèmes de la région sont ignorés : la pauvreté, les inégalités et la marginalisation de la population. Seul le profit de l'exploitation forestière (doc. 2) rentre en ligne de compte, sans se soucier du développement de la population locale. Nous constatons une approche descendante du projet, qui ne questionne pas la durabilité du modèle.

3. Ces tensions sont un frein à la réalisation des corridors car la population locale ne peut pas adhérer à un projet qui ne lui apporte rien tout en détruisant le milieu naturel et ces tensions sont également un frein à l'intégration car il y a des tensions entre les différents acteurs à l'échelle régionale.

### Parcours 2

	Tensions	Acteurs	Échelle
Doc. 1	frontières disputées	pays ou forces armées	nationale
Doc. 2	conflits d'usage	exploitants et communautés locales	locale
Doc. 3	modèle de développement	investisseurs et communautés locales	régionale

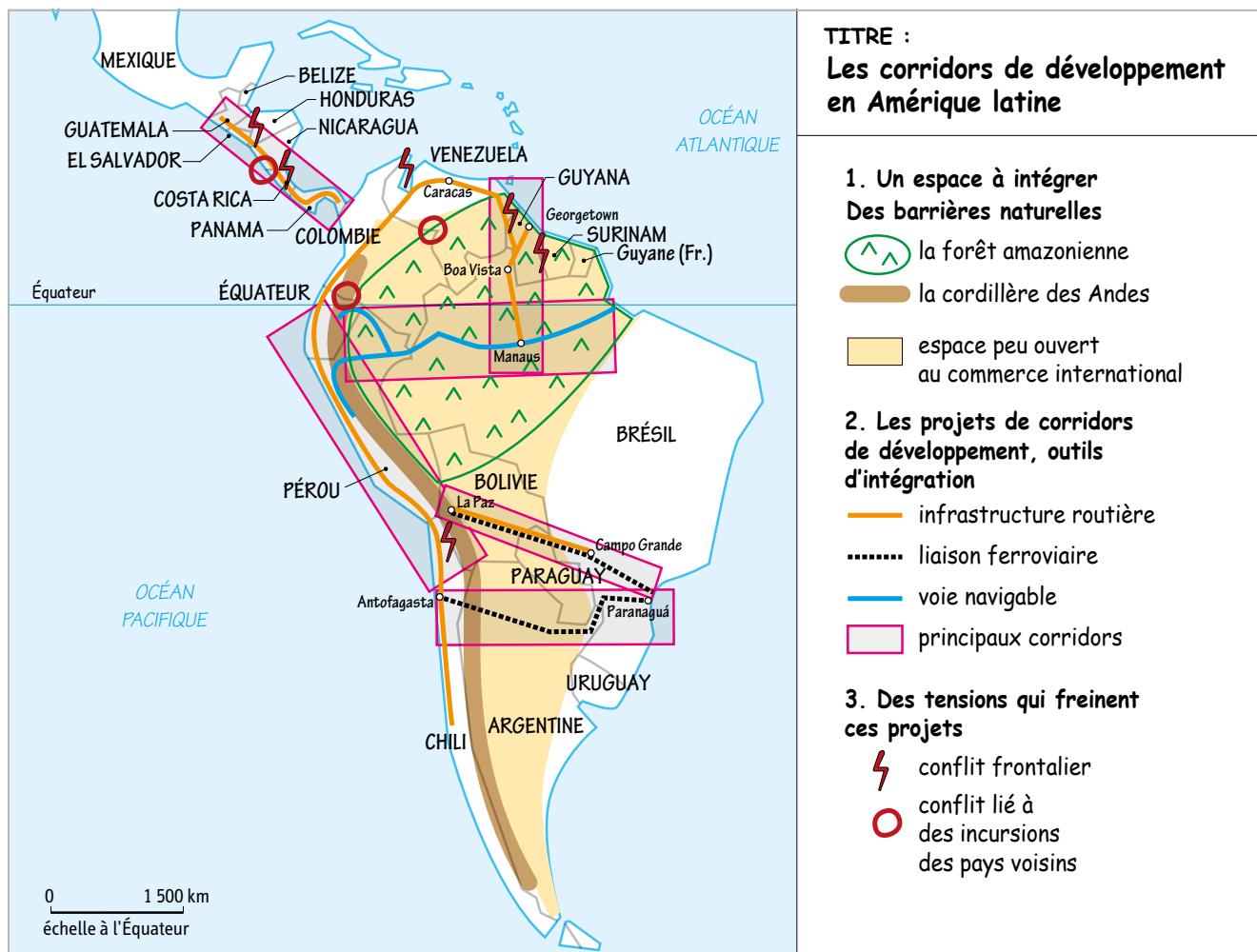
### Bilan du parcours 1 ou 2

Les tensions sont de différents ordres en Amérique latine : certains conflits touchent à la nation, par la délimitation des frontières. Quelques pays cherchent à imposer leur souveraineté dans des espaces limitrophes disputés. Cela s'explique par la jeunesse de certaines nations et la présence de nombreux espaces naturels que la population locale s'est peu appropriés.

D'autres tensions plus locales freinent la politique de développement des corridors : de nombreux projets adoptent une approche descendante (« top-down »). La population locale n'est pas consultée et n'adhère pas à cette politique de développement, qui souvent ne questionne pas la durabilité du modèle.

## Faire le bilan de l'étude de cas p. 111

Compléter le croquis



### TITRE :

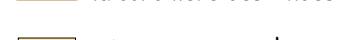
## Les corridors de développement en Amérique latine

### 1. Un espace à intégrer

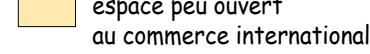
Des barrières naturelles



la forêt amazonienne



la cordillère des Andes



espace peu ouvert au commerce international

### 2. Les projets de corridors de développement, outils d'intégration

infrastructure routière

liaison ferroviaire

voie navigable

principaux corridors

### 3. Des tensions qui freinent ces projets

conflit frontalier

conflit lié à des incursions des pays voisins

## Présenter un bilan à l'oral

Proposition de grille de correction pour cette évaluation orale :

<b>1. Le fond</b>
- répondre au sujet
- capacité à sélectionner les informations et à les présenter avec rigueur
- maîtriser des connaissances
<b>2. La forme</b>
- clarté de la présentation
- précision du vocabulaire
- respect du temps de parole attribué
<b>3. La posture</b>
- capacité à se détacher de ses notes
- capacité à présenter le document projeté avec pédagogie
- capacité à regarder son auditoire
- voix portée
- posture corporelle maîtrisée

## pp. 112-115 Étude de cas

### L'Asie du Sud-Est, Inégalités d'intégration et coopération

Cette étude de cas permet de comprendre la complexité de cette région de l'Asie du Sud-Est, composée de onze pays. Ces derniers fonctionnent comme une miniature de la mondialisation, où les coopérations sont nécessaires pour renforcer l'intégration régionale. Mais les inégalités se renforcent à toutes les échelles.

## Réponses aux questions p. 113

### Parcours 1

1. Singapour est une cité-État très développée, le Vietnam ou l'Indonésie (par exemple) sont des pays émergents ou en développement et le Laos, le Cambodge et le Myanmar sont des PMA. La Communauté économique de l'ASEAN (CEA) prend en compte ces différences de niveau de développement en fournissant plus d'aides aux pays les plus pauvres (doc. 2).

2. Les différents facteurs qui favorisent l'intégration en Asie sont l'existence d'une « mer en partage » (ZCD, GEM et coopération militaire maritime) et un contexte régio-

nal de forte concurrence territoriale (l'Asie du Sud-Est doit s'unir pour notamment faire face au puissant voisin chinois).

**3.** Il existe quatre organisations de coopération en Asie du Sud-Est : l'ASEAN (échanges économiques et politiques), la CMG (transports, commerce et environnement), le PERG (échanges Asie/Océanie) et le PTPGP (échanges Asie/Amérique). L'objectif principal de ces différentes coopérations est le libre-échange, que ce soit avec l'Asie, l'Océanie ou l'Amérique.

**4.** La future zone économique spéciale de Dawei a pour objectif de faciliter le commerce entre la Thaïlande et Myanmar, tout en évitant le passage très encombré du détroit de Malacca. Un port en eau profonde doit être réalisé, ainsi qu'une vaste zone industrielle.

**5.** L'Asie du Sud-Est est bien intégrée à la mondialisation car ses activités sont principalement tournées vers l'étranger (agriculture, construction automobile, tourisme) et son intégration régionale est suffisamment dynamique pour attirer les IDE (notamment ceux du Japon dans la future zone économique spéciale de Dawei).

**6.** Les corridors de développement sont encouragés par la Banque Asiatique de Développement pour accroître l'intégration régionale et le développement économique. Ces corridors permettent de créer du lien et des relations économiques entre les différents pays de l'Asie du Sud-Est.

## Parcours 2

<b>Des écarts de développement</b>	Singapour = cité-État riche Vietnam ou Indonésie = pays émergents Laos, Cambodge ou Myanmar = PMA
<b>Des inégalités d'intégration à la mondialisation</b>	inégalités d'intégration à toutes les échelles : Singapour (ville et port très intégrés)/métropoles intégrées/campagnes en marge de la mondialisation, particulièrement dans les PMA
<b>L'ASEAN, une dynamique interne</b>	objectif de réduire les inégalités et développer les échanges économiques et politiques

## Parcours 2



## Bilan du parcours 1 ou 2

La coopération en Asie du Sud-Est repose sur les inégalités entre pays et populations : cette région fonctionne comme une miniature du monde globalisé. La concurrence est parfois plus forte que la coopération. Derrière le discours officiel de la complémentarité, la coopération repose en fait sur les capitaux et les emplois qualifiés de Singapour, la main-d'œuvre semi-qualifiée de la

## Bilan du parcours 1 ou 2

L'Asie du Sud-Est est une région inégalement intégrée à la mondialisation à toutes les échelles. Singapour est une cité-État très développée : c'est un territoire très intégré. Le Vietnam, l'Indonésie, la Malaisie, le Brunei et les Philippines sont des pays émergents ou en développement : leur intégration à la mondialisation est en progression. Le Laos, le Cambodge, le Myanmar et le Timor oriental sont des PMA : ils sont globalement en marge de la mondialisation.

Les organisations de coopération d'Asie du Sud-Est cherchent en partie à limiter ces inégalités d'intégration. L'ASEAN (échanges économiques et politiques), la CMG (transports, commerce et environnement), le PERG (échanges Asie/Océanie) et le PTPGP (échanges Asie/Amérique) ont pour objectif principal de favoriser le libre-échange, que ce soit avec l'Asie, l'Océanie ou l'Amérique.

## Réponses aux questions p. 114

### Parcours 1

**1.** Derrière le discours officiel de la complémentarité entre les différents pays de l'Asie du Sud-Est, la coopération repose en fait sur les capitaux et les emplois qualifiés de Singapour, la main-d'œuvre semi-qualifiée de la Malaisie et la main-d'œuvre non-qualifiée d'Indonésie. Cette coopération repose donc sur les inégalités entre populations : cette région fonctionne comme une miniature du monde globalisé.

**2.** La puissance et l'attitude de la Chine génèrent des tensions en Asie du Sud-Est, notamment par rapport à la territorialisation des mers. La Chine est un voisin encombrant pour l'ensemble de l'Asie du Sud-Est.

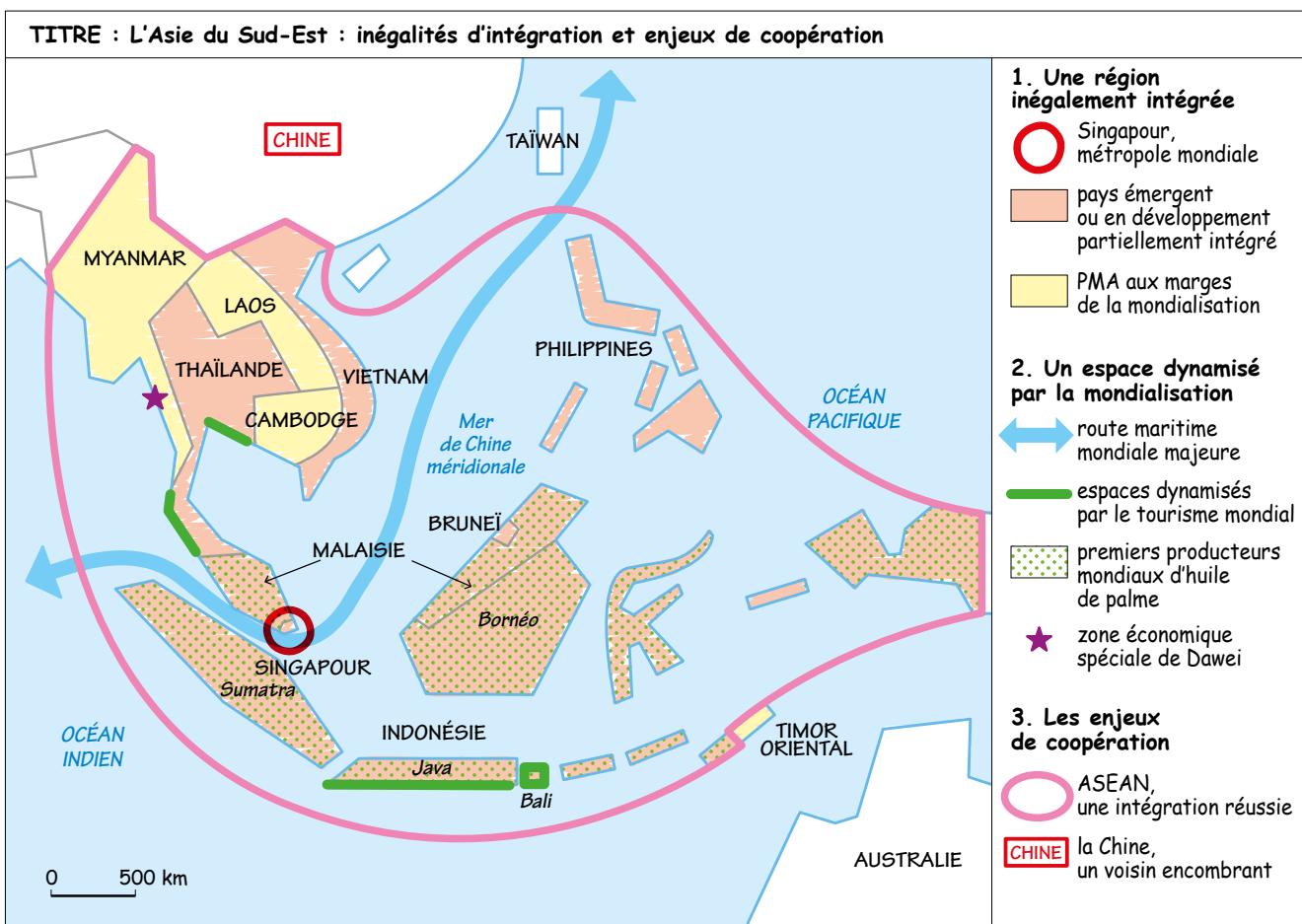
**3.** Les tensions existantes en Asie du Sud-Est sont liées à l'appropriation, la maîtrise et la protection des mers (la Chine intervient dans les deux premières sources de tensions). De manière générale, cela tend les relations entre les différents pays et freine parfois le commerce et l'intégration régionale.

Malaisie et la main-d'œuvre non-qualifiée d'Indonésie.

Les tensions existantes en Asie du Sud-Est sont fortes et limitent la coopération. Elles sont liées à l'appropriation, la maîtrise et la protection des mers (la Chine intervient dans les deux premières sources de tensions). De manière générale, cela tend les relations entre les différents pays et freine parfois le commerce et l'intégration régionale.

## Faire le bilan de l'étude de cas p. 115

Compléter le croquis



Compléter le schéma bilan

	Notions et idées à développer	Exemples tirés des documents
1. Une région inégalement intégrée	mondialisation, inégalités territoriales	inégalités de développement : Singapour/pays émergents/PMA
2. Un espace dynamisé par la mondialisation	interface, route maritime, dynamiques territoriales, coopération régionale, ASEAN, ressources	projet de Dawei, tourisme mondial, producteurs d'huile de palme, une mer en partage
3. Les enjeux de coopération	Zone économique spéciale, corridors de développement, tensions	tensions internes et avec la Chine

## pp. 116-117 Cartes

### Une inégale intégration des territoires

#### Réponses aux questions

1. À l'échelle mondiale, les espaces les plus intégrés à la mondialisation sont l'Amérique du Nord, l'Europe, le Japon et l'Australie. Au sein des territoires dynamiques, les métropoles mondiales sont les espaces les plus mondialisés.

2. Les espaces les moins intégrés se situent principalement en Afrique subsaharienne et en Asie du Sud. Ce sont souvent des PMA.

3. Non, la situation n'est pas figée. L'existence de pays émergents montre que des évolutions sont possibles.

4. Les flux principaux relient les pays du Nord, alors que les flux secondaires se font surtout entre le Nord et le Sud. Il existe aussi des flux secondaires entre les pays du Sud.

## 5.

	États-Unis	Tchad	Inde
Indice de mondialisation	très élevé	très faible	moyen
Pôle attractif d'IDE	oui	non	non
Niveau de développement	très développé	PMA	pays émergent
Pays au profil identique	France	Soudan, Afghanistan	Nigéria, Brésil

### pp. 120-121 Exemple

#### Le Sénégal, un PMA dans la mondialisation

#### Réponses aux questions p. 121

##### Parcours 1

1. Le territoire du Sénégal est très inégalement intégré à la mondialisation : seul le littoral, et particulièrement le port de Dakar, est bien relié au reste du monde. Dakar est une interface qui concentre les échanges commerciaux du pays : c'est à la fois un hub portuaire et aéroportuaire.

2. Dakar est une agglomération macrocéphale car elle monopolise la vie économique du pays. Depuis le déclin des activités agricoles, les villes secondaires n'ont pas réussi à développer de nouveaux emplois, contrairement à Dakar. Cela aggrave les inégalités territoriales entre un littoral très intégré à la mondialisation et un intérieur du pays en marge des flux mondiaux.

3. Le Sénégal est un PMA car son IDH est très faible. Cet indicateur de synthèse reste le meilleur outil pour perce-

voir la pauvreté globale (ou la richesse) d'un pays. 50% des Sénégalais sont agriculteurs mais le secteur primaire ne représente que 15% du PIB. Nous pouvons donc en déduire que l'agriculture est surtout vivrière au Sénégal, puisqu'elle contribue peu aux exportations et à la production de richesse dans le pays.

4. Les limites de l'intégration du Sénégal sont liées au déséquilibre des flux présents dans le territoire : seul le littoral, et particulièrement Dakar, est intégré à la mondialisation. Le reste du pays est en marge des flux, d'où la nécessité des projets de corridors routiers pour désenclaver le territoire.

5. L'arrivée d'Auchan au Sénégal détruit de nombreux emplois car les petits commerces ne résistent pas à la concurrence avec la grande distribution. Des milliers d'emplois sont ainsi détruits. Les PMA sont fragilisés par leur intégration à la mondialisation car cette dernière génère une compétition entre entreprises, qui est souvent défavorable aux plus petits magasins et à l'économie informelle. Auchan apporte néanmoins des rentrées d'argent à l'économie sénégalaise par le biais des impôts et des droits de douane.

##### Parcours 2

	Intégration à la mondialisation	Limites
Doc. 1	littoral intégré, surtout Dakar	inégalité de l'intégration du territoire, intérieur en marge
Doc. 2	Dakar, capitale très intégrée. Métropole comme un atout du pays	villes secondaires écrasées par la domination de Dakar
Doc. 3	présence d'IDE au Sénégal (en progression)	indice de mondialisation qui reste assez faible pour l'instant
Doc. 4	port de Dakar comme interface du pays	dépendance/à l'entrepreneur qui gère le port (pas Sénégalais/Dubaï)
Doc. 5	entreprise française (au rayonnement mondial) présente au Sénégal	concurrence avec les petits commerces locaux (destruction d'emplois)

#### Bilan du parcours 1 ou 2

Le Sénégal est représentatif de la situation des PMA en matière d'intégration à la mondialisation car ce pays est à l'écart des grands flux mondialisés. Seule la capitale Dakar est une interface avec le reste du monde.

De plus, la pauvreté du pays est un facteur répulsif pour de nombreuses entreprises mondialisées. Les investissements sont considérés comme peu sûrs au Sénégal (risque-pays moyen). Mais la situation de ce territoire s'améliore puisque les IDE ne cessent de progresser.

### pp. 122-123 Carte

#### Les facteurs de l'inégale intégration des territoires

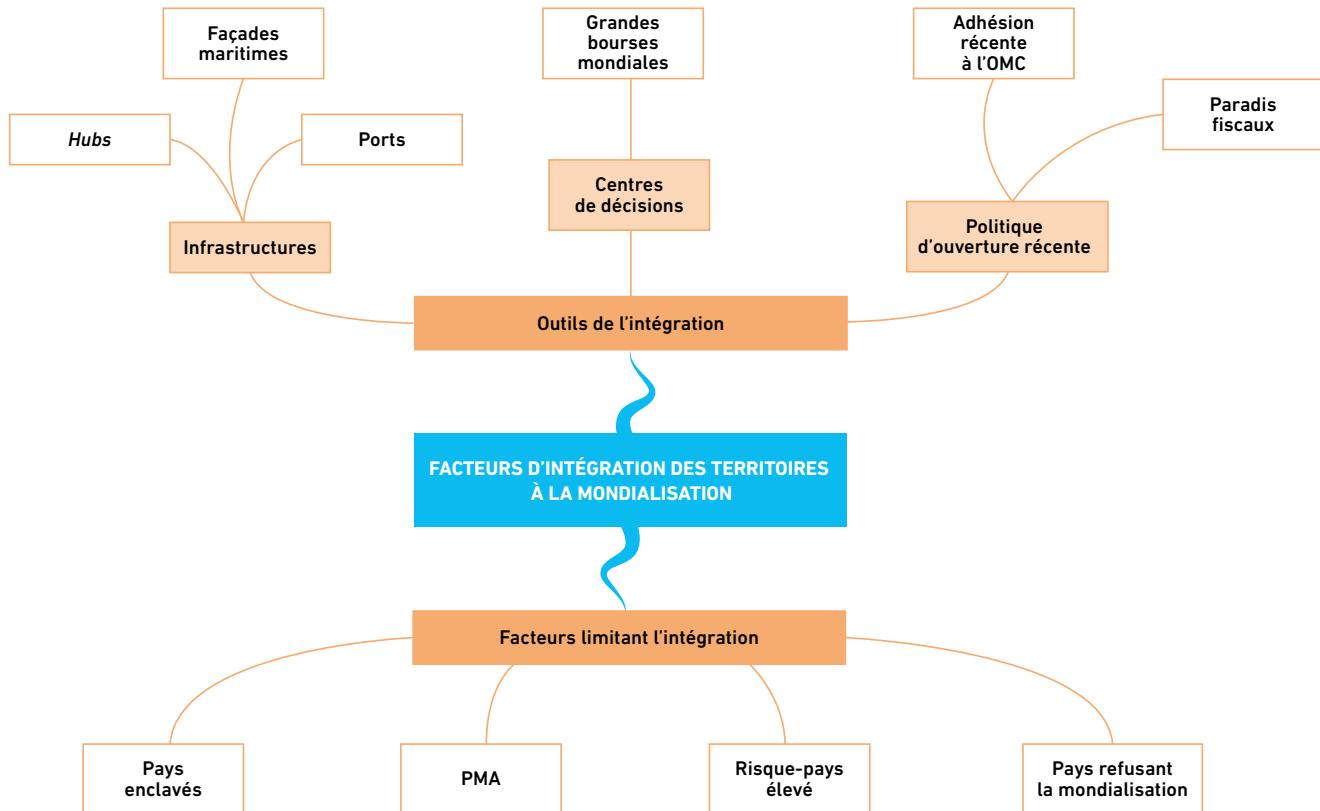
#### Réponses aux questions

1. Les facteurs qui expliquent la forte intégration de certains territoires sont l'accessibilité de ces derniers, l'existence de centres de décision et la politique d'ouverture de ces espaces. L'indicateur de « risque-pays » est utilisé par les entreprises qui souhaitent investir à l'étranger et les banques d'investissement.

2. Les facteurs limitant l'intégration de certains territoires sont l'enclavement, le refus politique de la mondialisation, la pauvreté, les défaillances de certains États, voire la guerre dans certains territoires.

3. La grande pauvreté est un facteur limitant l'intégration car le faible accès à l'éducation provoque un manque de main-d'œuvre qualifiée, nécessaire à l'installation des

5.



### pp. 126-127 Exemple

#### La Corée du Nord, un espace en marge de la mondialisation

#### Réponses aux questions p. 127

##### Parcours 1

1. La Corée du Nord est un régime dictatorial à parti unique. C'est un pays fermé aux autres pays du monde. Sa proximité avec la Chine est à la fois géographique (une frontière en commun) et idéologique (le parti communiste domine le pays).

2. La population souffre de malnutrition quand les récoltes sont mauvaises car le commerce alimentaire est insuffisant (doc. 2). De plus, la population ne peut pas sortir du pays car la frontière est très surveillée (doc. 4) et le seul site industriel ouvert aux Sud-Coréens a fermé en 2016 (doc. 5).

3. Le site de Kaesong bénéficiait de l'interface entre les deux Corée car la main-d'œuvre nord-coréenne est très peu chère : cela permet aux entreprises sud-coréennes de produire à bas-coût. Le marché de consommation de la Corée du Sud est dynamique, d'où la nécessité de pro-

duire à proximité de ce bassin de population. L'activité du site de Kaesong dépend des relations politiques entre les deux Corée. La frontière est désormais totalement fermée, hermétique.

4. Les politiques d'ouverture sont essentielles pour faire évoluer la situation d'un territoire. La construction d'infrastructures qui permettent une meilleure accessibilité va dans le même sens.

Le diagramme montre que la Corée du Nord est en marge de la mondialisation pour plusieurs raisons. Elle est isolée géographiquement (enclavement), économiquement (PMA) et politiquement (refus de l'OMC). Son économie dépend largement de l'industrie manufacturière, mais celle-ci est limitée par la pauvreté et la mauvaise gouvernance.

##### Parcours 2

I. La Corée du Nord est un pays en marge de la mondialisation par choix politique

Le dirigeant nord-coréen Kim Jong Un cherche toujours à se placer en marge de la mondialisation en se montrant menaçant (doc. 2) vis-à-vis de ses voisins (Corée du Sud et Japon) et du reste du monde (relations tendues avec les États-Unis). C'est un choix politique qui se manifeste dans la surveillance démesurée de la frontière entre les deux Corée (doc. 4).

II. La Corée du Nord est en marge des flux mondialisés

Cette marginalité s'observe également dans les flux commerciaux (doc. 2). La Corée du Nord est à l'écart de la mondialisation économique : les conséquences sont lourdes pour la population qui souffre régulièrement de la faim en cas de mauvaises récoltes. De plus cette marginalité se retrouve dans les flux industriels (doc. 5) : le seul site générant des échanges entre les deux Corée a été fermé en 2016.

## Bilan du parcours 1 ou 2

La Corée du Nord est un pays en marge de la mondialisation par la volonté de son dictateur Kim Jong Un. Les relations avec ses voisins sont avant tout basées sur les menaces militaires (surtout avec la Corée du Sud et le Japon). La frontière entre les deux Corée est totalement hermétique. Les relations avec la Chine existent mais elles sont limitées. C'est un choix politique qui pèse lourd pour la population, qui souffre régulièrement de malnutrition. La Corée du Nord est en marge des flux mondialisés, que ce soit dans le domaine alimentaire ou dans le domaine industriel. La politique passe avant la bonne santé du peuple nord-coréen et l'économie du pays.

## pp. 128-129 Carte

### Réponses aux questions

1. Les associations régionales ont une intégration plus ou moins forte. L'Union européenne est l'association la plus aboutie en terme économique et politique. L'ASEAN est une association d'intégration économique dynamique. L'UMA est une association économique d'Afrique du Nord peu dynamique.
2. Les associations connaissent toutes des limites internes par le biais de tensions ou de désaccords profonds, comme en témoigne le Brexit dans l'UE.
3. Les organisations internationales ont soit un objectif économique (organiser la mondialisation comme l'OMC, la BM ou le FMI), soit un objectif politique (réguler la mondialisation comme le G7 ou le G20).
4. Les contestations se caractérisent par une réaction aux plans d'austérité du FMI dans les pays concernés (pays d'Amérique latine, Russie, Thaïlande ou Grèce), mais plus largement par la tenue d'un Forum social mondial qui regroupe annuellement les altermondialistes à travers le monde.

5.

	Brésil	France	Tunisie
Nom de la coopération régionale	MERCOSUR	UE	UMA
Degré d'intégration dans cette association	forte	très forte	faible
Forme d'opposition à la mondialisation (indiquée par la carte)	Forum social mondial et refus des plans d'austérité du FMI	aucun	Forum social mondial
Pays au profil identique	Mexique	Allemagne	Inde

## pp. 132-133 Exemple

### Canada- États-Unis-Mexique, l'ACEUM : entre intégration et tensions

#### Réponses aux questions p. 133

##### Parcours 1

1. L'ACEUM est une intégration régionale dynamique car les échanges commerciaux ont quadruplé depuis 1994. Les flux sont particulièrement importants entre les États-Unis et les deux autres pays. Les échanges entre le Canada et le Mexique sont très limités. Cette zone de libre-échange (qui est le pilier principal de cette association) permet avant tout au Canada et au Mexique d'accéder au grand marché intérieur états-unien. Les autres piliers sont les zones franches (qui permettent de produire à bas-coût au Mexique) et la complémentarité des trois pays (produits agricoles, produits manufacturés et commerce numérique au centre des échanges commerciaux).

2. Les effets territoriaux de cette intégration sont l'établissement de corridors de transports reliant les trois

pays, une dynamique urbaine renouvelée et la multiplication des maquiladoras. L'implantation de ces dernières repose sur le différentiel de développement entre les États-Unis et le Mexique : cela permet aux entreprises états-unies de produire à moindre coût grâce aux salaires plus faibles des Mexicains et à l'absence d'impôts et de droits de douanes. Les maquiladoras sont comme une miniature du monde globalisé : leur existence repose sur les mêmes inégalités que celles de la mondialisation.

3. Les tensions entre les trois pays sont de deux ordres : il existe des tensions migratoires entre les États-Unis et le Mexique (doc. 4), comme en témoigne le mur entre les deux pays, et des tensions commerciales entre les États-Unis et le Canada (doc. 3). Ces tensions sont en partie liées à la personnalité de Donald Trump, le Président états-unien. Depuis sa campagne électorale de 2016, il s'en prend aux migrants mexicains. Par ailleurs il dénonce l'intégration régionale, qu'il considère trop défavorable à son pays. Son discours se veut protectionniste. La réalité de sa politique est parfois plus complexe.

## Parcours 2

Titre : L'ACEUM, entre intégration réussie et tensions

Une intégration régionale dynamique	Des tensions fortes
<ul style="list-style-type: none"> <li>- échanges multipliés par 4 depuis 1994</li> <li>- succès des maquiladoras</li> <li>- dynamiques territoriales importantes</li> <li>- corridors de transports développés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- tensions migratoires entre États-Unis et Mexique</li> <li>- mur entre les deux pays</li> <li>- tensions commerciales entre États-Unis et Canada</li> <li>- volonté protectionniste de Trump, qui se traduit par un même élan au Canada</li> </ul>

### Bilan du parcours 1 ou 2

L'ACEUM est un espace d'intégration réussi car les flux commerciaux y sont intenses (multipliés par 4 depuis 1994). Le libre-échange est au cœur de cette association régionale. Cette dernière se caractérise par de nouvelles dynamiques territoriales, grâce à l'établissement de corridors de transports entre les trois pays et la grande réussite économique des maquiladoras.

Mais l'ACEUM est aussi un espace de tensions : les tensions migratoires entre les États-Unis et le Mexique sont fortes, comme en témoigne le mur entre les deux pays, et les tensions commerciales entre les États-Unis et le Canada se renforcent. La tentation du protectionnisme états-unien fait naître au Canada une volonté d'élargir ses débouchés commerciaux vers d'autres marchés pour ne plus dépendre uniquement des États-Unis.

## pp. 134-135 Exposé oral

### L'environnement, oublié de la mondialisation

L'objectif de cette double-page est de donner des pistes aux élèves pour traiter ce sujet très large. Ces documents sont une base de réflexion, pas une fin en soi.

#### Coup de pouce

1. Les documents évoquent la déforestation (émissions de GES), l'évolution des émissions de GES, l'empreinte carbone (quantité de gaz à effet de serre induite par la demande finale intérieure d'un pays [consommation des ménages, administrations publiques, organismes à but non lucratifs, investissement], que ces biens ou services soient produits sur le territoire national ou importés), la pollution des sols et des eaux et enfin les tentatives de coopération internationale sur le climat. Les échelles d'analyse sont nationales ou mondiales.

2. Par exemple pour le document 1, l'élève doit faire le lien entre la déforestation sur l'île de Bornéo et la demande de l'industrie agro-alimentaire à l'échelle mondiale. L'huile de palme représente bien la mondialisation : elle permet de produire à moindre coût tout en négligeant totalement l'environnement.

3. Il existe une corrélation entre l'intégration dans les flux mondiaux et les forts impacts constatés sur l'environnement, surtout dans les pays producteurs (exemple de la Chine dans le document 4).

4. Le document 5 montre les enjeux et les difficultés de la coopération internationale concernant le changement climatique.

**Proposition de grille de correction pour un exposé oral :** voir bilan de l'étude de cas p. 111.

## pp. 136-137 Exercices BAC

### Le schéma bilan du chapitre p. 136

#### DYNAMIQUES TERRITORIALES, COOPÉRATIONS ET TENSIONS DANS LA MONDIALISATION

Des territoires inégalement intégrés	Les facteurs de l'inégale intégration	Les organisations de coopération : rôles et limites
<b>Les territoires moteurs</b> Trois pôles majeurs Aires de puissances Pays émergents Métropoles Centres financiers	<b>Les facteurs d'intégration</b> Niveau de richesse Capacité d'innovation Accessibilité Intégration régionale Interfaces, <i>hubs</i> , façades maritimes	<b>Une coopération économique</b> Libéralisation des échanges (économie libérale) Association régionale Être attractif à l'échelle mondiale
<b>Les espaces en marge</b> PMA États défaillants ou en guerre Pays enclavés Choix idéologique	<b>Les facteurs limitant l'intégration</b> Cumul de faiblesses, instabilité politique, risque-pays élevé Grande pauvreté, faible niveau d'éducation, infrastructures de transport insuffisantes	<b>Une coopération politique</b> Organisations internationales pour organiser ou réguler la mondialisation OMC, FMI, G7/G20 ONG, ONU
<b>Une hiérarchisation multiscalaire</b> <b>À l'échelle mondiale :</b> Inégalités territoriales, révélées par l'indice de mondialisation <b>À l'échelle locale :</b> Métropolisation, littoralisation, ségrégation socio-spatiale dans les métropoles	<b>Un processus mouvant</b> Devenir attractif, devenir répulsif : possible évolution pour les territoires Nouvelles stratégies d'acteurs : ouverture aux IDE, création de zones franches ou de paradis fiscaux	<b>Des tensions qui demeurent fortes</b> Tensions à toutes les échelles Organisations régionales peu intégrées Altermondialisme, revendications citoyennes face aux inégalités

## Rédiger l'introduction d'une question problématisée p. 136

### Introduction corrigée :

Accroche : Processus à l'échelle mondiale, la mondialisation accroît les relations entre les pays sur la base de complémentarités, tout en mettant en concurrence les territoires et les populations, ce qui est susceptible de générer des inégalités.

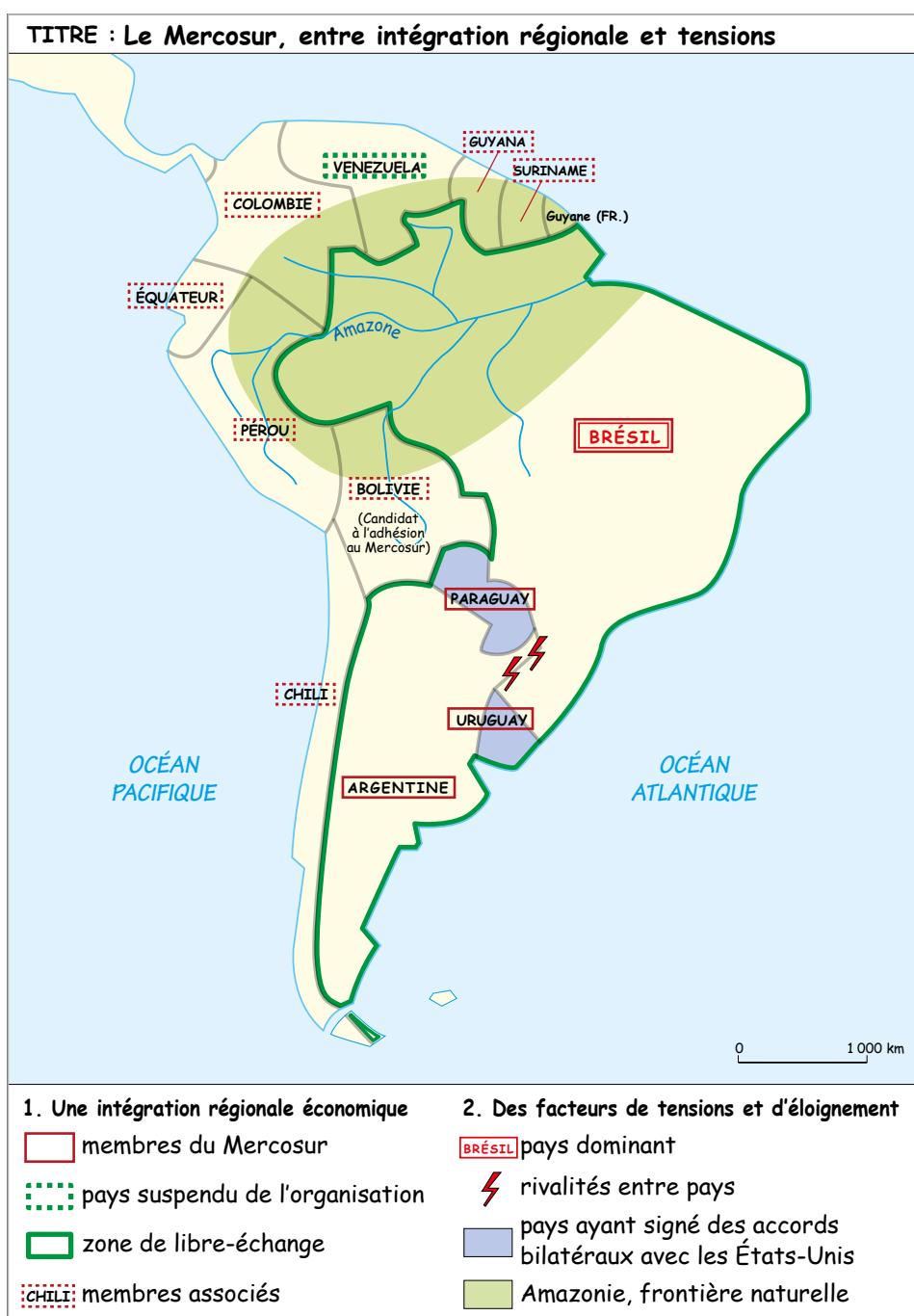
Définition des termes/contexte géographique : La mondialisation est un processus d'ouverture des économies nationales sur un marché devenu planétaire dans une dynamique de mise en relation. Elle est fondée sur une logique sélective des territoires, ce qui peut engendrer

des inégalités territoriales, des différences de traitement entre les espaces. Mais la mondialisation peut aussi accentuer les inégalités sociales, c'est-à-dire favoriser des individus aux dépens d'autres. La mondialisation est un phénomène ancien mais ses effets sont sans précédent depuis les années 2000.

Problématique : Dans quelle mesure la mondialisation favorise-t-elle les inégalités territoriales et sociales ?

Annonce du plan : À l'échelle mondiale, la mondialisation limite les inégalités entre les pays (I). À l'échelle nationale, elle repose cependant sur des processus qui accentuent les inégalités territoriales et sociales (II). Enfin à l'échelle locale, l'accentuation des inégalités sociales est sensible, notamment dans les métropoles (III).

## Transposer un texte en croquis p. 137



## Analyser une carte p. 138

1. Répartition spatiale : distribution dans l'espace.

Intégration : degré d'appartenance à un espace

2. à 5. Le tourisme englobe tout voyage hors du domicile habituel pour au moins une nuit et au plus un an. Les flux touristiques sont inégaux sur un continent : en Afrique, ils dessinent la carte des territoires attractifs et des espaces répulsifs. Cette **répartition** inégale de l'activité touristique témoigne d'une inégale intégration aux flux mondialisés.

Les espaces touristiques africains se situent avant tout sur le littoral et autour des sites patrimoniaux (Maroc, Égypte, Afrique du Sud par exemple) ou dans des espaces touristiques consacrés à la nature ou à des safaris (Kenya, Tanzanie, Zimbabwe ou Afrique du Sud par exemple) (**questions 2 et 3**). Les territoires répulsifs, déconseillés formellement par le ministère français des Affaires étrangères, sont des pays ou des régions en guerre ou en grande difficulté, où l'État est parfois défaillant (Mali, Libye, Somalie par exemple) (**question 4**).

Les flux touristiques témoignent d'une plus ou moins grande **intégration** à la mondialisation des territoires africains. Après des années difficiles à la suite de la révolution de 2011, l'Égypte est redevenue en 2018 une destination prisée des touristes internationaux (un peu plus de 13 millions d'arrivées en 2018). L'intégration de ce pays à la mondialisation est réelle grâce à ses sites classés au patrimoine mondial de l'UNESCO (pyramide de Gizeh et temple d'Abou Simbel) et ses stations balnéaires sur le littoral de la mer rouge. En revanche, certains pays sont totalement à l'écart des flux touristiques mondialisés : ainsi une grande partie de l'Afrique subsaharienne est en marge de ces arrivées touristiques.

## Confronter deux documents p. 139

1. Le thème du sujet est le libre-échange, son rôle dans la mondialisation et dans le développement de certains pays.

2. Le libellé du sujet invite à réfléchir seulement à la dimension de développement, au sein des territoires, ce qui est logique en géographie (ne pas s'attarder sur la dimension économique).

3. Le document 1 a une vision positive du libre-échange (« la formidable croissance du commerce mondial » ; « la Chine [est devenue] la véritable plaque tournante du commerce mondiale »).

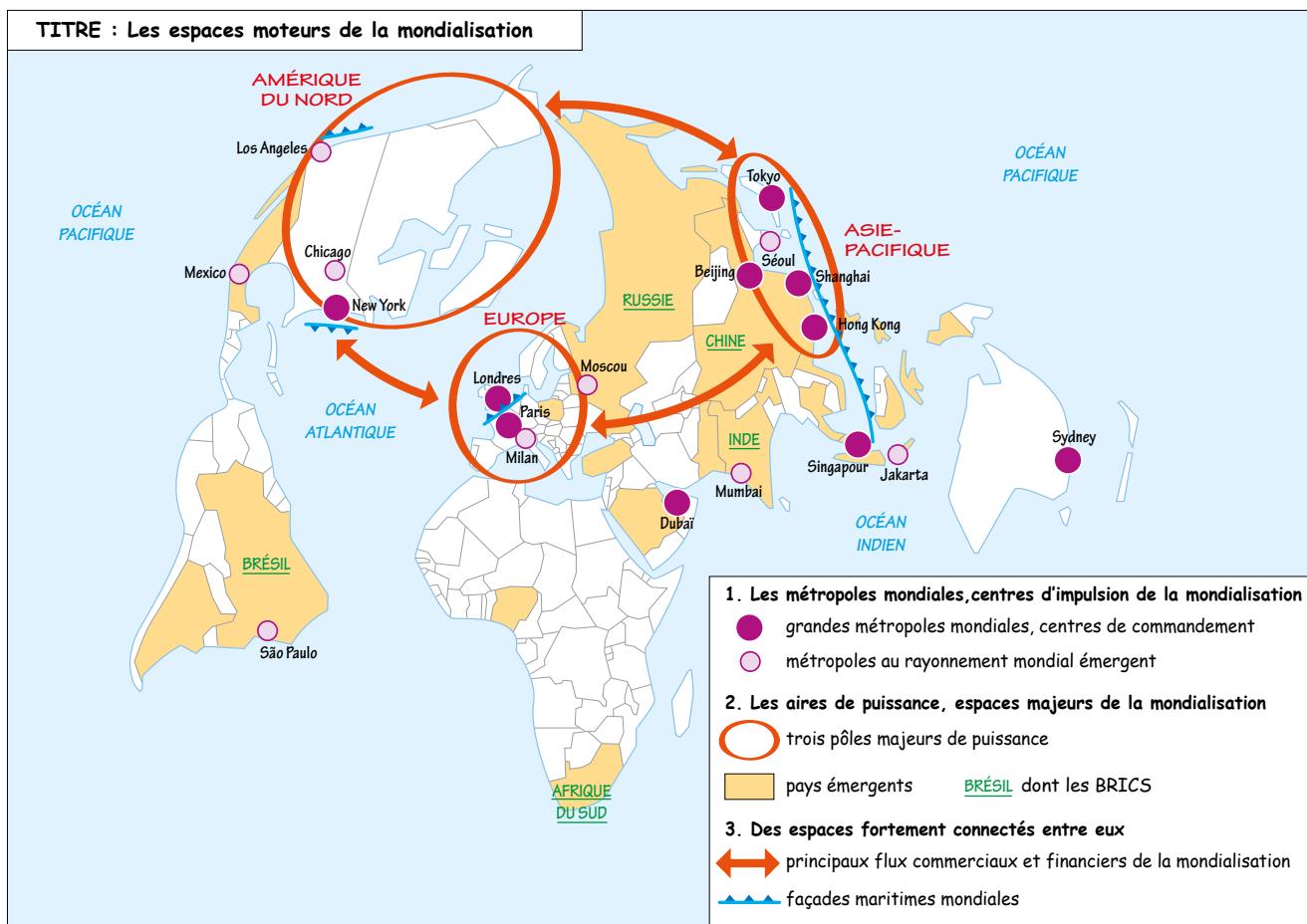
4. Non, le document 1 n'évoque pas du tout la situation des travailleurs. Le libre-échange n'est vu que comme un outil de la croissance.

5. Dans le document 2, le libre-échange est vu comme un outil d'asservissement des populations. Les États-Unis apparaissent comme les chefs d'orchestre de cette « mise en esclavage ». Les États-Unis ont été effectivement de grands défenseurs du libre-échange avant l'élection de D. Trump, notamment en multipliant les accords de libre-échange avec le reste du monde (l'ACEUM/NAFTA ici, c'est-à-dire avec le Canada et le Mexique ; et le TPP, le Partenariat Trans-Pacifique – D. Trump a fait le choix de se retirer de cet accord en 2017). De plus, les États-Unis soutiennent activement l'OMC et accueillent sur leur territoire la Banque mondiale et le FMI, qui organisent et régulent la mondialisation.

6. Selon le document 2, les conséquences du libre-échange sont un appauvrissement des populations et une limitation, voire une absence des droits des travailleurs. Ce document n'évoque pas le fait qu'une partie de la population des pays émergents s'est enrichie et qu'une classe moyenne est apparue dans différents pays.

7. Le plan B est plus adapté car il est davantage territorialisé, géographique et davantage nuancé.

## Transposer un texte en croquis p. 140



## Analyser un document p. 141

Le Vietnam est un pays d'Asie du Sud-Est, situé au sud de la Chine, en bordure de la mer du même nom. C'est un territoire émergent au sein de la mondialisation ; cette dernière est un processus d'ouverture des économies nationales sur un marché devenu planétaire dans une dynamique de mise en relation. Chaque espace connaît des modalités différentes, des formes particulières pour intégrer cette mondialisation, ainsi que des facteurs divers expliquant cette insertion à ce processus. L'article de C. Dembik, « Le Vietnam est le grand gagnant de la guerre commerciale entre D. Trump et la Chine », publié dans Capital le 2 juillet 2019, permet de mettre en évidence les modalités et les facteurs à l'origine de l'intégration du Vietnam dans la mondialisation.

### I. Les modalités d'intégration du Vietnam dans la mondialisation

1. Forme classique d'intégration dans un premier temps : production de textile et de chaussures. Secteur manufacturier qui se développe à l'international.

2. Développement du secteur des technologies de pointe dans un deuxième temps. Désormais les téléphones portables (notamment des smartphones) représentent 20 % des exportations vietnamiennes.

### II. Les facteurs d'intégration du Vietnam dans la mondialisation

1. Main-d'œuvre nombreuse et bas salaires au Vietnam : délocalisations des entreprises présentes en Chine vers

le Vietnam pour profiter des faibles coûts salariaux (alors qu'ils ont tendance à augmenter en Chine).

2. Logique géographique de proximité avec la Chine : pour les entreprises qui souhaitent délocaliser à l'extérieur de « l'empire du milieu », franchir la frontière est facile. La guerre commerciale, débutée en janvier 2018, entre les États-Unis de D. Trump et la Chine n'a fait qu'accentuer un phénomène préexistant. La peur des sanctions économiques s'ajoute à la tentation de produire à moindre coût.

### Question problématisée p. 141

**Sujet 1 : Pourquoi les territoires sont-ils inégalement intégrés dans la mondialisation ?**

Les trois mots-clés du sujet sont « territoires », « inégalement intégrés » et « mondialisation ». Le sujet invite à expliquer l'inégale intégration des territoires, portions d'espaces appropriées, dans la mondialisation, qui est un processus d'ouverture des économies nationales sur un marché devenu planétaire dans une dynamique de mise en relation. Il s'agit donc d'étudier les différents facteurs d'attractivité ou de marginalisation des territoires. Les explications peuvent être géographiques, politiques, économiques ou sociales. Des exemples à différentes échelles sont les bienvenus pour illustrer les différents facteurs et pour éviter une analyse caricaturale. Le sujet permet aussi de mesurer le caractère mouvant du processus d'intégration à la mondialisation et les stratégies

d'acteurs qui peuvent changer la situation d'un territoire dans la mondialisation.

Pour répondre à la question, on peut suivre le plan suivant :

### I. Les facteurs d'intégration des territoires dans la mondialisation

1. À l'échelle mondiale, les pôles majeurs de la mondialisation sont accessibles, valorisent leurs interfaces frontalières et leurs façades maritimes et possèdent de puissants *hubs*.

2. À l'échelle nationale, les espaces très intégrés se distinguent par des spécificités fonctionnelles. Les métropoles sont au cœur de la mondialisation car elles concentrent des fonctions stratégiques et de commandement.

### II. Les facteurs limitant l'intégration des territoires dans la mondialisation

1. Cumul de faiblesses de certains territoires qui entraînent leur mise à l'écart du commerce mondial : enclavement, instabilité politique, risque-pays élevé.

2. La grande pauvreté est aussi un facteur limitant l'intégration à la mondialisation (de l'échelle locale au sein des métropoles à l'échelle mondiale) : faible niveau de qualification, manque de main-d'œuvre qualifiée et infrastructures de transports défaillantes.

### III. Le caractère mouvant de cette intégration des territoires dans la mondialisation

1. De nouvelles stratégies d'acteurs (État, organisations régionales, entreprises) peuvent changer la situation d'un territoire dans la mondialisation que ce soit à l'échelle locale ou nationale (ouverture aux IDE, création de zones franches ou de paradis fiscaux).

2. La situation peut évoluer en fonction de la découverte de nouvelles ressources rares ou du changement climatique, qui peuvent permettre de valoriser certains espaces. D'autres en revanche deviennent répulsifs en cas de tarissement des ressources, de pollution excessive du territoire ou d'instabilité politique.

### Sujet 2 : Comment se caractérisent les pôles majeurs de la mondialisation et les territoires restés en marge ?

Les mots-clés du sujet sont « pôles majeurs », « mondialisation » et « territoires en marge ». Le sujet invite à caractériser les espaces très dynamiques (à toutes les échelles) et les territoires, (portions d'espaces appropriées) à l'écart de la mondialisation, qui est un processus d'ouverture des économies nationales sur un marché devenu planétaire dans une dynamique de mise en relation. Ce sujet invite à réfléchir sur la hiérarchisation des territoires provoquée par la mondialisation. La démonstration doit être multiscalaire car la différentiation spatiale s'exerce à toutes les échelles. Le concept « d'inégalités territoriales » doit émerger de cette caractérisation des pôles majeurs de la mondialisation et des territoires restés en marge.

Pour répondre à la question, on peut suivre le plan suivant :

### I. Les pôles majeurs, moteurs de la mondialisation

1. À l'échelle mondiale, les pôles majeurs de la mondialisation concentrent 80 % de la richesse mondiale et génèrent les trois quarts des flux commerciaux. Ces aires de puissance sont à l'origine de 90 % des opérations financières et de 75 % de la Recherche-Développement dans le monde.

2. À l'échelle nationale, ce sont les métropoles, particulièrement les villes mondiales, qui concentrent ces activités. Ces villes très dynamiques se trouvent à la fois dans les trois pôles majeurs (l'Amérique du Nord, l'Europe occidentale et l'Asie pacifique) et dans les pays émergents. Elles abritent les centres financiers qui sont au cœur de la mondialisation.

### II. Les territoires à l'écart des flux mondialisés

1. Les PMA sont souvent des territoires en marge de la mondialisation, qu'ils se situent en Afrique, en Asie ou en Amérique. Ce sont des espaces dépendants des remises des migrants et de l'aide internationale. Une grande partie de leur population vit en dessous du seuil de pauvreté. Leur économie est peu diversifiée.

2. Les États défaillants ou en guerre sont aussi en marge de la mondialisation. Ils ne parviennent pas à contrôler leur territoire et à s'insérer dans les flux internationaux, ou alors de manière illicite (piraterie, drogue). De rares États sont à l'écart des flux mondialisés pour des raisons idéologiques (Corée du Nord).

### III. Une hiérarchisation multiscalaire

1. À l'échelle nationale, la mondialisation favorise les territoires métropolitains et les littoraux. Ainsi les espaces intérieurs et faiblement peuplés sont beaucoup plus faiblement intégrés à la mondialisation.

2. Au sein des métropoles, la mondialisation renforce les inégalités sociales : la ségrégation socio-spatiale y est très forte. Existence de *gated communities* et de bidonvilles.

### Sujet 3 : En quoi les associations régionales sont-elles des atouts dans la mondialisation ?

Les mots-clés du sujet sont « associations régionales », « atouts » et « mondialisation ». Les associations régionales sont des regroupements entre États d'une même région. Elles ont toutes un fonctionnement et des objectifs différents (économiques et/ou politiques). Ce sujet invite à expliquer les avantages que confère ce regroupement au sein de la mondialisation, qui est un processus d'ouverture des économies nationales sur un marché devenu planétaire dans une dynamique de mise en relation. Derrière ces atouts, il est également important de faire état des tensions qui existent au sein de ces organisations. Ces conflits ou oppositions peuvent affaiblir les atouts de ces associations régionales.

Pour répondre à la question, on peut suivre le plan suivant :

### I. Peser dans la mondialisation

1. Exister sur la scène mondiale : l'association entre différents pays permet de coopérer pour être plus fort dans l'espace concurrentiel de la mondialisation.

**2.** Associations économique et/ou politique. Donner des exemples de chaque type d'associations (l'UE comme modèle le plus abouti).

## **II. Renforcer l'attractivité**

**1.** Renforcer la puissance économique. Commerce intra-zone comme moteur de développement (corridors). Libre-échange.

**2.** Être un pôle majeur de la mondialisation. Les échanges mondiaux s'organisent principalement entre les grandes associations régionales.

## **III. Des tensions au-delà des atouts**

**1.** Des tensions dans toutes les organisations. Pays en tensions car la compétition est souvent plus forte que la coopération dans ces associations régionales.

**2.** Remise en cause de ces associations par des mouvements citoyens : pour qui est-ce un atout d'appartenir à ces organisations ? Altermondialisme qui rejette cette logique de mondialisation libérale.

# 4 Le rayonnement de la France dans le monde

## Le point sur le programme et l'organisation du chapitre

Incluse dans l'étude des « Dynamiques territoriales, coopérations et tensions dans la mondialisation » (thème 2), l'analyse à l'échelle française de ces thématiques reprend des approches identiques mais n'a cependant pas les mêmes angles d'étude.

Les élèves doivent certes s'appuyer sur le même contexte d'une mondialisation qui met en concurrence les territoires, « est révélateur d'inégalités territoriales » (texte du BO) et étudier l'inégale attractivité des territoires français dans la mondialisation. Il s'agit alors, comme dans le chapitre 3, de mesurer cette inégale attractivité et donc de s'interroger sur les critères qui peuvent être retenus pour la mesurer (double-page Carte pp. 156-157), de comprendre les processus en œuvre qui expliquent cette attractivité (double-page cours p 158-159) ou de s'interroger sur la manière dont les différents types de territoires français sont intégrés dans la mondialisation (double-page Débat, « Comment les territoires ruraux sont-ils intégrés dans la mondialisation ? », pp. 160-161).

Les notions de dynamisme et d'attractivité sont souvent proches et peu évidentes à distinguer, mais il s'agit bien ici de mesure l'attractivité (capacité d'un territoire à attirer des activités économiques et des hommes) dans la mondialisation, donc à partir de critères tels que les touristes étrangers et non l'ensemble des touristes du territoire, ou les IDE. De nombreux indicateurs composites d'attractivité (comme ceux proposé par Arthur Loyd ou celui présenté ci-dessous) peuvent être des sources intéressantes mais elles doivent être recoupées par d'autres analyses. Ces indicateurs sont par ailleurs évolutifs et donc à actualiser régulièrement.

Parallèlement à l'analyse de l'attractivité, le programme nous demande de réfléchir à la notion de rayonnement d'un territoire (l'influence de celui-ci sur d'autres territoires), ici plutôt envisagé comme la France dans son ensemble, en étudiant « le rayonnement international différencié de la France ». Cet angle n'a pas été abordé dans le chapitre 3, il est donc nouveau pour l'élève. L'adjectif « différencié » insiste immédiatement sur l'inégalité de ce rayonnement selon les différentes régions du monde et selon la nature du rayonnement, politique, culturel ou économique (double-page Carte pp. 150-151). Une approche thématique permet d'expliquer comment et sur quels territoires s'exerce le rayonnement de la France dans le monde (Cours pp. 152-153). L'exemple du musée du Louvre d'Abu Dhabi (pp. 154-155) met en valeur un élément concret du rayonnement culturel, mais aussi politique, de la France.

## Complément

### Un autre exemple d'indice d'attractivité du territoire : celui des conseillers du commerce extérieur de la France (mai 2019)

Il est construit sur la base d'un sondage en ligne accessible à l'ensemble du réseau des conseillers du commerce extérieur, soit 4 200 CCE, dont près des deux tiers basés à l'étranger dans 148 pays. Il leur est demandé d'évaluer la perception qu'ont les investisseurs potentiels de l'attractivité de la France selon douze critères. L'Indice d'Attractivité du Territoire est une « note » sur 100.

	2019	Évolution par rapport à 2018
Un environnement culturel attrayant	91/100	- 1
Une forte qualité de vie et un environnement attractif	86/100	- 3
Des infrastructures de qualité	86/100	- 3
De fortes capacités d'innovation et de recherche	85/100	- 3
Une main-d'œuvre de qualité	80/100	- 2
Un cadre juridique attrayant	76/100	- 2
Un approvisionnement énergétique sécurisé et une énergie peu coûteuse	75/100	- 2
Un relativement bon niveau de sûreté des personnes	64/100	- 3

[https://www.cnccef.org/wp-content/uploads/2019/05/PUB\\_FICHIER\\_3487\\_1558705539-1.pdf](https://www.cnccef.org/wp-content/uploads/2019/05/PUB_FICHIER_3487_1558705539-1.pdf)

## pp. 142-143 Photographies d'ouverture

Les deux photographies en vis-à-vis présentent les deux notions à interroger, le rayonnement et l'attractivité.

À gauche, le sommet du G7 à Biarritz, les 23-25 août 2019. L'événement est un bon indicateur du rayonnement politique et économique de la France. Le président de la République française, Emmanuel Macron, est entouré à sa droite de Donald Trump (États-Unis) et à sa gauche d'Angela Merkel (Allemagne), ayant elle-même à sa gauche, Justin Trudeau (Canada) et Boris Johnson (Royaume-Uni) de dos ; toujours de dos à gauche Donald Tusk (président du Conseil, Union européenne), Giuseppe Conte (Italie) et enfin Shinzo Abe (Japon). La portée de ces sommets (initiés en 1975 avec seulement 6 pays par Valéry Giscard d'Estaing) est à relativiser par rapport au poids économique actuel des 7 « plus grandes puissances économiques mondiales » et à l'absence de la Chine, voire de l'Inde, mais le rayonnement de l'événement est international et le pays qui l'accueille bénéficie d'une mise en valeur très forte pendant quelques jours (le précédent sommet du G7 organisé par la France date de 2011, sous la présidence de Nicolas Sarkozy, et s'est déroulé à Deauville). Le choix de la France de localiser le sommet à Biarritz, et non à Paris, braque les projecteurs sur un territoire français littoral balnéaire, certes déjà touristique, mais moins connu internationalement que Nice ou la Côte d'Azur par exemple. Ce sommet contribue donc à renforcer l'attractivité de la côte basque et de Biarritz.

Sur l'événement, site officiel : <https://www.elysee.fr/g7/2019/08/26/declaration-des-chefs-detat-et-de-gouvernement-du-g7>

On trouvera une frise des différents G sous le titre « Etapes historiques » au lien suivant : <https://espace-mondial-atlas.sciencespo.fr/fr/rubrique-tentatives-de-regulations/article-6A02-multilateralisme.html>

La photographie de droite présente un couple de jeunes mariés chinois pris en photo en 2018 au Trocadéro avec la tour Eiffel en arrière-plan. Avec 1,2 million, les Chinois forment le 4<sup>e</sup> contingent de touristes étrangers en Île-de-France après les Américains, les Britanniques et les Allemands. La robe blanche à traîne et le costume sont des marqueurs du mariage occidental et font partie du « décor » parisien recherché. Se « marier » (le mariage civil a lieu dans le pays d'origine) dans la ville romantique par excellence, y passer sa lune de miel, est un motif de séjour touristique. C'est bien l'attractivité de Paris, en Asie en particulier, qui est illustrée par cette image. Le chiffre des touristes montrant la part très importante de Paris est à rapprocher de la carte 1 p. 156 (L'attractivité touristique des territoires français) qui montre le volume des nuitées étrangères.

## pp. 144-149 Étude de cas

### Paris et l'Île-de-France, rayonnement mondial et inégale attractivité

L'étude de cas en ouverture de chapitre, « Paris et l'Île-de-France, rayonnement mondial et inégale attractivité », intègre les deux angles d'étude proposés dans le chapitre (rayonnement et attractivité) et présente une analyse à l'échelle régionale mais aussi intra-régionale. Le cas particulier de ce territoire, qui abrite la capitale, présentant à la fois la plus grande attractivité et le rayonnement le plus fort à l'échelle nationale, nous a fait adopter un format plus long que d'habitude (3 doubles-pages). Bien entendu, chacun est libre de débuter par cette étude de cas ou d'utiliser de manière fractionnée certains de ses éléments pour illustrer le cours.

### Réponses aux questions p. 145

#### Parcours 1

1. La métropole parisienne est la capitale politique de la France (depuis la monarchie). Ce statut spécifique fait d'elle une métropole politique qui accueille et concentre les ministères et les organes du pouvoir politique (Palais de l'Élysée, Assemblée Nationale, Sénat...).

À l'intérieur de la région Île-de-France, elle est donc bien plus qu'une capitale de région : elle est un territoire qui participe au rayonnement politique de la France (quartier des ambassades, présence d'institutions internationales comme l'OCDE ou l'Unesco).

2. Les sites emblématiques sont des lieux chargés d'histoire qui sont mondialement connus et représentent Paris, voire la France : la tour Eiffel, les Champs-Élysées ou le château de Versailles par exemple. Grâce à ce statut, ils sont des vecteurs du rayonnement de la France.

3. L'incendie de la cathédrale Notre-Dame de Paris en 2019 a provoqué « une émotion et un engagement à donner » à l'échelle internationale (Brésil, États-Unis, 17 000 personnes de 160 pays différents), ce qui prouve que ce monument, ce « site emblématique », participe au rayonnement international de Paris, voire de la France.

4. D'après les critères proposés, on peut évaluer le rayonnement économique de Paris face aux métropoles mondiales. Elle a le premier rang européen, face à Berlin et Londres, pour l'accueil d'étudiants pour 10 000 habitants (attention : il ne s'agit pas que des étudiants étrangers, la centralisation des études supérieures y est plus forte que chez les voisins européens, ce qui peut aussi expliquer cet aspect) et surtout pour le nombre de brevets déposés pour 10 000 habitants et le nombre d'entreprises très innovantes ; elle possède un taux comparable d'emplois dans l'industrie de haute technologie que les deux autres capitales européennes. Tous ces critères se rapportent aux fonctions métropolitaines, spécifiques des métropoles. À l'échelle du monde, elle reste bien placée (4<sup>e</sup> rang pour le nombre de brevets et 2<sup>e</sup> pour les entreprises innovantes).

## Parcours 2

Rayonnement			
	politique	économique	culturel
<b>Doc. 1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– présence des ministères (ministère de l'Économie et des Finances à Bercy), du Sénat, de l'Élysée ou de l'Assemblée nationale, mais aussi des institutions internationales (OCDE, Unesco) ou des ambassades</li> <li>– un véritable quartier à l'ouest et au cœur de la ville concentre la plupart de ces éléments</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– présence d'un vaste quartier des affaires sous forme d'un axe et composé de plusieurs zones dont La Défense (hors de la commune de Paris) et le quartier autour des Champs-Élysées</li> <li>– zone de forte concentration de sièges sociaux et de bureaux</li> <li>– 4 quartiers concentrant des start-up à l'est et au nord de Paris (près de la Bastille ou de la Cité des Sciences et de l'Industrie par exemple)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– cœur touristique : quartier central qui regroupe les principaux musées (Le Louvre, le musée d'Orsay...), les lieux de spectacle majeurs (opéras Garnier et Bastille)</li> <li>– quartier latin, adossé au cœur touristique qui a un rayonnement universitaire</li> <li>– nouveau pôle des médias, le long de la Seine à l'ouest de Paris (sièges des journaux, chaînes de TV, radios...)</li> </ul>
<b>Doc. 2</b>	Le chef de l'État russe, Vladimir Poutine, en visite officielle en France, est reçu par le président de la République française, Emmanuel Macron, à Versailles		Le château de Versailles, lieu historique et emblématique majeur de l'Île-de-France
<b>Doc. 3</b>			Incendie de Notre-Dame de Paris, monument historique et religieux, qui entraîne des dons venus du monde entier et une émotion internationale
<b>Doc. 4</b>	Obtention de l'organisation des JO de 2024 à l'issue d'une compétition mondiale	<ul style="list-style-type: none"> <li>– un projet estimé à 6,6 milliards d'euros</li> <li>– sur la photo, en arrière-plan le quartier des affaires La Défense, reconnaissable à son skyline</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– mise en scène des sites emblématiques de Paris comme la tour Eiffel, les Champs-Élysées ou le château de Versailles</li> <li>– logo avec la tour Eiffel diffusé mondialement</li> <li>– la photo propose la perspective des Champs-Élysées vers l'Arc de Triomphe parée du logo de la tour Eiffel</li> </ul>
<b>Doc. 5</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– 2<sup>e</sup> place mondiale pour le nombre d'entreprises innovantes</li> <li>– 4<sup>e</sup> place mondiale pour le nombre de brevets déposés pour 10 000 habitants (1<sup>re</sup> européenne)</li> </ul>	1 <sup>er</sup> rang européen pour le % d'étudiants pour 10 000 habitants (devant Berlin et Londres)

## Bilan du parcours 1 ou 2

L'Île-de-France et sa métropole Paris ont une place spécifique dans le rayonnement de la France à l'étranger. En effet, le rôle de capitale politique de la France, et ce depuis la monarchie, explique que Paris concentre les organes du pouvoir politique français (Palais de l'Élysée, Assemblée nationale, Sénat ou les différents ministères par exemple) souvent regroupés dans des quartiers spécifiques comme celui des ambassades et des ministères dans l'ouest et le centre de Paris. La ville abrite aussi le siège de grandes institutions internationales comme l'Unesco ou l'OCDE. Des sommets internationaux ou l'accueil de chefs d'État, comme Poutine en 2017, s'y déroulent régulièrement. Paris joue donc un rôle essentiel dans le rayonnement politique de la France. Cette région métropolitaine est également un vecteur du rayonnement économique de la France. Paris concentre en effet des fonctions métropolitaines et se place dans

les premiers rangs parmi les métropoles européennes mais aussi mondiales : elle détient par exemple la 2<sup>e</sup> place mondiale pour le nombre d'entreprises innovantes et la 4<sup>e</sup> place mondiale pour le nombre de brevets déposés pour 10 000 habitants (1<sup>re</sup> européenne). Elle abrite un vaste quartier des affaires composé de plusieurs zones dont La Défense (hors de la commune de Paris) et le quartier autour des Champs-Élysées qui est donc une zone de forte concentration de sièges sociaux et de bureaux. Elle possède aussi 4 quartiers concentrant des start-up à l'est et au nord de Paris (près de la Bastille ou de la Cité des Sciences et de l'Industrie par exemple). Paris et sa région sont aussi des vecteurs du rayonnement culturel français. La capitale abrite de très nombreux musées à réputation internationale (Le Louvre, Orsay ou l'Institut du monde arabe par exemple) et des lieux de spectacle majeurs comme les opéras Garnier et Bastille. Les touristes bénéficient d'un cœur touristique, un quartier cen-

tral très animé dans lequel sont regroupés la plupart des lieux emblématiques. En tant que métropole touristique, universitaire et culturelle, Paris et sa région (château de Versailles mais aussi Disney Paris ou le plateau de Saclay, cf. programme de 1<sup>re</sup>) qui vont accueillir les JO en 2024, participent fortement au rayonnement culturel de la France.

## Réponses aux questions p. 147

### Parcours 1

**1.** Avec des projets d'investissements étrangers qui représentent plus d'un quart de son PIB régional (27 %), l'Île-de-France se place en première position des régions françaises. Dans la région qui a la deuxième place, Auvergne-Rhône-Alpes, les projets d'investissements étrangers ne représentent que 13 % du PIB régional, donc deux fois moins qu'en Île-de-France. Or le PIB de l'Île-de-France forme presque un tiers du PIB français, ce qui renforce encore le poids exceptionnellement élevé des projets d'investissements en Île-de-France par rapport aux autres régions françaises, démontrant ainsi la forte attractivité de cette région.

**2.** L'attractivité mondiale de l'Île-de-France se mesure grâce à sa capacité d'attirer des chercheurs (ils sont 100 000 qui déposent le plus grand nombre de brevets de hautes technologies en Europe) et des étudiants (ils sont regroupés dans la plus grande concentration européenne d'étudiants et composés à 20 % d'étudiants étrangers). C'est également une région d'innovation, la première d'Europe en dépenses de R&D, la première en Europe de l'Ouest pour le développement des start-up et le plus grand marché de consommation d'Europe. Cette région possède un héritage culturel unique avec des lieux connus mondialement et donc un cadre de vie attractif ainsi qu'une accessibilité très forte, permise notamment grâce à deux aéroports internationaux. À l'échelle nationale, les mêmes critères sont utilisés : on voit que l'Île-de-France est le plus grand bassin d'emplois de France par exemple. Si l'Île-de-France se positionne en première place en Europe, elle se trouve aussi en première place à l'échelle nationale par rapport aux autres régions françaises.

**3.** L'attractivité économique de l'Île-de-France se voit clairement lors du salon international de l'innovation de 2019 qui permet aux 130 start-up présentes de rencontrer « les décideurs économiques des principaux pays participant au salon », d'établir « des démarches de coopération avec les grandes régions économiques du monde » et d'obtenir des « accords de partenariat et des levées de fonds ». La venue de ces décideurs internationaux illustre bien cette attractivité, ce que le texte appelle « la reconnaissance internationale ». Le document 3 souligne justement le poids très important des start-up en Île-de-France qui est la région en Europe de l'Ouest qui en localise le plus grâce au nombre élevé de chercheurs (100 000) en hautes technologies, aux capacités de R&D et aux très nombreuses entreprises.

**4.** Le tourisme est un secteur économique qui a un poids important en Île-de-France : 84 000 entreprises travaillent dans ce secteur pour accueillir 48 millions de touristes qui dépensent plus de 20 milliards d'euros. Ces touristes sont attirés par « l'héritage culturel unique » de la région avec ses lieux emblématiques. 42 % des touristes sont internationaux, leur venue étant favorisée par une « accessibilité exceptionnelle », ce qui montre le rôle du tourisme dans l'attractivité de la région à l'échelle internationale.

**5.** On peut parler d'une attractivité culturelle de l'Île-de-France à cause de la forte concentration de musées à réputation internationale (Le Louvre, Orsay, Pompidou..) et de lieux typiques connus de tous (tour Eiffel, quais de Seine...) mais aussi parce que Paris est régulièrement choisi comme lieu de tournage de films étrangers, par exemple depuis peu des films de Bollywood comme *Befikre* qui mettent en valeur les lieux emblématiques de la capitale telle la basilique du Sacré-Cœur de Montmartre.

### Parcours 2

Liste des critères à retenir :

- part des investissements étrangers dans le PIB ;
- taille du bassin d'emplois et de consommation ;
- nombre d'entreprises dont les start-up ;
- nombre de chercheurs et de dépenses R&D ;
- qualité de l'accessibilité ;
- cadre de vie.

Plan de l'argumentation orale :

L'Île-de-France est la région idéale pour vous installer grâce à ses nombreux atouts qui en font une région très attractive :

- La 1<sup>re</sup> région économique d'Europe qui vous offrira à la fois un grand marché de consommation et un bassin d'emplois pour recruter ;
- une région très innovante, concentrant start-up, forte capacité de R&D et chercheurs, qui stimulera votre capacité d'innovation ;
- une région très bien connectée et agréable à vivre : très bonne accessibilité pour vos productions comme pour les personnes et région à fort capital culturel.

### Bilan du parcours 1 ou 2

L'Île-de-France est le territoire productif le plus attractif en France, son PIB représente un tiers du PIB français en 2017 et les projets d'investissement étrangers y ont une part de 27 %, le double de la deuxième région la plus attractive en France, Auvergne-Rhône-Alpes. C'est donc un véritable territoire d'investissements, particulièrement dans les start-up. Région française la plus peuplée, elle abrite le plus grand bassin d'emplois de France.

À l'échelle européenne, elle est attractive car ses 100 000 chercheurs déposent le plus grand nombre de brevets en Europe. C'est aussi la première région pour ses capacités

et dépenses en R&D et la plus grande concentration d'étudiants de l'enseignement supérieur, 20% de ses étudiants sont étrangers. Elle se positionne comme la première région d'Europe de l'Ouest pour le nombre de ses start-up.

Cette attractivité est enfin internationale, d'abord touristique avec plus de 40 % de ses touristes qui viennent de l'étranger (États-Unis, Europe de l'Ouest et Chine) et sa première place pour le nombre de salons organisés. Son héritage culturel (très nombreux musées et sites de réputation internationale) attire les touristes comme les producteurs pour y tourner des films mais aussi les actifs pour son cadre de vie et de travail. Combiné à sa très bonne connectivité, c'est un élément qui renforce l'attractivité économique (tissu industriel dense et entreprises innovantes) visible par le grand nombre d'investissements étrangers par exemple.

## Réponses aux questions p. 148

### Parcours 1

1. Les espaces économiques attractifs sont nombreux en Île-de-France : ce sont des pôles économiques localisés à Paris et tout autour de Paris en banlieue, comme La Défense ou Saclay, autour des aéroports (Roissy et Orly) et le long des axes de communication comme le long de la Seine à Evry. Ils sont composés de centres d'affaires, très regroupés dans Paris et à proximité (La Défense), mais aussi de centres de recherche et de développement et de campus de grandes écoles et universités comme dans le quartier latin ou sur le plateau de Saclay et enfin de sites touristiques internationaux, tels Disney Paris à Marne-la-Vallée ou Versailles. Paris *intramuros* comprend tous les types d'espaces économiques attractifs.

2. Les territoires les mieux connectés sont plus attractifs. Ils se trouvent le long des axes de LGV et bien desservis par les gares LGV comme Massy (zone Paris Saclay) ou Marne-la-Vallée, les aéroports ou encore les axes autoroutiers, comme Évry. Les zones attractives cumulent en général plusieurs modes de transport qui les connectent à l'échelle européenne ou internationale comme la Vallée de la Seine (A13 et voie fluviale) ou la zone Roissy-Le Bourget (A1, aéroport de Roissy et LGV Nord en direction de Londres, Bruxelles et Amsterdam).

3. Les territoires les moins attractifs sont d'abord les plus éloignés de Paris en Essonne, Seine-et-Marne, dans les Yvelines ou le nord du Val d'Oise, même s'il existe aussi quelques territoires de proche banlieue peu attractifs. Ils sont mal desservis par les différents réseaux de transports rapides. C'est donc le cumul de l'éloignement au centre et de la faible connectivité qui caractérise et explique la moindre attractivité de ces périphéries de la métropole.

4. D'après la légende, les projets ont pour but de renforcer l'attractivité et la connectivité ; ils devraient donc permettre de rendre plus attractifs économiquement certains territoires. Ainsi les sites des JO 2024 en Seine-Saint-Denis, au nord de Paris, en proposant de nou-

veaux équipements et installations qui resteront après les Jeux, ou le projet de métro Grand Paris Express qui dessert en plusieurs boucles l'ensemble de la proche banlieue (la « petite couronne ») et certains territoires de grande banlieue sans passer par Paris, doivent rendre plus attractifs ces territoires pour l'installation d'activités économiques. Les territoires plus lointains ne bénéficient cependant pas de ces aménagements. De même, 11 territoires de projet ont été définis à partir de pôles économiques existants ; ils permettront de renforcer leur attractivité par rapport au reste des territoires franciliens. Enfin la politique d'accueil facilité à La Défense des entreprises quittant Londres à la suite du Brexit et la construction du CDG express renforcent l'attractivité de territoires économiques déjà attractifs et ne permettent donc pas de diminuer les différences d'attractivité entre territoires franciliens.

### Parcours 2

Étampes dans l'Essonne, Marne-la-Vallée en Seine-et-Marne et Paris ne possèdent pas la même attractivité. Étampes et Marne-la-Vallée sont situés en grande banlieue mais ne présentent pas du tout les mêmes espaces économiques, ni la même attractivité. À Étampes, aucun type d'espace attractif n'est répertorié selon la légende. Situé à environ 50 km de Paris, ce territoire loin de Paris et mal desservi par des liaisons rapides (ni autoroute ni LGV) a une faible attractivité. Aucun aménagement pour renforcer son attractivité ou sa connectivité n'est programmé. Marne-la-Vallée en revanche accueille le site touristique international Disneyland Paris qui se trouve à l'intérieur d'une vaste zone de territoire de projet incluant campus de grandes écoles et quartier d'affaires, même si ceux-ci sont éloignés du parc de loisirs. C'est un territoire étiré le long de l'axe de la Marne et desservi à la fois par l'A4 et par une ligne LGV qui peut aussi bien desservir le Nord de l'Europe que l'Ouest et le Sud de la France. Le projet de métro Grand Paris Express doit encore renforcer la connectivité de l'espace le plus proche de Paris. Marne-la-Vallée est donc un territoire attractif. Paris enfin comporte tous les types d'espaces économiques attractifs, un grand centre d'affaires dans l'ouest près des Champs-Elysées, et d'autres plus petits disséminés dans la capitale, des sites touristiques internationaux comme Le Louvre, Notre-Dame ou la tour Eiffel, des campus de grandes écoles et universités, surtout au quartier latin, et enfin des centres de recherche et de développement. Ce territoire est desservi par quatre gares qui accueillent les LGV à échelle nationale et européenne ainsi que par toutes les autoroutes qui le desservent selon un réseau en étoile. Le projet du CDG express, permettant de mieux relier l'aéroport Roissy à Paris, renforcera sa connectivité à l'échelle internationale et donc son attractivité.

### Bilan du parcours 1 ou 2

Les inégalités d'attractivité en Île-de-France sont fortes selon le type d'espace productif, la localisation et la connectivité des différents territoires franciliens. Plus les

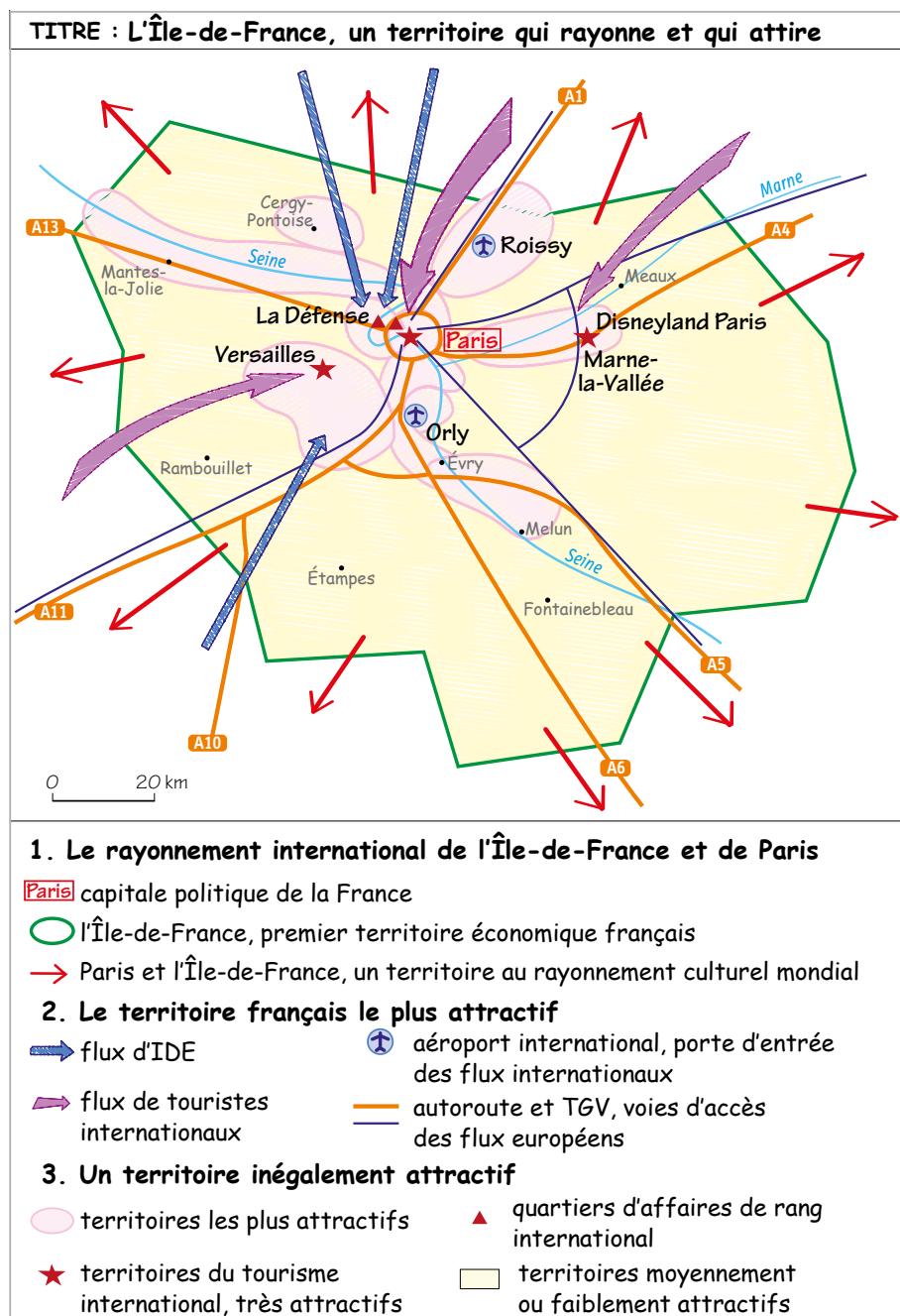
territoires sont en position centrale, plus ils sont attractifs ; cependant, plus que la distance, c'est l'intensité de la connectivité qui est essentielle : un territoire mal connecté, même proche de Paris, sera peu attractif.

Paris possède tous les types d'espaces économiques attractifs, un grand centre d'affaires dans l'ouest près des Champs-Elysées et d'autres plus petits disséminés dans la capitale, des sites touristiques internationaux comme Le Louvre, Notre-Dame ou la tour Eiffel, des campus de grandes écoles et universités (quartier latin) et enfin des centres de recherche et de développement. Les territoires de la petite couronne qui jouxtent Paris et sont bien desservis sont également très attractifs avec en premier lieu La Défense, un quartier d'affaires avec plus d'un million de bureaux mais aussi de nombreux centres de recherche et

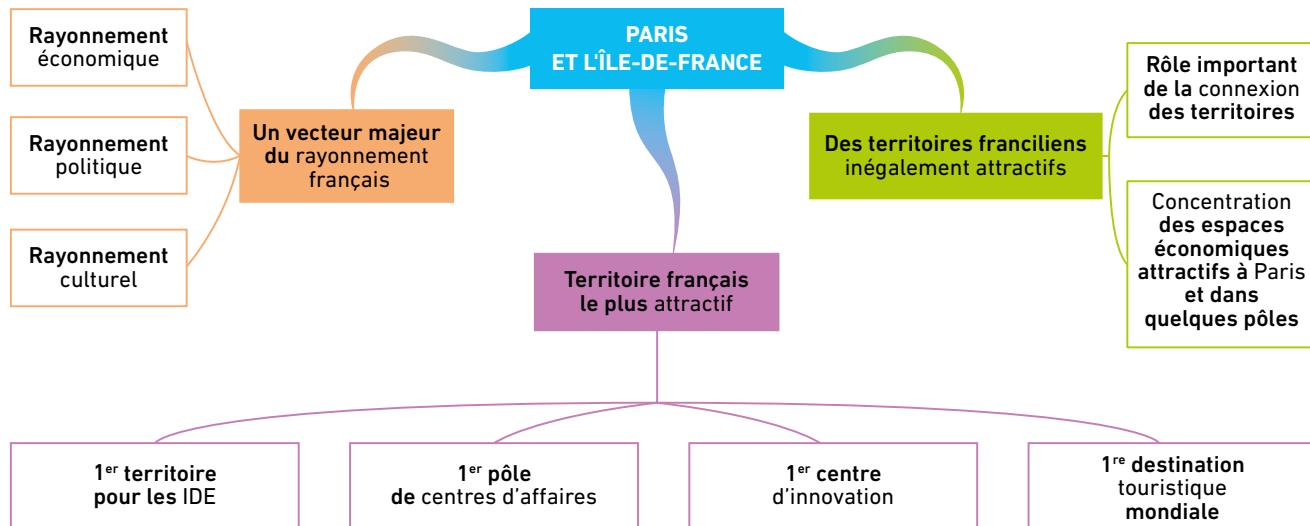
de développement, par exemple dans les Hauts-de-Seine. Les territoires autour des deux aéroports, Roissy-Charles-de-Gaulle au nord et Orly au sud, et très bien connectés par des LGV et autoroutes localisent aussi des quartiers d'affaires et sont très attractifs. Des territoires plus éloignés, comme Marne-la-Vallée (Disney est à une quarantaine de km de Paris), mais très bien desservis par des moyens de communication efficaces, LGV et autoroutes, et/ou présentant des activités économiques spécifiques attractives (site touristique international pour Disney, exceptionnelle densité de grandes écoles et centres de recherche pour Saclay), sont également très attractifs. Au contraire, les territoires de banlieue sans activités métropolitaines et mal connectés à l'échelle nationale et internationale sont beaucoup moins attractifs.

## Faire le bilan de l'étude de cas p. 149

Compléter le croquis



## Compléter la carte mentale



## pp. 150-151 Cartes

### Le rayonnement de la France

Les trois cartes à l'échelle mondiale reprennent différents critères classiques qui permettent de mesurer le rayonnement géopolitique, culturel et économique différencié de la France dans le monde.

### Réponses aux questions

1. La France appartient au petit groupe des puissances qui ont un statut particulier à l'ONU car elle fait partie des cinq membres permanents du Conseil de sécurité (avec droit de véto), elle en est membre fondateur comme pour l'OTAN, l'alliance militaire la plus forte, et l'UE (alors dénommée CEE), l'organisation régionale la plus intégrée.

2. La France est l'une des neuf puissances nucléaires, c'est un atout important de sa puissance militaire. Elle possède des bases militaires permanentes localisées dans ses territoires d'outre-mer (Nouvelle-Calédonie, La Réunion, ou Guyane) grâce auxquelles elle est présente dans de très nombreuses parties du monde. Elle a aussi des accords de coopération militaire avec des États dans lesquels elle a en permanence des forces (Djibouti, Côte d'Ivoire ou Émirats Arabes Unis) et intervient actuellement dans des opérations à l'étranger (par exemple, l'opération Barkhane qui lutte contre le terrorisme au Sahel), le plus souvent dans le cadre de l'OTAN ou de l'ONU. Son influence militaire est différenciée car elle est plus forte en Afrique que dans le reste du monde. Cette-ci forme une partie importante du rayonnement géopolitique de la France.

3. Tous ces éléments permettent de conclure que la France a une influence géopolitique internationale.

4. En dehors de la France et de ses territoires d'outre-mer, le français est langue officielle au Canada et dans des pays d'Afrique occidentale (Mali, RDC, Bénin ou Côte

d'Ivoire) ainsi qu'à Madagascar. Les apprenants du français en 2018 sont surtout présents en Afrique du Nord et Moyen-Orient (23 millions), en Afrique subsaharienne et océan Indien (12 millions) et en Europe (10,5 millions), dans une moindre mesure en Amérique et Caraïbes et Asie et Océanie. La colonisation par la France de territoires en Afrique explique largement cette situation, ainsi que la proximité géographique des pays européens.

5. L'influence du français dans le monde est très différenciée : le nombre de locuteurs du français et d'apprenants ainsi que la présence d'au moins un institut français montrent que le français est très présent en Afrique, surtout du Nord et de l'Ouest, en Europe et dans une moindre mesure au Proche-Orient. En Amérique, à l'exception du Canada, en Asie et Océanie, l'influence du français est bien moindre.

6. Le rayonnement économique de la France passe par son poids en tant que puissance économique – elle fait partie des 10 premières – et son appartenance au G7 et au G20. Elle possède entre 19 et 50 (des 500 plus grandes) FTN et fait partie des 10 premiers pays pourvoyeurs d'IDE en 2017 (8<sup>e</sup> rang).

7. Son rayonnement est largement inférieur à celui des États-Unis, première puissance économique mondiale avec le premier PIB (20 000 milliards de dollars en 2017), la première place comme pourvoyeurs d'IDE et plus de 100 (des 500 plus grandes) FTN. Il est également inférieur à celui de l'Allemagne dont le PIB et le nombre d'IDE sortants sont supérieurs.

8. Le rayonnement de la France à l'étranger présente différentes facettes. Il est à la fois géopolitique, culturel et économique. En tant que membre d'organisations internationales ou régionales influentes, le Conseil de sécurité de l'ONU, l'OTAN ou l'UE, la France agit comme une puissance politique et militaire à l'échelle internationale. Ses engagements multiples sur le terrain dans différentes parties du monde l'illustrent. Ce rayonne-

ment militaire est cependant différencié, il est essentiellement fort en Afrique et au Moyen-Orient. Grâce à la diffusion du français dans plusieurs continents, comme langue officielle ou apprise, et aux instituts français, le rayonnement de la France est aussi culturel. Là encore ce dernier est différencié et nettement plus important en Afrique, Moyen-Orient et Europe. Le rayonnement est

enfin économique grâce à son appartenance au groupe des dix plus grandes puissances économiques mondiales et son action au G7 et au G20. La France est ainsi le 8<sup>e</sup> pourvoyeur d'IDE au monde et possède entre 19 et 50 (des 500 plus grandes) FTN dont les filiales sont présentes partout.

## 9.

	<b>Rayonnement politique</b>	<b>Rayonnement militaire</b>	<b>Rayonnement économique</b>
<b>France</b>	Membre du Conseil de sécurité de l'ONU Membre de l'OTAN Membre de l'UE	Membre de l'OTAN Puissance nucléaire	Membre du G7 et G20 6 <sup>e</sup> PIB mondial 8 <sup>e</sup> pourvoyeur mondial d'IDE Entre 19 et 50 FTN
<b>États-Unis</b>	Membre du Conseil de sécurité de l'ONU Membre de l'OTAN	Membre de l'OTAN Puissance nucléaire	Membre du G7 et G20 1 <sup>er</sup> PIB mondial 1 <sup>er</sup> pourvoyeur mondial d'IDE Plus de 100 FTN
<b>Chine</b>	Membre du Conseil de sécurité de l'ONU	Puissance nucléaire	Membre du G20 2 <sup>e</sup> PIB mondial 3 <sup>e</sup> pourvoyeur mondial d'IDE Plus de 100 FTN
<b>Allemagne</b>	Membre de l'OTAN Membre de l'UE	Membre de l'OTAN	Membre du G7 et G20 4 <sup>e</sup> PIB mondial 5 <sup>e</sup> pourvoyeur mondial d'IDE Entre 19 et 50 FTN

## pp. 154-155 Exemple

### L'internationalisation des musées français : le Louvre Abu Dhabi

Cet exemple illustre un nouveau type de rayonnement culturel français puisque les musées en s'internationalisant s'exportent via leurs œuvres mais aussi leur savoir-faire et compétences, dans un contexte de concurrence mondiale croissante entre les grands musées. Le Louvre Abu Dhabi est le plus emblématique de cette nouvelle politique des musées français.

#### Parcours 1

1. Le Louvre, comme les autres musées, tel le Centre Pompidou à Malaga, rayonne à l'étranger en prêtant ses œuvres (300 œuvres en prêt à Abu Dhabi jusqu'en 2026 par 12 institutions françaises dont le Louvre). Il y a eu aussi des « tournées triomphales des chefs-d'œuvre des musées Picasso et Marmottan Monet à travers le monde, des expositions clé en main », dans lesquelles le rayonnement passe par la valorisation des compétences des commissaires d'exposition ayant monté celles-ci et pas seulement par les œuvres. Enfin, avec l'ouverture de véritables nouveaux musées portant le même nom et donc la « marque » du musée français (Le Louvre Abu Dhabi et une antenne du Centre Pompidou à Shanghai), le rayonnement prend une nouvelle forme, plus permanente.

2. Les musées français se sont lancés dans le développement de leurs activités (sélectionner des œuvres et les présenter, monter des expositions) au-delà de la France

par la mise en place d'antennes (Pompidou à Shanghai) ou d'investissements (Le Louvre Abu Dhabi).

3. La ministre de la Culture parle de « diplomatie culturelle » pour qualifier ces implantations qui sont des « vecteurs de rayonnement pour nos collections nationales ». C'est bien la capacité de l'État français à rayonner culturellement, à diffuser ses savoir-faire, qui est évoquée. Les musées français sont donc un nouveau vecteur du soft power français.

4. Abu Dhabi a choisi un partenariat avec le Louvre et non avec un autre grand musée, par exemple états-unien, pour le « savoir-faire français » qui a permis de concevoir « une institution originale » qui n'est pas une copie du Louvre. Le musée du Louvre est reconnu pour ses capacités en « formation des personnels, expertise en termes d'acquisitions et de projets scientifiques, création d'expositions ». Ce grand musée peut aussi prêter des œuvres et possède une marque, un nom renommé, qui sera associé au nouveau musée pendant 30 ans. De plus, l'architecte français qui a bâti le musée, Jean Nouvel, est connu internationalement et a obtenu le prix Pritzker en 2018.

5. Grâce au nouveau musée, les Émirats Arabes Unis développent leur rayonnement culturel, et sont devenus plus attractifs. Ce musée est pensé comme un « musée universel, ayant vocation à célébrer l'histoire universelle commune de l'humanité » ; un million de touristes étrangers a déjà fréquenté le musée la première année, ce qui représente 10 % de tous les touristes du pays et place ce musée dans les 100 premiers mondiaux.

## Parcours 2

Le Louvre Abu Dhabi, né d'un partenariat signé en 2007 entre deux États, la France et les Émirats Arabes Unis, et inauguré en 2017 en présence des chefs d'État des deux pays, est considéré comme un élément de soft power à la fois par la France et les Émirats Arabes Unis.

Pour la France, il promeut la culture française à l'étranger en valorisant la « marque » Louvre, le plus grand musée français qui est aussi le plus fréquenté au monde (plus de 10 millions de visiteurs en 2018). Visiter le Louvre Abu Dhabi revient alors à visiter un autre Louvre, dont le nom est immédiatement associé à la France. Sa réalisation met en valeur un architecte français de renommée internationale, Jean Nouvel, prix Pritzker 2008, mais aussi le savoir-faire du Louvre, les compétences françaises en matière de formation, expertise en acquisitions ou création d'exposition, ce qui peut attirer des étudiants ou d'autres institutions muséales à vouloir des compétences françaises dans ce domaine. Ce musée participe donc à la « diplomate culturelle » française et est un vecteur du soft power français.

Mais il est également considéré comme un élément du soft power des Émirats Arabes Unis car ces derniers veulent miser sur la culture et ne pas être uniquement associés à l'exploitation du pétrole. Il leur permet de développer leur tourisme (1 million de visiteurs étrangers dès la première année formant 10 % des effectifs totaux de leurs touristes). Le bâtiment est prestigieux et a une forme audacieuse qui rappelle le tissu urbain du pays, son image est désormais associée au pays. La vocation du musée décrit comme « le premier musée universel dans le monde arabe » est aussi ambitieuse : « célébrer l'histoire commune de l'humanité à travers différentes cultures et civilisations ». Le Louvre Abu Dhabi est bien un élément du soft power des Émirats Arabes Unis, au moins dans le monde arabe.

## Bilan du parcours 1 ou 2

Le Louvre Abu Dhabi, inauguré en 2017 aux Émirats Arabes Unis, participe au rayonnement culturel de la France dans le monde. En effet, c'est un musée qui est né d'un partenariat entre la France et les Émirats Arabes Unis et qui a donc été décidé par l'État français et inauguré par François Hollande, en tant que moyen de la « diplomatie culturelle » française.

Ce musée a été créé par un architecte français, Jean Nouvel, de renommée internationale, et fait donc rayonner le savoir-faire architectural français. Son nom « Louvre Abu Dhabi » montre que ce nouveau musée existe grâce au Louvre (de Paris) et permet à la « marque » Louvre de rayonner encore davantage, et donc d'accroître le rayonnement culturel de la France, auquel il est associé. 300 œuvres de 12 institutions muséales françaises sont prêtées jusqu'en 2026 et elles sont mises en valeur dans un musée d'un nouveau type qui a l'ambition de « célébrer l'histoire commune de l'humanité » grâce à l'expertise du Louvre en matière de « formation des personnels », « d'acquisitions et de projets scientifiques », de

« création d'expositions ». C'est donc tout le savoir-faire français dans le domaine des musées, préféré à d'autres rivaux étrangers, qui a été choisi et qui est valorisé, participant là encore au rayonnement culturel de la France dans le monde arabe, plus généralement dans le monde.

**Complément :** « La valorisation internationale de l'ingénierie et des marques culturelles », Cour des comptes, mars 2019 :

<https://www.comptes.fr/system/files/2019-06/20190612-rapport-valorisation-ingenieirie-marques-culturelles.pdf>, pp. 15-16.

## pp. 156-157 Cartes

### L'inégale attractivité des territoires

Les deux cartes proposées ont pour objectif de mesurer les inégalités d'attractivité des territoires français, y compris les DROM. La première carte présente l'attractivité touristique des territoires à l'échelle des départements et la deuxième l'attractivité économique générale des régions françaises.

La carte 1 a été construite à partir du critère principal pour mesurer l'activité touristique internationale, la nuitée étrangère, à la fois en volume total par département et en % du total des nuitées. La carte 2 est bâtie à partir de trois critères, le nombre d'emplois créés ou maintenus grâce aux IDE (investissements directs étrangers), le type de fonctions attractives ainsi que le poids des multinationales étrangères à l'échelle régionale en % du chiffre d'affaires de la région réalisé par ces multinationales. Ce dernier critère est parfois donné à l'échelle des anciennes régions administratives lorsqu'il existe une différence intra-régionale (par exemple entre Auvergne et Rhône-Alpes).

**Complément :** de nombreuses statistiques sur le tourisme sont accessibles sur le site [veilleinfotourisme.fr](http://veilleinfotourisme.fr) et un *Atlas du tourisme en France 2018* (un ouvrage publié par la Direction générale des entreprises et non un atlas de chercheurs en géographie) peut y être téléchargé gratuitement : <https://www.veilleinfotourisme.fr/files/2018-06/2018-05-Atlas-tourisme-France.pdf>

### Réponses aux questions

1. Les départements qui accueillent le plus de touristes étrangers, mesurés en nombre de nuitées étrangères (plus de 3 % de nuitées étrangères) dans le total des nuitées, sont en Île-de-France, Paris et la Seine-et-Marne, dans les départements méditerranéens, le Var et les Alpes-Maritimes, la Savoie dans les Alpes et tous les DROM. Plus généralement, les départements littoraux accueillent plus de touristes étrangers. En revanche, le centre de la France est composé de départements qui accueillent le moins de touristes étrangers, moins de 0,2 % de leurs nuitées totales.

2. Les départements les plus attractifs pour le tourisme sont les DROM (atout climatique des îles tropicales) et ceux en position littorale qui développent un tourisme

balnéaire, particulièrement en Méditerranée ou sur la côte sud-atlantique. Les départements alpins bénéficiant de stations de sport d'hiver et ceux qui comportent des villes très touristiques, comme Paris, ou des parcs d'attraction, comme Disney en Seine-et-Marne, sont également attractifs.

**3.** On peut parler d'une attractivité différenciée du territoire français pour le tourisme international car les touristes internationaux ne se répartissent pas de manière égale sur toute la France. Les territoires les mieux desservis par les aéroports et les autres transports rapides et qui présentent un intérêt touristique fort, comme Paris, la Côte d'Azur ou la Savoie et les îles tropicales desservies par des aéroports, sont les plus attractifs. Ils cumulent les aménités touristiques. Au contraire, les départements du Massif Central, plus difficiles d'accès et réservés plutôt au tourisme vert, sont moins attractifs pour le tourisme international.

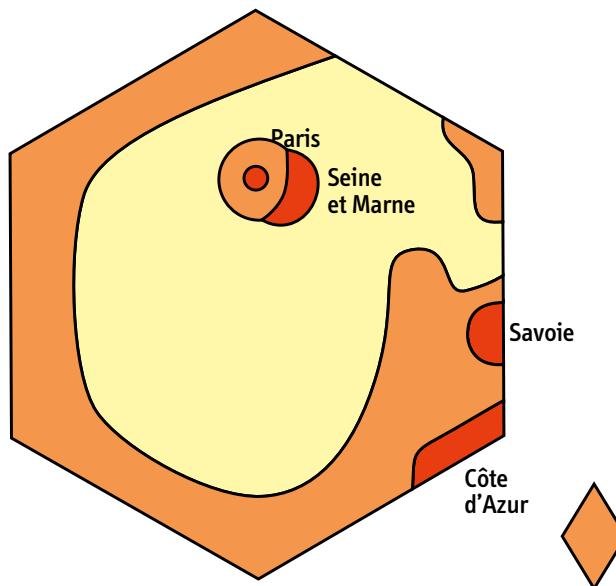
**4.** Les régions où la part du chiffre d'affaires réalisé par les entreprises étrangères est la plus élevée sont situées à l'est d'une ligne Le Havre-Lyon, l'Île-de-France et l'Alsace (à l'intérieur de la région Grand-Est) ayant les plus forts pour-

centages. Elles correspondent globalement aux régions qui connaissent le plus grand nombre d'emplois maintenus ou créés par les IDE : Île-de-France, Hauts-de-France puis Auvergne-Rhône-Alpes.

**5.** L'attractivité de l'Île-de-France est très forte comparativement aux autres régions françaises : elle cumule le plus grand nombre d'emplois créés ou maintenus par les IDE (qui arrivent donc en force dans la région, voir doc. 3 p. 159 pour compléter : plus de 31% des IDE investis dans les projets de R&D le sont en Île-de-France) et plus d'un quart du chiffre d'affaires de la région est réalisé par les entreprises étrangères qui y sont installées. Enfin, elle est la seule région caractérisée par les fonctions attractives de centre de décision.

**6.** Les territoires qui paraissent les moins attractifs sont les DROM, à l'exception de la Guyane et de son centre spatial Kourou, la Corse et les régions de l'Ouest français : peu de multinationales étrangères y sont installées (moins de 10% du chiffre d'affaires des régions a été réalisé par celles-ci) et le nombre d'emplois créés ou maintenus par les IDE est faible.

#### 7. Titre : Une attractivité touristique différenciée des territoires français



	Accueil de touristes étrangers	Chiffre d'affaires des entreprises étrangères	Nombre d'emplois créés ou maintenus grâce aux IDE	Type de fonctions attractives
Île-de-France	forte attractivité	fort % dans le total régional	élevé	centres de décision et R&D
DROM	forte attractivité	très faible % dans le total régional	très faible	absentes sauf production en Guyane
Hauts-de-France	attractivité moyenne	% moyen dans le total régional	élevé	production et point de vente
Bretagne	attractivité moyenne	très faible % dans le total régional	faible	R&D et production
Auvergne	faible attractivité	très faible % dans le total régional	indisponible ou élevé si on prend le total de Auvergne-Rhône-Alpes	indisponible ou R&D et production si on prend le total de Auvergne-Rhône Alpes

## pp. 158-159 Cours 2

### Des territoires inégalement attractifs

La page de cours vise à analyser en quoi la mondialisation est un facteur qui entraîne de fortes différences d'attractivité des territoires, qu'elle qu'en soit la cause, directe ou indirecte, ou qu'elle amplifie des différences d'attractivité déjà existantes (A). Elle propose ensuite une typologie des territoires français d'après ces inégalités d'attractivité en mettant en valeur le territoire métropolitain parisien (B et C).

Le géographique 1 permet de visualiser la recomposition des territoires français par la sélection, selon leurs avantages comparatifs, et la NDIT, et de leur attribuer une plus ou moins grande attractivité. La branche « délocalisation industrielle dans les territoires les moins compétitifs » insiste sur le caractère évolutif de l'attractivité économique d'un territoire, puisqu'à partir d'une situation de crise, par la reconversion, un territoire peut redevenir attractif. La branche « spécialisation économique des territoires » est au cœur du graphique car elle est essentielle pour comprendre l'attractivité actuelle des territoires français (reprenant un acquis, puisque les élèves l'ont vu dans le chapitre 3 à l'échelle monde). Cette spécialisation prend des formes diverses selon le type d'activité. Les territoires métropolitains, au premier rang desquels Paris, concentrent des territoires économiques spécialisés. Au contraire, la mise à l'écart de certains territoires par faible spécialisation ou manque de connexion au monde, la dernière branche, explique une faible attractivité.

Les géographiques 2 et 3 proposent, avec le poids des entreprises étrangères en France en 2017 et la répartition des IDE par région en 2018, d'autres critères d'évaluation de l'attractivité que ceux utilisés pour établir les cartes des pages 156-157. Ils sont à associer aux chiffres en colonne à gauche du cours illustrant la première place de la France en Europe comme destination des IDE pour des projets industriels et la R&D en 2019.

Une des sources pour ces différents indicateurs est : <https://www.arthur-loyd.com/blog-articles-livres-blancs/barometre-2019-d-attractivite-des-metropoles-francaises>

On peut alors réinvestir les connaissances des élèves concernant la métropolisation, un des thèmes majeurs de première, en utilisant des documents comme celui-ci, même si attractivité et dynamisme y sont peu distingués (cf. introduction du chapitre) : « *Les gagnantes de l'édition 2019* », <https://www.arthur-loyd.com/media/livreblanc/1-100/92/barometre-arthur-loyd-2019-attractivite-des-metropoles.pdf>, p. 5.

Complément : un texte qui peut permettre de relativiser les classements/critères pour mesurer l'attractivité d'un territoire, ici une métropole, mais aussi leur intérêt.

#### Mesurer et renforcer l'attractivité d'une métropole

« Peu de semaines s'écoulent sans qu'un classement des métropoles les plus attractives ne soit publié, traduisant l'intérêt croissant pour ce type d'informations concis et percutant. Si presqu'aucun de ces classements ne se ressemble par la diversité des critères, des mesures et des périmètres retenus et qu'ils ne doivent par conséquent être considérés qu'avec précaution, ils n'en restent pas moins des baromètres capables de susciter l'intérêt pour un territoire ou au contraire d'apposer sur ce dernier une image négative de territoire "à la traîne". [...] Dans le contexte de mondialisation, parvenir à attirer de nouveaux agents économiques et à conserver ceux du territoire devient un enjeu crucial pour les acteurs locaux. Plusieurs voies s'offrent à ces derniers pour renforcer l'attractivité de leur territoire. Les deux principales sont, d'un côté, une logique d'offre en direction des agents économiques extérieurs convoités, de l'autre, une logique de développement des ressources du territoire et de mise en réseau. Ces deux voies exigent de positionner clairement le territoire et de déterminer ses avantages concurrentiels. »

« Repères pour renforcer l'attractivité de la métropole lilloise », Agence de développement et d'urbanisme de Lille métropole, décembre 2017.

[https://www.adu-lille-metropole.org/wp-content/uploads/2017/12/attractivit%e9\\_web.pdf](https://www.adu-lille-metropole.org/wp-content/uploads/2017/12/attractivit%e9_web.pdf)

## pp. 160-161 Débat

### Comment les territoires ruraux sont-ils intégrés dans la mondialisation ?

Le débat porte sur l'intégration des territoires ruraux ce qui permet de changer d'approche en croisant le caractère rural d'un territoire avec son attractivité résidentielle et économique et sa connectivité à l'échelle internationale. La première idée étant que ce sont les territoires métropolitains les mieux intégrés et donc les territoires ruraux les moins bien intégrés doit être évoquée par les élèves puis approfondie car le débat à partir des documents permet d'évaluer les degrés d'intégration à la mondialisation des territoires ruraux et les formes diverses qu'elle prend.

#### Doc. 1 La Dordogne, espace résidentiel anglais

Ce document permet de comprendre les mutations d'un « espace du vide » agricole et rural qui était dans les années 1980 « vide et peu développé » en un « espace résidentiel attractif pour une population aisée ». La Dordogne devenue « Dordogneshire » est le meilleur exemple de l'attractivité des campagnes de la Nouvelle-Aquitaine pour les Britanniques (26 % des Britanniques qui vivent en France ont élu domicile en Nouvelle-Aquitaine). La carte montre bien qu'ils s'installent majoritairement à la campagne. C'est parce que l'agriculture n'était pas intensive mais au contraire encore une polyculture, certes en crise mais familiale et appuyée sur des produits du terroir, que cette dernière est devenue une agriculture « de niche » avec des productions spécifiques comme le foie gras et la truffe ou une agriculture appuyée sur des vergers. La polyculture est peu à peu abandonnée. L'agrotourisme est aussi basé sur des paysages ruraux mieux ordonnés, qui ne sont plus à l'abandon, et est couplé au développement d'infrastructures de loisirs comme le golf qui a besoin de place et qui est réservé à une clientèle aisée. Finalement, l'intégration de ces territoires ruraux se fait par l'arrivée d'un nouveau type de population résidente (attractivité) qui investit et développe des activités et y imprime sa marque (cf. photo de rue), et grâce au marketing territorial qui valorise ce territoire et le « vend », donc le rend encore plus attractif et intégré à la mondialisation.

**Recherche supplémentaire :** montrer la connectivité du territoire avec les liaisons aériennes entre la Grande-Bretagne et ces territoires ruraux. Existe-t-il d'autres territoires ruraux revitalisés par l'arrivée de résidents étrangers en France ?

#### Doc. 2 Une plate-forme multimodale en zone rurale

À partir de la photographie, on peut faire ressortir le contraste entre les paysages d'openfield, de vastes

champs ouverts piquetés de villages à l'habitat groupé comme Sommesous (533 hab. en 2017) au nord-ouest, et les implantations de l'aéroport, pistes, tour de contrôle, zone logistique, zone possible d'extension à l'ouest. Dans le coin nord-ouest de la photographie, on aperçoit l'autoroute A26 (de Calais à Troyes, appelé « autoroute des Anglais » et qui appartient au grand contournement de Paris) et le péage de Sommesous, permettant à l'aéroport de Vatry et à sa plate-forme multimodale (lieu d'interconnexion de plusieurs modes de transports) d'être connectés à Paris (147 km). Cet atout n'apparaît cependant pas comme suffisant pour impulser un développement économique de l'aéroport et de sa zone logistique.

**Recherche supplémentaire :** pendant la crise du coronavirus du printemps 2020, l'aéroport de Vatry est utilisé pour une activité spécifique : l'accueil de nombreux avions chinois livrant des masques. Actualiser les chiffres du trafic aéroportuaire et le nombre de compagnies qui desservent Vatry, les entreprises installées sur la zone logistique...

#### Doc. 3 Le haut débit en France en 2019

Les deux graphiques mesurent un critère très important de connexion, l'accès à internet et l'accès à l'internet haut débit. Les espaces ruraux sont reconnus comme pouvant être des « zones blanches ». En moyenne, presque un tiers des habitants des plus petites communes, qui sont rurales, celles de moins 1 000 habitants, n'ont pas accès à internet ; le chiffre est encore de 12,4 % pour les communes de moins de 5 000 habitants, alors que cela concerne moins de 1 % des habitants des communes de plus de 100 000 habitants. Plus des trois quarts de la population des plus petites communes n'ont pas de connexion haut débit et, pour les communes de moins de 10 000 habitants, ce sont encore plus de 60 % des habitants qui en sont privés. Cela fait des espaces ruraux des espaces moins attractifs et mal intégrés à la mondialisation.

**Recherche supplémentaire :** actualiser les chiffres ; regarder comment le débat politique sur l'espace rural oublié des politiques d'aménagement s'empare de ce critère ; regarder comment la crise sanitaire du covid-19, qui a fait basculer les actifs en télétravail et les écoliers et étudiants en télenseignement, a montré ces disparités territoriales.

#### Doc. 4 Espaces viticoles et mondialisation

La viticulture est une activité particulièrement intégrée à la mondialisation car la concurrence est désormais mondiale. Les territoires viticoles français sont ainsi en concurrence avec ceux des États-Unis, d'Argentine, voire de Chine. Ce sont des arguments économiques (taille des vignobles, coût de la main-d'œuvre, prix du foncier...) qui jouent plus que le goût et la qualité du vin. Le transport de vin à l'échelle mondiale est devenu moins cher, tous les vins de diverses origines sont en concurrence sur les mêmes marchés. Pour les vignobles de qualité et au nom mondialement connu, Champagne, Bordelais ou

Bourgogne, la deuxième conséquence de cette intégration à la mondialisation est l'augmentation du prix des terres vinicoles et le poids des IDE. Par exemple, 41 % du vignoble bordelais est détenu par des étrangers. Ainsi les territoires de la vigne en France sont bien intégrés à la mondialisation (en particulier par les flux financiers)

mais ils sont aussi inégalement intégrés, et donc placés dans une hiérarchie due à cette mondialisation.

**Recherche supplémentaire** : étudier plus en détail une des trois régions, Champagne, Bordelais ou Bourgogne, pour mieux illustrer cette intégration à la mondialisation.

## pp. 162-163 Exercices Bac

### Le schéma bilan du chapitre p. 162

Un rayonnement mondial différencié	Des territoires inégalement attractifs
<b>Une influence géopolitique mondiale</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• sur le plan politique : membre actif de toutes les instances politiques mondiales</li> <li>• sur le plan militaire (5<sup>e</sup> budget mondial)</li> </ul>	<b>Mondialisation et recomposition des territoires</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• délocalisations industrielles</li> <li>• spécialisation économique</li> <li>• concurrence entre territoires</li> </ul>
<b>Une puissance économique mondiale</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 6<sup>e</sup> puissance économique mondiale</li> <li>• le rôle des FTN</li> <li>• les flux d'IDE</li> <li>• la 2<sup>e</sup> ZEE du monde</li> </ul>	<b>Paris, territoire gagnant</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• seule métropole globale</li> <li>• concentration d'activités de conception et R&amp;D</li> <li>• attraction des IDE et des étudiants</li> <li>• fortes inégalités intra-métropolitaines</li> </ul>
<b>Un rayonnement culturel international</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 5<sup>e</sup> langue mondiale</li> <li>• 500 lycées français à l'étranger</li> <li>• Importance de la culture</li> <li>• 1<sup>re</sup> destination touristique mondiale</li> </ul>	<b>Les autres territoires</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• des territoires métropolitains ou spécialisés</li> <li>• des territoires peu spécialisés et mal connectés : mis à l'écart</li> </ul>

### Rédiger la réponse à une question problématisée p. 162

1. Le rayonnement est l'influence exercée par la France sur d'autres territoires dans le monde (échelle d'analyse).
2. Il est différencié c'est-à-dire qu'il ne s'exerce pas avec la même ampleur sur tous les territoires internationaux
- 3.
- 4.

Partie 1 Rayonnement politique	Partie 2 Rayonnement économique	Partie 3 Rayonnement culturel
d. Organisation de la Cop 21 et signature des Accords de Paris	e. 28 FTN françaises parmi les 500 plus grandes mondiales	a. Le français, 5 <sup>e</sup> langue parlée au monde et langue officielle dans les instances internationales
f. Forces françaises permanentes à l'étranger : Djibouti, Gabon, Côte d'Ivoire et Émirats Arabes Unis	g. 2 <sup>e</sup> ZEE mondiale permettant d'exploiter des richesses halieutiques et sous-marines	b. 500 lycées français à l'étranger accueillant 60 % d'élèves étrangers
5 <sup>e</sup> budget militaire mondial	2 millions de Français installés à l'étranger, souvent qualifiés	c. 4 <sup>e</sup> rang mondial pour l'accueil d'étudiants étrangers
Membre d'instances internationales dont le Conseil de sécurité de l'ONU	6 <sup>e</sup> puissance économique mondiale	800 alliances françaises diffusant la langue et la culture
Capacité de défense nucléaire	3 <sup>e</sup> pourvoyeur d'IDE	1 <sup>re</sup> destination mondiale de touristes étrangers

5. Le rayonnement militaire de la France qui forme une partie importante de son rayonnement géopolitique est différencié (carte 1 p. 150). En effet, la France, grâce à des bases militaires permanentes localisées dans ses territoires d'outre-mer (Nouvelle-Calédonie, La Réunion ou Guyane), est présente dans de très nombreuses par-

selon leur localisation (rayonnement plus fort en Europe par exemple), les liens historiques (rayonnement culturel plus fort en Afrique occidentale qu'en Amérique latine par exemple) et selon le type de rayonnement politique ou culturel par exemple.

3. Les trois grands domaines sont : politique, économique et culturel.

ties du monde mais elle n'intervient pas partout avec la même ampleur. Elle a des accords de coopération militaire avec des États, surtout africains et qui ont des liens anciens avec la France, dans lesquels elle a en permanence des forces (Djibouti, Côte d'Ivoire ou Émirats Arabes Unis) ; elle intervient actuellement dans des

opérations à l'étranger surtout en Afrique et au Moyen-Orient (par exemple l'opération Barkhane qui lutte contre le terrorisme au Sahel). Son influence militaire est donc différenciée.

Quelques éléments du rayonnement économique différencié de la France sont tirés des documents suivants, la carte 3 p. 153 et le graphique 6 p. 153. Les 10 premiers pays d'accueil des entreprises françaises installées à l'étranger (doc. 3 p. 153) montrent que le rayonnement économique de la France est plus fort en Europe (Espagne, Royaume-Uni et Allemagne pour les rangs 2, 3 et 4), puis en Amérique (États-Unis 1<sup>er</sup> rang) et en Asie-Pacifique. La prééminence de l'Europe est confortée par le lieu de résidence des Français installés à l'étranger : ils sont près de 50 % à résider en Europe, devant 20,3 % en Amérique (doc. 6 p. 153).

Le rayonnement du français dans le monde (carte 2 p. 150), qui est un des indicateurs du rayonnement culturel, est également différencié. En dehors de la France et de ses territoires d'outre-mer, le français est langue officielle au Canada et dans des pays d'Afrique occidentale (Mali, RDC, Bénin ou Côte d'Ivoire) ainsi qu'à Madagascar. Les apprenants du français en 2018 sont surtout présents en Afrique du Nord et Moyen-Orient (23 millions), en Afrique subsaharienne et océan Indien (12 millions) et en Europe (10,5 millions), dans une moindre mesure en Amérique et Caraïbes et Asie et Océanie. La colonisation par la France de territoires en Afrique explique largement cette situation, ainsi que la proximité géographique des pays européens. En Amérique, à l'exception du Canada, en Asie et Océanie, l'influence du français est bien moindre.

**6.** Vous reprenez la structure des trois paragraphes de la question 5 en ajoutant les informations du tableau illustrant le rayonnement international de la France (question 4) que vous placez en tête de chacune des 3 parties.

Exemple pour la partie 1, le rayonnement géopolitique international et différencié de la France :

La France appartient au petit groupe des puissances qui ont un statut particulier à l'ONU car elle fait partie des cinq membres permanents du Conseil de sécurité (avec droit de véto), et elle organise des sommets à dimension internationale, comme par exemple la Cop 21 qui a abouti à la signature des Accords de Paris. De plus, elle appartient à l'OTAN, l'alliance militaire la plus forte, et est une puissance militaire internationale disposant du 5<sup>e</sup> budget militaire mondial et ayant un statut de puissance nucléaire. Cependant, son rayonnement militaire qui forme une partie importante de son rayonnement géopolitique est différencié. En effet, la France, grâce à des bases militaires permanentes localisées dans ses territoires d'outre-mer (Nouvelle-Calédonie, La Réunion, ou Guyane), est présente dans de très nombreuses parties du monde mais elle n'intervient pas partout avec la même ampleur. Elle a des accords de coopération militaire avec des États, surtout africains et qui ont des liens anciens avec la France, dans lesquels elle a en permanence des forces (Djibouti, Côte d'Ivoire ou Émi-

rats Arabes Unis) ; elle intervient actuellement dans des opérations à l'étranger surtout en Afrique et au Moyen-Orient (par exemple l'opération Barkhane qui lutte contre le terrorisme au Sahel).

## Confronter deux documents p. 163

**1.** L'attractivité d'un territoire est sa capacité d'attirer des activités économiques dynamiques et compétitives selon ses caractéristiques. Elle doit être étudiée à l'échelle internationale dans le contexte européen et mondial.

**2.** Les notions-clef du cours à mobiliser sont l'attractivité, la mondialisation (et l'intégration européenne et le Brexit : cf. cours p. 196 et p. 202 du thème 3).

**3.** L'affiche illustre un quartier d'affaires reconnaissable à son skyline formé de gratte-ciel. On reconnaît la Grande Arche de La Défense : il s'agit donc du quartier d'affaires de La Défense situé dans les Hauts-de-Seine. S'il n'est pas au cœur de Paris, il est néanmoins le plus grand de Paris et est désigné sous le nom de « Paris La Défense » sur l'affiche.

**4.** Une belle et grosse grenouille, symbolisant un Français pour les Britanniques, et portant d'ailleurs une cravate aux couleurs du drapeau français, illustre la bonne santé économique de la France et plus particulièrement du quartier d'affaires que l'on reconnaît à l'horizon et qui se détache sur un beau ciel bleu. Le slogan en anglais est destiné aux entreprises britanniques, lasses du fog, le brouillard caractéristique de Londres, et qui voudraient s'installer autre part. Le quartier de La Défense est décrit comme « l'un des plus grands quartiers d'affaires du monde » qui a les caractéristiques de tous les quartiers d'affaires (« esprit d'innovation et d'excellence ») mais qui a en plus la « vie parisienne » et une localisation « au cœur de l'Europe ».

**5.** Les éléments de l'attractivité de Paris présentés dans le texte sont l'innovation, son statut de « capitale des start-up » (10 000), reconnue pour « son dynamisme en matière économique et d'innovation » qui stimule la recherche. Cette attractivité est décrite à l'échelle européenne (« capitale européenne de l'innovation ») mais aussi mondiale puisque la ville « a fait un bond considérable dans les classements internationaux des villes les plus attractives » et qu'elle est « internationalement reconnue pour son dynamisme ».

**6.** Paris est qualifiée de « ville-musée » car elle a un fort potentiel culturel avec de nombreux musées reconnus internationalement (Le Louvre, Pompidou...) qui la rendent attractive mais aussi parce que l'architecture des quartiers centraux a moins bougé que celle des autres grandes métropoles (son héritage haussmannien), faisant penser à une ville qui est figée, qui ne bouge pas et donc est moins dynamique.

**7.** Le contexte politique évoqué par le document 1 est celui du Brexit, c'est-à-dire le départ du Royaume-Uni de l'UE suite au référendum de 2016. Ce départ implique une sortie du marché européen et donc un plus grand

isolement de La City, le quartier d'affaires londonien, privé d'un accès au grand marché européen. Des entreprises de la City sont donc tentées de venir s'installer dans un autre quartier d'affaires de l'UE, comme celui de La Défense. D'après le document 2, ce contexte ne semble pas jouer de rôle dans l'ascension depuis 10 ans de Paris comme ville de l'innovation.

**8.** Le statut de métropole globale de Paris implique qu'elle concentre des fonctions métropolitaines de commandement (financières ou de R&D par exemple) favorables à son attractivité pour des entreprises innovantes, telles les start-up (doc. 2), et pour les entreprises internationales, les FTN qui s'installeraient à La Défense.

**9.** Ces deux documents sont issus d'organismes qui veulent mettre Paris en valeur, une publicité pour La Défense et le site officiel de la ville de Paris. Leur description de l'attractivité de Paris n'est pas celle de documents de recherche et elle n'est donc pas très objective.

**10.** L'attractivité de Paris pour les touristes ou les étudiants étrangers n'est pas évoquée par exemple. Ses qualités de localisation en Europe et de bonne desserte sont peu mises en valeur.

**11.** Contrairement à ce que prétend le site paris.fr, Paris n'apparaît pas vraiment comme une ville inclusive même si elle investit dans la formation des habitants les plus fragiles. Le phénomène de gentrification des quartiers centraux de Paris, et de plus en plus des quartiers périphériques, montre le contraire. Par ailleurs, les territoires intra-métropolitains sont marqués par de fortes inégalités de fonctions économiques (centre/périphéries, et ouest/est) et de revenus des habitants.

## pp. 164-165 Exercices Bac

### Transposer un texte en croquis p. 164

1. L'attractivité touristique est la capacité d'un territoire à attirer des touristes. Ici, il s'agit de l'attractivité internationale : on mesure donc la capacité à attirer des touristes étrangers.

2. La consigne propose de montrer l'attractivité touristique internationale de la Région Sud, puis les inégalités régionales de cette attractivité et les atouts de la région qui expliquent cette attractivité internationale.

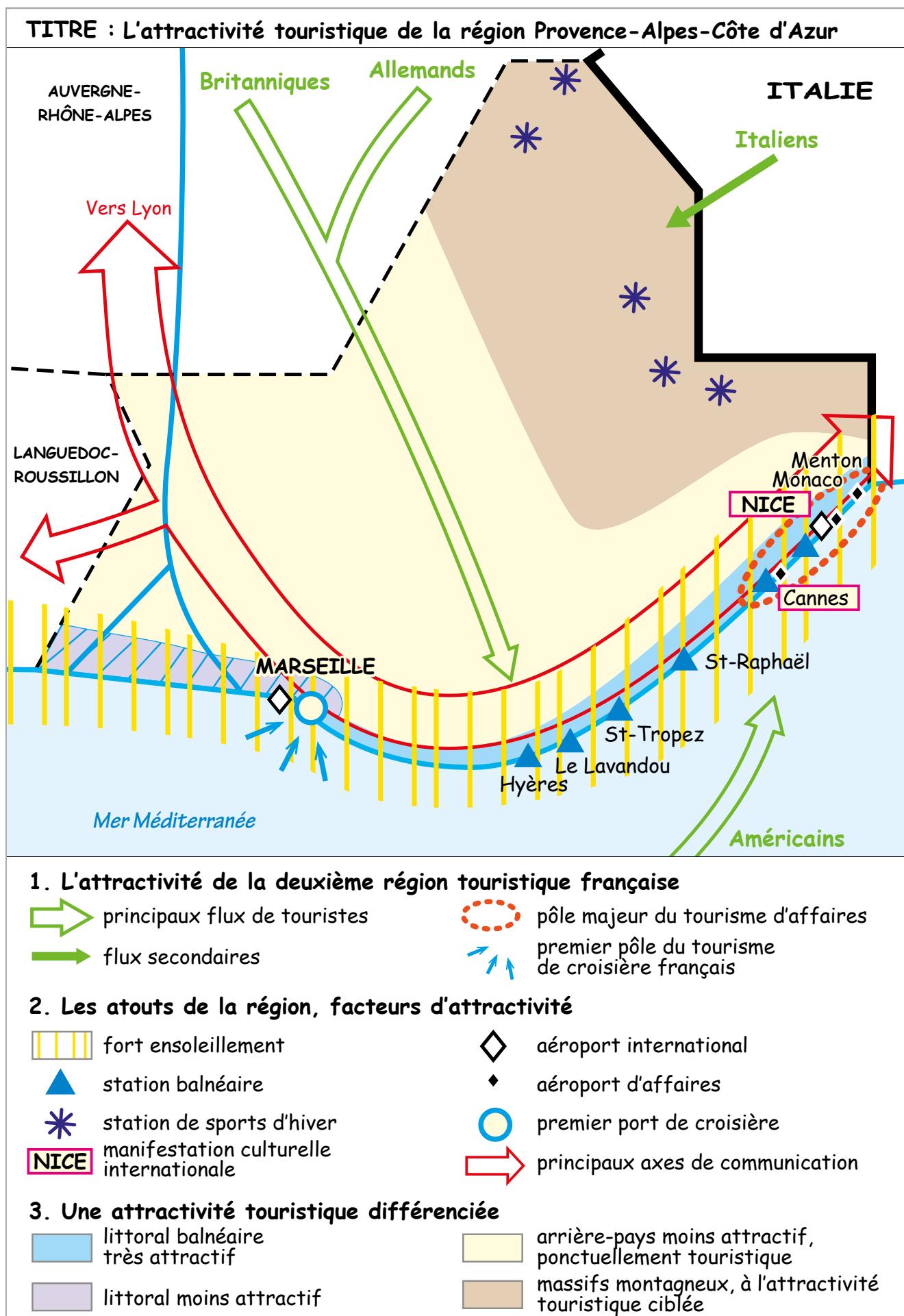
3. Partie 1 : éléments soulignés

Partie 2 : éléments soulignés en pointillés

Partie 3 éléments grisés

« L'attractivité touristique de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA) place celle-ci en deuxième position après l'Île-de-France. Sur les 31 millions de touristes en 2017, un cinquième provient de l'étranger. Les touristes viennent majoritairement du Royaume-Uni, des États-Unis et d'Allemagne. Les 2 millions de touristes d'affaires internationaux fréquentent surtout Nice, Cannes ou Monaco dont les aéroports forment le deuxième pôle aéroportuaire européen d'affaires. La mise en valeur balnéaire de cette côte méditerranéenne qui date de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle a installé un chapelet de stations balnéaires – Nice, Cannes, Saint-Raphaël, Saint-Tropez, Le Lavandou et Hyères –. Vers l'Ouest, le littoral est moins attractif pour le tourisme à cause du pôle industriel-aéroportuaire de Fos-Marseille et de la zone protégée de la Camargue. Marseille, la capitale régionale, accueille néanmoins le premier port croisiériste français avec 1,7 million de passagers en 2017. Des manifestations culturelles célèbres se déroulent aussi sur ce littoral comme le festival international de Cannes ou le carnaval à Nice. En dehors des 2 800 heures d'ensoleillement par an sur le littoral, l'accessibilité est l'un des atouts de l'attractivité touristique de PACA. Les infrastructures de transport majeures (autoroute et LGV) longent le littoral entre Menton et Marseille et sont connectées à la vallée du Rhône, en direction de Lyon, puis Paris. L'aéroport de Nice, le deuxième aéroport international français, et dans une moindre mesure celui de Marseille, sont des portes d'entrée des touristes étrangers. Si toute la région bénéficie d'une image positive, son attractivité touristique reflète en partie son organisation régionale opposant le littoral et l'arrière-pays. De Fos-sur-Mer à Menton, le littoral fixe les plus fortes densités de population, les grandes villes et les activités les plus dynamiques et attire le plus de touristes étrangers. L'intérieur, se scinde en deux zones très différentes, l'arrière-pays et les massifs alpins. Le renforcement des infrastructures de transport a permis aux stations d'hiver alpines de s'ouvrir à une clientèle européenne (en particulier les Italiens), tandis que l'arrière-pays est moins attractif, même s'il accueille ponctuellement des résidences secondaires de touristes européens. »

4 Les éléments qui sont laissés de côté sont barrés dans le texte ci-dessus.



## Analyser un texte p. 165

**1.** Le rayonnement culturel français est l'influence de tous les aspects de la culture française (la langue, le cinéma, l'art de vivre...). Il est à étudier à l'échelle internationale.

**2.** Le centre Pompidou s'installe à Shanghai, en Chine, sur une très grande surface de 2 100 m<sup>2</sup>. Il ouvre une antenne qui lui permet de rayonner à l'étranger, de participer au « rayonnement culturel français » mais aussi d'obtenir une « opportunité financière » car le centre recevra « 1,4 million d'euros par an pendant 5 ans pour l'exploitation de sa marque » par exemple.

**3.** On peut dire que le centre Pompidou, comme le musée du Louvre, s'internationalise, c'est-à-dire qu'il développe ses activités à l'étranger, en installant sa troisième antenne hors de France, la première hors d'Europe.

**4.** Le pouvoir politique trouve que l'inauguration de cette antenne du centre Pompidou est un événement important pour la France : le président de la République, M. Macron, a inauguré en personne le centre Pompidou à Shanghai en novembre 2019.

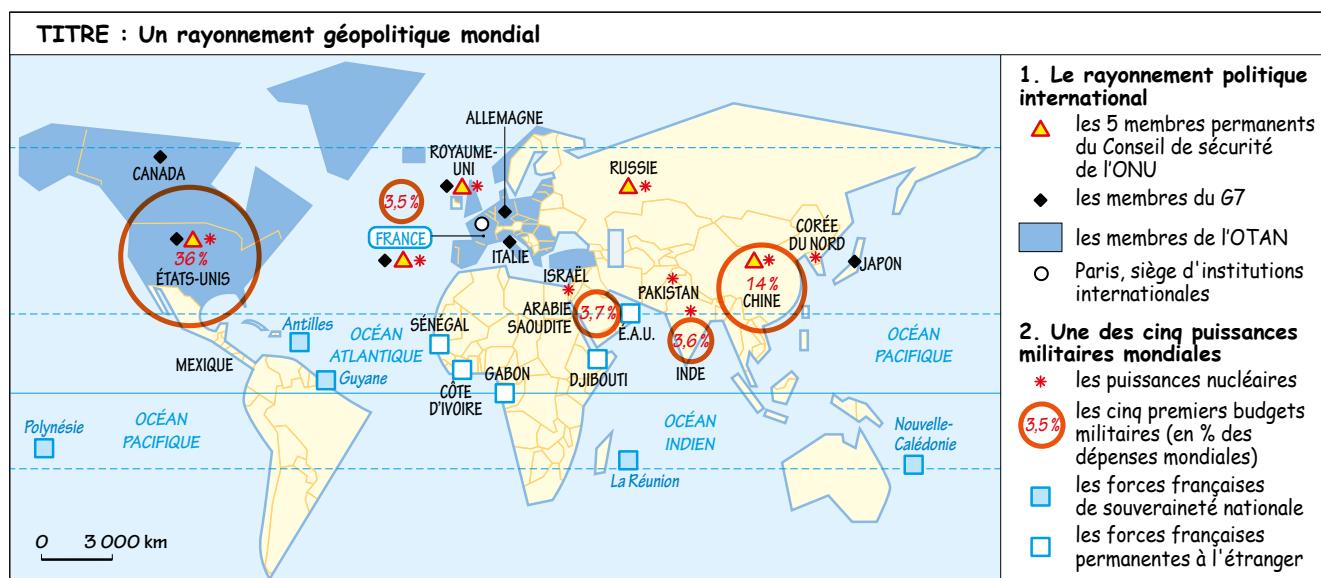
**5.** Le soft-power est la capacité d'un État à influencer un autre État ou à s'imposer à lui comme un modèle sans utiliser la force, par des moyens diplomatiques, idéologiques ou culturels par exemple. L'installation du centre Pompidou à Shanghai permet de montrer des œuvres directement au public chinois, mais aussi de diffuser le savoir-faire français, « l'expérience française dans la mise en valeur de biens culturels », et la marque centre Pompidou et donc d'être un vecteur du rayonnement culturel français.

**6.** Il est important de toucher le public chinois car il est très nombreux, que le pays est en plein développement économique et s'ouvre à d'autres cultures, il faut « comprendre ce qu'y passe ». Il ne s'agit pas seulement d'attirer les touristes chinois en France pour qu'ils y découvrent la culture. S'installer en Chine permet aussi au centre Pompidou d'« être un acteur du jeu » culturel chinois, c'est une autre forme du softpower français.

**7.** L'ouverture à Shanghai d'une antenne du centre Pompidou est une vitrine pour les œuvres, le savoir-faire et les compétences culturels de la France, dont elle accroît donc l'attractivité, notamment touristique.

## pp. 166-167 Bac blanc

### Transposer un texte en croquis p. 166



## Questions problématisées p. 166

**Sujet 1 : Comment caractériser et expliquer l'attractivité de l'Île-de-France ?**

**Proposition de plan :**

1. Le territoire économique le plus attractif de France, avec une attractivité européenne voire mondiale

- la région qui accueille le plus d'IDE en France,
- une forte concentration de FTN en particulier à La Défense
- la première région d'accueil des étudiants français et étrangers
- la région française la plus touristique sur le plan international

2. Des atouts nombreux qui expliquent cette attractivité

- un grand bassin d'emplois et de consommation de 11,9 millions d'habitants
- une concentration exceptionnelle de chercheurs et de dépenses de R&D
- un tissu industriel très fourni avec un nombre fort de start-up
- une excellente accessibilité
- un héritage culturel et historique unique

3. Une attractivité cependant inégale selon les territoires franciliens

- des espaces économiques très attractifs comme les quartiers d'affaires, les zones de R&D et les campus ou les grands sites touristiques, au cœur de l'agglomération ou le long des grands axes de communication
- des espaces périphériques ruraux, beaucoup moins bien desservis, peu attractifs
- des projets d'aménagement pour renforcer l'attractivité

**Sujet 2 : Comment s'exerce le rayonnement de la France dans le monde ?**

**Proposition de plan :**

1. Un rayonnement géopolitique international

- un pays qui intervient dans les grandes instances internationales et organise des événements politiques à portée mondiale comme membre permanent du Conseil de sécurité de l'ONU et membre fondateur de l'UE (réunion du G7, Cop 21)
- une puissance militaire mondiale mais secondaire par rapport aux États-Unis ou à la Chine avec des forces françaises de projection et le 5<sup>e</sup> budget militaire mondial mais qui pratique des opérations essentiellement en Afrique et au Moyen-Orient

2. Un rayonnement économique mondial

- la 6<sup>e</sup> puissance économique mondiale avec 28 FTN françaises dans les 500 premières mondiales, des secteurs de pointe, la 2<sup>e</sup> ZEE mondiale et qui est le 3<sup>e</sup> pourvoyeur d'IDE dans le monde
- un rayonnement économique surtout européen et un

rayonnement en direction des pays en développement anciennes colonies, par exemple en Afrique (5<sup>e</sup> contributeur à l'APD)

3. Un rayonnement culturel international

- l'influence du français, 5<sup>e</sup> langue parlée dans le monde, diffusé par 500 lycées français à l'étranger, et des instituts et alliances dans le monde entier, mais une langue en recul face à l'anglais ; influence et présence du français surtout en Afrique, en Europe et au Moyen-Orient
- tous les éléments de la culture sont des vecteurs de ce rayonnement, des grands musées à l'aura mondiale en passant par la gastronomie, la mode...

**Sujet 3 : Pourquoi peut-on dire que l'attractivité des territoires français dans la mondialisation est inégale ?**

**Proposition de plan :**

1. La mondialisation a renforcé ou créé des différences d'attractivité entre les territoires français

- les territoires économiques français, comme ceux du monde entier, sont sélectionnés selon la NDIT et leurs avantages comparatifs dans la mondialisation
- délocalisation, reconversion et spécialisation des différentes activités aboutissent à une attractivité différenciée des territoires français

– la plus ou moins bonne connectivité des territoires les rend aussi plus ou moins attractifs

2. La métropole parisienne, métropole globale, est le plus attractif des territoires français

- la concentration de fonctions métropolitaines dont la R&D fait de la métropole le territoire le plus attractif pour les entreprises, en particulier étrangères ; c'est le territoire qui accueille le plus d'IDE ; un tissu industriel très fourni avec un nombre élevé de start-up et de fortes capacités d'innovation

– premier pôle étudiant de France et d'Europe et premier pôle touristique français

- une attractivité cependant inégale selon les territoires franciliens avec des espaces économiques très attractifs comme les quartiers d'affaires, les zones de R&D et les campus ou les grands sites touristiques, au cœur de l'agglomération ou le long des grands axes de communication, et des espaces périphériques ruraux, beaucoup moins bien desservis, peu attractifs

3. Les autres territoires sont très inégalement attractifs

- d'autres territoires métropolitains, comme Lyon ou Toulouse, sont également attractifs : ce sont des pôles universitaires et de recherche, des territoires économiques avec des espaces spécialisés (aéronautique à Toulouse)

– des territoires agricoles spécialisés, par exemple viticoles (Champagne, Bordelais, Bourgogne), sont très attractifs aux IDE ou aux touristes étrangers ; des territoires très touristiques tels la Savoie ou la Côte d'Azur

- les territoires des villes petites ou moyennes, mal desservies et aux fonctions peu spécialisées (tertiaire de base), sont peu attractifs

- les territoires ruraux non spécialisés, peu productifs, sont aussi peu attractifs (moyenne montagne)
- les territoires ultramarins sont attractifs pour les touristes mais peu pour les investissements à cause de leurs handicaps de développement.

## Analyser un document p. 167

Le document à analyser est une publicité en anglais vantant les atouts de la France en hiver et mettant donc en valeur toutes les raisons que les touristes étrangers ont de venir découvrir la France à cette saison, moins touristique que l'été. Cette publicité nous permet de discuter de l'attractivité de la France, cette capacité à attirer des activités économiques dynamiques et compétitives ou des populations comme les touristes ou les étudiants étrangers. On présentera ainsi les éléments de l'attractivité touristique de la France en hiver en liaison avec certains de ses territoires, tous les territoires français n'étant pas attractifs dans les mêmes proportions.

Les éléments de l'attractivité touristique sont d'abord liés à la spécificité de la saison hivernale en France : la possibilité de skier indiquée dans le slogan « les raisons de visiter la France en hiver » (dans un des plus grands domaines skiables), tout le bas de l'affiche étant composé d'un paysage enneigé avec un sapin. Le tourisme de sports d'hiver est un élément très attractif du tourisme d'hiver en France. Les Alpes, en particulier la Savoie avec ses nombreuses stations de sports d'hiver de réputation internationale comme Chamonix ou Courchevel, sont des territoires alors particulièrement attractifs. Cette découverte des montagnes s'allie à la gastronomie d'hiver. Si la gastronomie française est toujours un atout touristique, pendant cette saison des plats chauds, « les bons petits plats d'hiver » (typiques de la Savoie comme la tartiflette...) sont à découvrir. Les marchés de Noël du Nord et de l'Est de la France apportent un autre attrait.

À cette même saison, les littoraux méditerranéens en revanche sont épargnés par le froid. La « douceur méditerranéenne » est alors un atout pour découvrir un autre territoire très attractif pour le tourisme étranger ; les cures thermales sont aussi possibles. Il faut se rappeler que le tourisme des littoraux méditerranéens a d'abord été un tourisme d'hiver lancé par les Anglais sur la Côte d'Azur et à Nice (la « promenade des Anglais ») car ils fuyaient le climat d'hiver londonien.

Des facteurs économiques liés à la saison hivernale sont également favorables : visiter la France en hiver permet de profiter d'un « tourisme décalé ». Les « tarifs bas des vols et des hôtels » s'expliquent car ce n'est pas la pleine saison touristique et ils permettent par exemple de visiter Paris, l'Arc de Triomphe, un de ses sites emblématiques, représenté à droite de l'affiche. De même, c'est la saison des soldes d'hiver : l'attractivité de Paris en particulier est aussi liée à l'offre de shopping portée par la tradition de produits de luxe, les grandes marques françaises, dans le quartier des Grands Magasins par exemple. Les métropoles, et plus particulièrement Paris, sont donc aussi des lieux touristiques en hiver, saison

à laquelle elles restent des lieux de tourisme culturel (musées, expositions, théâtres...) très importants, même si l'affiche ne le mentionne pas.

## Analyser un document p. 167

Le rayonnement culturel est l'un des aspects du rayonnement d'un pays, de sa capacité à promouvoir son modèle et à influer sur d'autres États. D'envergure internationale, il participe donc à ce que l'on nomme le *softpower*. Comment qualifier le rayonnement culturel international français ? Nous mesurerons son ampleur et ses limites et repèrerons les moyens mis en œuvre pour le favoriser. Le texte insiste d'abord sur l'importance de ce rayonnement en tant que critère de puissance d'un pays dans le monde qui ne se mesure pas seulement « à la force de son économie » ou à « sa puissance politique et stratégique ». Le rayonnement ou plutôt le *softpower* est alors défini comme « la capacité de séduction de ses idées, de ses savoirs et de sa culture » articulée aux autres facteurs de puissance. Ce type de rayonnement est particulièrement frappant pour la France, dit le texte, car il paraît plus fort (« sans commune mesure ») que le poids économique (6<sup>e</sup> puissance économique mondiale en PIB/habitant) et surtout démographique du pays. La France a une influence dans le débat d'idées y compris scientifiques en déposant beaucoup de brevets et en publant des articles scientifiques. Elle accueille le 5<sup>e</sup> plus grand nombre d'étudiants étrangers au monde, particulièrement en Île-de-France. Ces étudiants, après leurs études et repartis chez eux, participent au rayonnement culturel de la France et diffusent sa manière de penser dans le monde. Le document parle aussi de « spécificité » française pour qualifier la défense « à travers le débat d'idées » de la « place de la création intellectuelle ». La France considère que la culture n'est pas un produit comme un autre et elle défend cette position dans les instances internationales, à l'OMC par exemple. Cependant, le texte n'aborde pas les limites de ce rayonnement et nous savons par exemple que le français, 5<sup>e</sup> langue parlée dans le monde, est en recul par rapport à l'anglais et que la recherche française traverse des difficultés.

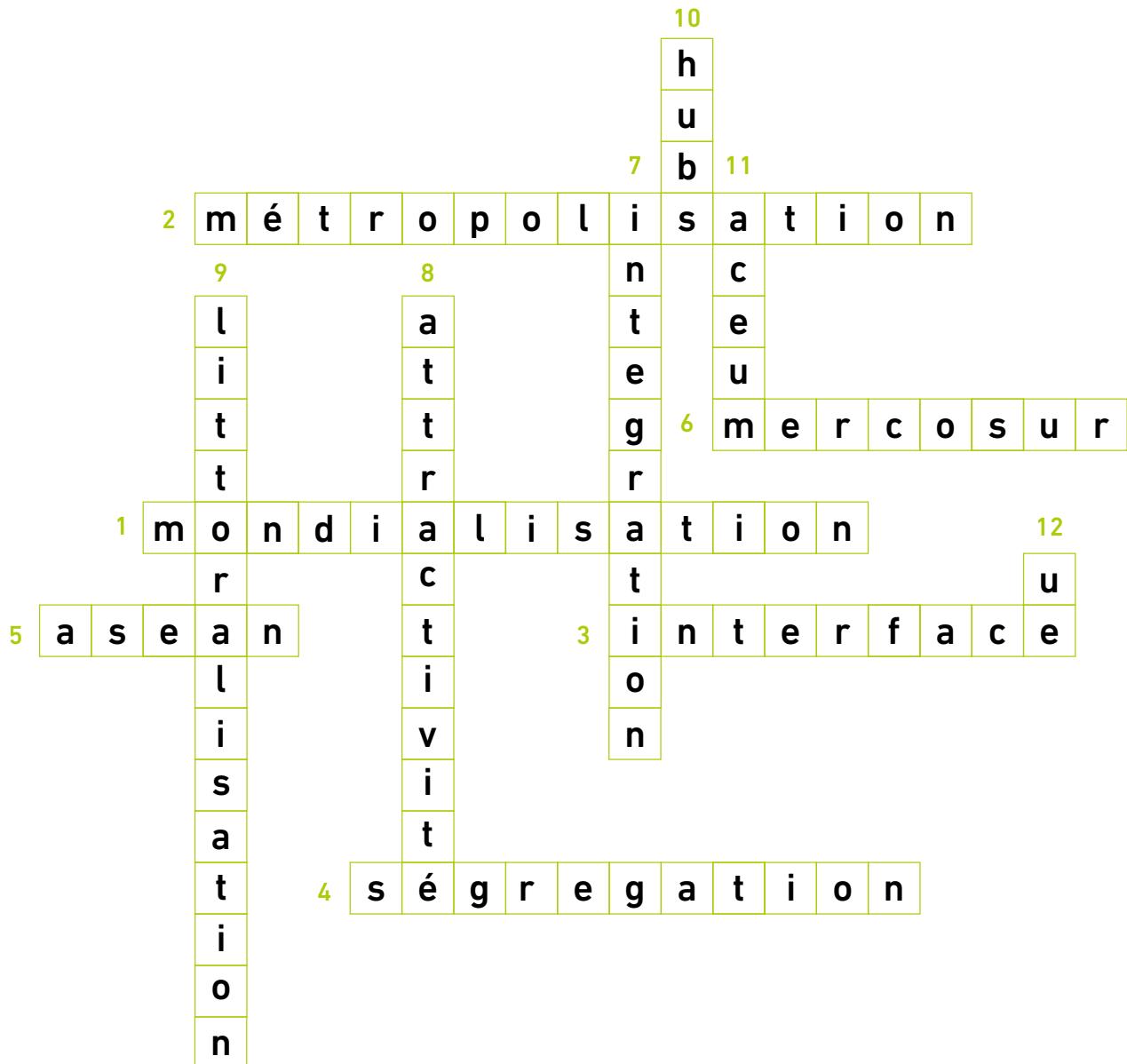
L'État français, tout à fait conscient de l'importance de ce rayonnement, s'est doté de structures spécifiques pour conserver ou développer ce dernier. Par exemple à la ligne 9 est évoquée la création de « l'Institut français » en 2011, une structure qui regroupe les 150 instituts français répartis dans le monde et est en charge de mettre en œuvre la « politique culturelle extérieure ». Décider d'une politique unique, d'une « unité d'action » et de mettre en place la « tête d'un réseau » marque bien le désir d'avoir un instrument efficace d'une politique nationale. Les limites du rayonnement culturel sont alors évoquées avec la « diminution des budgets de l'État ». D'autres structures qui participent au rayonnement culturel international existent : les 500 lycées français à l'étranger qui scolarisent des élèves, français mais surtout internationaux, avec un programme scolaire

français et les alliances françaises qui organisent des cours et des activités culturelles. Toutes ces structures ont une « mission partagée » de promotion et diffusion de la langue. Le texte n'évoque que des vecteurs très

officiels, voire étatiques pour certains, du rayonnement culturel international de la France ; les grands musées, comme le Louvre ou Pompidou par exemple, participent également à ce rayonnement de manière très forte.

## pp. 168-169 Révisions thème 2

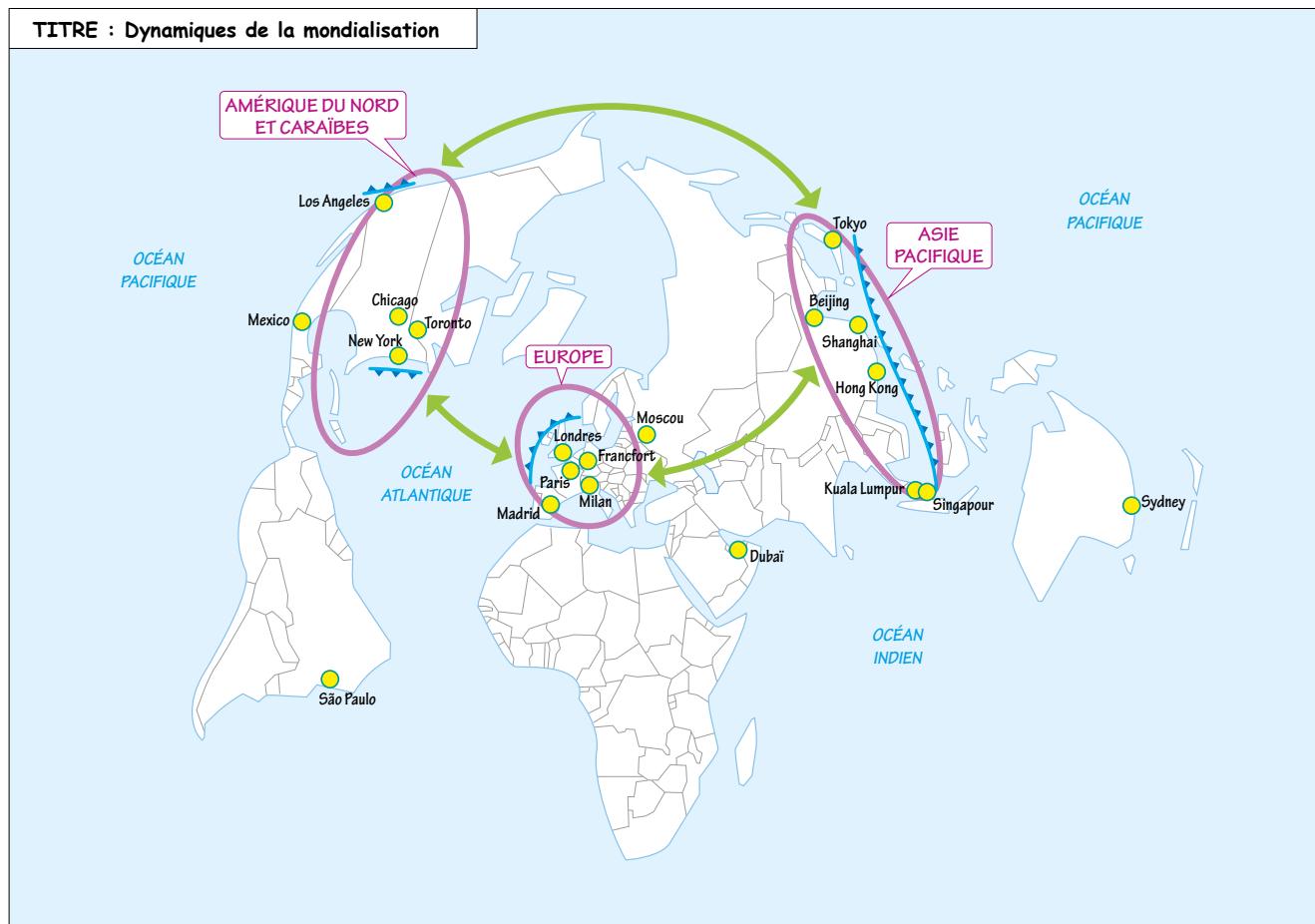
### 1 Connaître le vocabulaire du thème



## 2 Compléter le schéma de la mondialisation et de l'inégale attractivité des territoires français

Voir le Géographique 1 p. 159 du manuel pour la correction.

## 3 Se repérer dans l'espace



## 4 Rédiger une argumentation montrant le rayonnement différencié de la France dans le monde

Plan détaillé :

Les passages soulignés correspondent à ce que l'élève ajoute aux expressions proposées pour terminer son plan détaillé avant de rédiger.

### I. Un rayonnement géopolitique international

1. Un membre permanent du Conseil de sécurité de l'ONU

- un pays qui intervient dans les grandes instances internationales
- un pays qui organise des événements politiques à portée mondiale (ex. Cop 21)

2. Une puissance militaire mondiale mais secondaire par rapport aux États-Unis ou à la Chine

- forces françaises de projection
- 5<sup>e</sup> budget militaire mondial
- des opérations essentiellement en Afrique et au Moyen-Orient

### II. Un rayonnement économique mondial

1. La 6<sup>e</sup> puissance économique mondiale

- 28 FTN françaises dans les 500 premières mondiales

- 2<sup>e</sup> ZEE mondiale

- 3<sup>e</sup> pourvoyeur d'IDE dans le monde

2. Un rayonnement économique surtout européen

- liens avec les pays de l'UE

- 5<sup>e</sup> contributeur à l'APD : rayonnement en direction des pays en développement anciennes colonies

### III. Un rayonnement culturel international

1. Le français, 5<sup>e</sup> langue parlée dans le monde

- 500 lycées français à l'étranger

- recul du français face à l'anglais

- influence et présence du français surtout en Afrique, en Europe et au Moyen-Orient dans une moindre mesure

- 4<sup>e</sup> rang pour l'accueil d'étudiants étrangers ; avec en 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> position les étudiants du Maroc, de l'Algérie et de la Tunisie

2. Culture et savoir-vivre à la française

- rayonnement des grands musées français comme le Louvre

Ce troisième thème du programme de terminale opère un double changement d'échelle : après un thème 2 centré sur les coopérations et organisations internationales dans le cadre de la mondialisation, le focus se centre sur l'une d'entre elles, l'Union européenne (chapitre 5), puis sur les territoires frontaliers français, « laboratoires de la coopération communautaire », parfois même désignés comme des « petites Europe » (chapitre 6).

Dans notre conception d'une géographie citoyenne, il est important que les élèves, futurs électeurs aux élections européennes, connaissent la réalité de l'UE : non seulement il s'agit de la plus importante organisation de coopération régionale, de la plus aboutie, mais elle est aussi celle dans laquelle s'insère la France, qui y joue un rôle très important et en tire parti. Les chapitres 6 et 10 du programme d'histoire permettent d'accéder aux connaissances nécessaires sur le contexte et les objectifs de la construction européenne, ainsi que sur le rôle moteur de la France dans ce processus.

Dans la logique des programmes précédents de géographie, l'approche est ici spatiale. Il s'agit de replacer l'UE dans le monde et la mondialisation, avant d'étudier les disparités des dynamiques territoriales dans ce vaste espace et les politiques visant à la fois à les réduire et à promouvoir la compétitivité de ces mêmes territoires dans toute leur diversité. Le plan suivi ici s'écarte un peu de celui des concepteurs du programme, pour rendre plus clair l'emboîtement des échelles.

À l'échelle de la France, les territoires frontaliers témoignent à la fois de l'importance de l'intégration européenne, mais aussi des disparités des dynamiques transfrontalières existant entre ces territoires français et leurs voisins étrangers. Consacrer un chapitre à ces territoires constitue une nouveauté de ce programme : les précédents se contentaient d'une approche plus limitée, insérée dans un chapitre portant sur l'UE.

### pp. 172-173 Photographie d'ouverture

Cette photographie associe à la fois :

- la dynamique de l'intégration européenne, dont l'une des plus importantes réalisations a été un certain effacement des frontières, dans le cadre de la promotion de la liberté de circulation des personnes, des biens et des flux financiers. D'un point de vue symbolique, cet effacement des frontières est ici très important puisque la photographie est prise à la frontière germano-polonoise, emblématique des fractures de l'Europe pendant la Seconde Guerre mondiale déclenchée par l'invasion nazie de la Pologne, et pendant la Guerre froide (ligne Oder-Neisse). Le règlement définitif des litiges frontaliers germano-polonais, à savoir la non-remise en cause des frontières mises en place à la fin de la Seconde Guerre mondiale, a été une des conditions de l'élargissement vers l'est de l'Union européenne en 2004. Désormais, cette frontière ne fait que l'objet d'un marquage symbolique, les promeneurs passant d'un côté à l'autre sans réellement s'en soucier.
- les disparités internes de l'UE puisque la frontière illustrée ici associe deux pays aux niveaux de richesse, de puissance et d'intégration dans la mondialisation très différents. On pourra utilement renvoyer les élèves aux cartes illustrant ces disparités pour qu'ils en prennent la mesure : par exemple, les cartes pp. 200-201. Ces territoires bénéficient aussi de manière très inégale des politiques communautaires comme le montrent les cartes pp. 206-207
- et l'échelle locale d'un territoire frontalier, pour faire allusion à l'échelle adoptée dans le chapitre 6.

## Le point sur le programme et l'organisation du chapitre

Le programme invite tout d'abord à étudier les forces et les faiblesses de l'Union européenne. Sa position dans l'économie mondiale, notamment ses performances commerciales, fait de l'UE un des principaux pôles de la mondialisation. Son organisation originale est néanmoins marquée par les divisions internes qui expliquent en grande partie ses faiblesses.

L'UE est en effet loin d'être un tout homogène. Elle est composée de territoires très différents tant du point de vue de leurs « performances économiques » que de leur insertion à la mondialisation et à l'UE. Une géographie de l'organisation du territoire de l'UE peut ainsi être dessinée à différentes échelles.

Enfin, l'UE, consciente de cette hétérogénéité, met en place des politiques visant à la fois à renforcer l'attractivité des territoires européens mais également à renforcer la cohésion des territoires les uns avec les autres.

Le chapitre traite les quatre études de cas suggérées par le programme avant de proposer à travers un bloc Carte/Cours/Exemple l'examen des trois problématiques du chapitre :

- les forces et les limites de l'Union européenne, l'exemple portant sur la fiscalité, l'absence d'harmonisation européenne dans ce domaine montrant les limites de l'UE (pp. 194-199)
- L'insertion différenciée des territoires européens dans la mondialisation, l'exemple sur l'Italie permettant de cerner cette problématique à l'échelle nationale (pp. 200-205)
- Les objectifs de la politique régionale de l'UE, l'exemple portant sur la Pologne, premier destinataire de cette politique (pp. 206-211).

Enfin, les pages 212-217 proposent des exercices « type bac » guidés ou non, pour rédiger des questions problématisées, transposer un texte en croquis et analyser des documents.

## pp. 176-177 Photographies d'ouverture

La photographie de la page 176 présente un quartier pauvre de Zarnesti, en Roumanie, celle de la page 177 le centre-ville de Madrid. Ces deux photographies montrent des paysages qui tout opposent. Elles doivent servir à montrer les contrastes de développement au sein de l'UE mais aussi d'insertion dans la mondialisation : à gauche, un quartier résidentiel dégradé, à droite un centre-ville à l'aspect dynamique (présence de gratte-ciel, de commerces et de circulation automobile). Par exemple, la BBVA, dont on voit un building à droite de l'image, est une entreprise multinationale du secteur bancaire.

## pp. 178-181 Étude de cas

### L'Allemagne, entre puissance et inégalités territoriales

L'Allemagne, principale puissance économique européenne, n'est pourtant pas exempte d'inégalités sociales et territoriales, principalement héritées de la période de la Guerre froide. Cette étude de cas vise à montrer la grande insertion des territoires européens dans la mondialisation mais aussi leur grande inégalité face à cette insertion à toutes les échelles. L'UE met en place des politiques pour limiter ces inégalités.

## Réponses aux questions p. 179

### Parcours 1

1. L'Allemagne est la première puissance économique de l'UE. En effet, elle produit 19,9 % du PIB de l'UE en 2017, représente 28 % des échanges extra-communautaires et 21,5 % des échanges intra-communautaires et est la première contributrice au budget de l'UE avec 12,5 % de ce même budget en 2017.

Elle est très bien insérée dans la mondialisation comme en témoigne sa place de 3<sup>e</sup> exportateur de biens manufacturés et 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> pour les IDE sortants et entrants. L'Allemagne est actuellement la 4<sup>e</sup> puissance économique mondiale.

2. Francfort est le centre financier de l'Allemagne et de l'UE comme en témoigne la présence du siège de la BCE, émettrice de l'euro.

Munich est la métropole allemande la plus dynamique, dans le Land le plus riche d'Allemagne. Elle est le principal centre pour les assurances et les médias, le deuxième pour les banques et le deuxième centre d'édition au monde après New York. Elle est située dans une région où sont présentes les nouvelles technologies, la recherche appliquée et les emplois très hautement qualifiés. Elle est un élément majeur de la puissance allemande et européenne.

**3.** La répartition des revenus montre une forte inégalité entre l'Allemagne de l'Est et l'Allemagne de l'Ouest, héritée de la période la Guerre froide. En effet, le niveau des 5 Länder de l'Est ne représente que 75 % de ceux de l'Ouest. En fait, tout oppose les deux anciennes Allemagne : à l'Ouest se prennent les décisions stratégiques et se trouvent les grandes entreprises tandis que les Länder de l'Est accueillent des entreprises plus petites, ou bien des succursales. La productivité des employés et les salaires y sont plus faibles. Les sites industriels y sont essentiellement dévolus à la production. Certaines régions n'ont aucune industrie.

**4.** Les décisions stratégiques sont prises à l'Ouest tandis que les entreprises de l'Est sont principalement des entreprises exécutrices, comme peuvent l'être celles de pays émergents. Cette division du travail, cette spécialisation des économies des Länder montre leur inégale intégration à la mondialisation.

**5.** Certaines régions ont des entreprises innovantes et en croissance comme le Saxe-Anhalt qui accueille un « triangle de la chimie » tandis que certaines régions du Brandebourg n'ont aucune industrie.

**6.** Munich est une agglomération industrielle car on y trouve plus de 20 000 entreprises dans l'informatique, l'aéronautique, les biotechnologies ainsi que les technologies médicales et l'environnement.

## Parcours 2

Une puissance européenne bien intégrée dans la mondialisation	... mais de fortes inégalités territoriales
<ul style="list-style-type: none"> <li>- 4<sup>e</sup> puissance économique mondiale</li> <li>- 3<sup>e</sup> pays exportateur de biens manufacturés</li> <li>- 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> puissance mondiale concernant les IDE sortants et entrants</li> <li>- 1<sup>re</sup> puissance économique, commerciale et financière européenne</li> <li>- Siège de la BCE</li> <li>- Munich : une métropole industrielle et tertiaire de niveau mondial</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Écarts de revenus et de productivité importants entre l'Est et l'Ouest</li> <li>- Sociétés-mères à l'Ouest</li> <li>- Entreprises à l'Est plus petites, davantage exécutantes</li> <li>- Des régions peu industrialisées à l'Est</li> </ul>

## Bilan du parcours 1 ou 2

L'Allemagne est la première puissance économique européenne et une puissance majeure de la mondialisation comme en témoignent son PIB, ses IDE et son commerce. À l'échelle européenne, ces chiffres représentent une part non négligeable du total de l'UE. Certaines de ses

métropoles occupent des places importantes en Europe et dans le monde comme Francfort pour la finance et Munich pour les nouvelles technologies. Néanmoins, des inégalités sociales et territoriales existent en Allemagne. De grandes différences subsistent entre l'Est et l'Ouest : les salaires sont plus faibles à l'Est car les entreprises y sont moins nombreuses, davantage exécutantes, et certains Länder sont complètement désindustrialisés.

## Réponses aux questions p. 180

### Parcours 1

**1.** Chemnitz se trouve en ex-Allemagne de l'Est. C'est une région où les revenus sont faibles, c'est pourquoi l'UE y intervient en finançant une partie de la rénovation de l'université, à hauteur de 36 millions d'euros.

Cette action relève bien des politiques de cohésion et de compétitivité car elle est financée par le FEDER et vise à la fois à améliorer les performances de la région en matière de recherche appliquée tout en facilitant l'accès aux études.

**2.** L'Allemagne attend de l'UE qu'elle lui permette de tenir tête à la Chine. L'objectif d'une politique industrielle européenne serait une mise en commun des efforts de recherche sur les secteurs stratégiques d'avenir. Les freins sont les divergences entre les pays.

**3.** L'Allemagne et la France reçoivent à peu près autant d'aides (environ 27 milliards d'euros). La France reçoit néanmoins un peu plus par habitant. Les anciens Länder de l'Est bénéficient le plus de fonds structurels, pour réduire les inégalités avec l'Ouest. De même, la Bavière peut bénéficier de fonds de l'UE pour réduire les inégalités internes entre la région la plus dynamique et la plus riche, autour de Munich, et l'Est de son territoire, où les revenus par habitants sont plus faibles.

### Parcours 2

On peut dire que les politiques de l'UE poursuivent un double objectif en Allemagne :

**1.** Réduire les inégalités entre les régions : rénovation de l'université de Chemnitz à l'Est par exemple.

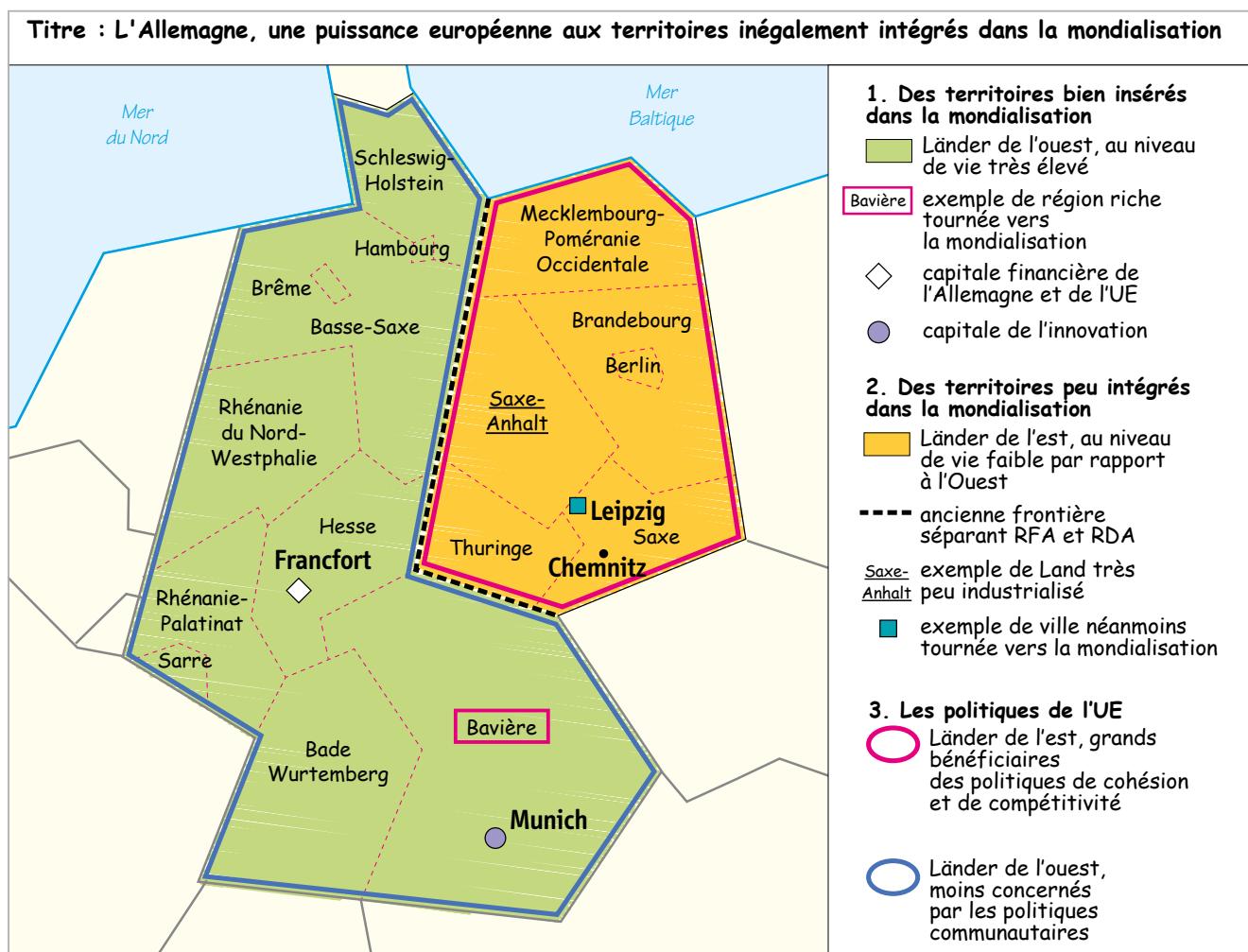
**2.** Renforcer l'attractivité et la place de certaines régions dans la mondialisation : renforcer les pôles de recherche industrielle innovante par exemple.

## Bilan du parcours 1 ou 2

Les objectifs des politiques de l'UE en Allemagne sont à la fois de réduire les inégalités entre les régions tout en renforçant l'attractivité et la place de certaines régions dans la mondialisation.

## Faire le bilan de l'étude de cas p. 181

Compléter le croquis p. 181



### Présenter le bilan à l'écrit ou à l'oral

L'Allemagne est la première puissance de l'Union européenne et une des premières puissances de la mondialisation. Elle domine une part importante du commerce extra et intra-européen (importations et exportations). Ses métropoles sont dynamiques et tournées vers l'innovation. Ses agglomérations industrielles et ses places financières se hissent au sommet de l'Europe (ex: Munich ou Francfort).

Néanmoins, le poids de l'histoire reste fort. Les inégalités territoriales sont importantes. Le niveau de vie entre les Länder de l'ex-RFA et l'ex-RDA reste très inégal et ces derniers ont des difficultés d'intégration à la mondialisation. Pour pallier ces difficultés, l'UE met en place des politiques de cohésion et de compétitivité.

### pp. 182-185 Étude de cas

#### L'Union européenne : le rôle des transports

Cette étude de cas permet de montrer que les transports peuvent être un outil d'ouverture, de cohésion et

de compétitivité de l'UE. La première partie permet de caractériser le réseau de transport actuel en Europe, sa diversité mais aussi les fortes disparités qui existent au sein des pays membres de l'UE et leur intégration à la mondialisation. La deuxième double page est consacrée au réseau transeuropéen de transport (RTE-T) développé depuis les années 1980, puis incorporé dans le traité de Maastricht (1992). Il vise à améliorer les infrastructures de transports et faciliter les échanges au sein du Marché unique. La Commission Européenne a présenté un Livre Blanc des transports (2011) pour développer un réseau intermodal de transport dans le but d'accroître les mobilités et les échanges de marchandises tout en désenclavant les espaces plus périphériques.

### Réponses aux questions p. 183

#### Parcours 1

- Les transports au sein de l'UE se caractérisent par une grande diversité et par leur densité. Le réseau est structuré autour de la mégalopole européenne allant de Londres au Nord de l'Italie, en passant par le Nord de la France, l'Ouest de l'Allemagne. Sont ici concentrés

les principaux axes de transport routier et fluvial ainsi que les ports et aéroports. Si le réseau de transport routier devient moins dense à mesure que l'on s'éloigne de la mégapole européenne depuis une périphérie intégrée jusqu'aux espaces plus périphériques (Suède, PECO, Portugal, Espagne), certaines villes constituent des carrefours majeurs (Barcelone) ou secondaires (Varsovie, Budapest, Sofia, etc.). Le réseau européen est également constitué de huit principaux aéroports et d'une dizaine de ports importants. Ces derniers sont reliés par une route maritime majeure, de la Mer du Nord à la Méditerranée, et participent au dynamisme de la Northern Range (façade maritime majeure en Europe entre Le Havre et Hambourg). La cohésion reste un enjeu au sein de l'UE pour intégrer davantage les espaces périphériques.

**2. L'UE est la première puissance commerciale du monde :** cette place est primordiale pour comprendre la structuration du réseau de transports en Europe. En effet, « transporter des marchandises rapidement en toute sécurité et de manière efficace sur le plan des coûts » (doc. 2) est un enjeu majeur du Marché unique. Le développement d'un réseau de transports moderne est nécessaire à la cohésion de l'UE dans le cadre de son élargissement mais aussi pour la croissance commerciale. De multiples pratiques économiques sont développées pour réduire les coûts et améliorer la compétitivité : concentration industrielle pour tirer profit des économies d'échelle, délocalisation vers les espaces périphériques où les rémunérations sont plus faibles et organisation de la production industrielle dans une logique « juste à temps » (ou flux tendu) pour améliorer la logistique.

**3. La photographie d'Hambourg fait apparaître un espace qui associe et connecte plusieurs modes de transport.** À l'arrière-plan du doc. 5, les terminaux portuaires de conteneurs et les entrepôts permettent l'intégration à la Northern Range et donc au commerce maritime et fluvial. La prise de vue, en plongée, met l'accent sur le réseau routier et ferré au premier plan. Le port d'Hambourg occupe la troisième place dans une Europe où le transport maritime constitue le principal mode de transport du commerce extra-communautaire (50,6 %) suivi par le transport aérien (25,5 %) et le transport routier (16,1 %). Par sa situation au Nord de la Northern Range, ses connexions fluviales (Elbe) et routières qui peuvent connecter le Nord et l'Est de l'Europe, Hambourg peut jouer un rôle dans l'ouverture et le renforcement de la cohésion de l'UE.

**4. Le réseau routier roumain est l'un des moins dense de l'UE,** avec environ 800 km d'autoroutes concentrées autour d'une diagonale partant de Constanta jusqu'aux régions occidentales. Le développement des réseaux de transport en Roumanie peut permettre d'atténuer les inégalités territoriales entre Bucarest et le reste du pays par une extension vers les provinces périphériques à l'échelle nationale et au sein même de la métropole. À l'échelle européenne, les projets routiers peuvent permettre de désenclaver le territoire roumain.

**5. Les deux documents font apparaître des inégalités territoriales en termes de transport dans l'UE.** Hambourg est une plate-forme multimodale connectant des liaisons maritimes, ferroviaires, autoroutières et fluviales avec les pays du Nord et au centre de l'UE alors que, le réseau de transport roumain est peu diversifié et plus enclavé.

## Parcours 2

	Mégapole européenne	Périphérie intégrée	Périphérie plus éloignée du cœur européen
<b>Caractéristiques en matière de transports</b>	Transports routier, ferroviaire, maritime, fluvial, aérien. Quatre carrefours majeurs : Londres, Rotterdam, Francfort et Milan.	Transports routier, ferroviaire, maritime, fluvial, aérien. Trois carrefours majeurs : Berlin, Paris, Lyon.	Transports routier, maritime, fluvial, aérien.
<b>Modalités et intensité de l'ouverture au monde par les transports</b>	Densité autoroutière la plus forte de l'UE. Forte ouverture au monde par la variété des liaisons, les ports, les aéroports, etc.	Densité autoroutière moyenne. Moyenne ouverture au monde grâce à quelques grandes voies navigables, les ports, les aéroports, etc.	Densité autoroutière faible. Peu d'ouverture au monde par les transports.
<b>Rôle des transports dans la cohésion ou la compétitivité</b>	Développement des transports pour tirer profit des économies d'échelle et des productions à flux tendus autour de la façade maritime majeure.	Développement des transports autour de la Northern Range et d'une route maritime de la mer du Nord à la Méditerranée et de grandes plateformes multimodales.	Développement des transports pour mieux connecter les régions périphériques dans une logique d'internationalisation.

## Bilan du parcours 1 ou 2

Le réseau de transport européen est l'un des plus denses de la planète. Il constitue un outil d'ouverture, de cohésion et de compétitivité de l'UE par sa diversité (liaisons maritimes, fluviales, routières, ferroviaires ou encore aériennes). Ce réseau permet de renforcer des liens transfrontaliers par les réseaux ferroviaires et routiers performants comme le tunnel sous la Manche qui réunit la France et l'Angleterre ou le pont reliant le Danemark et la Suède. Si le transport maritime occupe une place de premier plan dans le commerce extracommunautaire grâce à un réseau de ports très actifs notamment sur la *Northern Range*, les autres modes de transports sont importants dans la mégalopole européenne. Au-delà, le développement des transports peut contribuer à rendre plus compétitive la périphérie intégrée ou la périphérie plus éloignée du cœur européen et donc former un ensemble européen plus cohérent.

## Réponses aux questions p. 184

### Parcours 1

1. Le projet de réseau transeuropéen de transport RTE-T) est un programme de développement d'infrastructures de transport répondant à un objectif de cohésion. En effet, il prévoit que la majorité des entreprises et des citoyens européens ne soient pas à plus de 30 minutes du réseau d'ici 2050 et ainsi de désenclaver les régions périphériques. Pour cela, la politique européenne de transport est structurée autour de neuf « corridors » routiers ou ferrés principalement situés dans les espaces actuellement les moins bien desservis. Ce projet répond aussi à des objectifs d'ouverture sur le monde et de compétitivité autour de la mégalopole européenne (« Mer du Nord-Méditerranée », « Rhône-Alpine), par un réseau de villes structurantes sur les littoraux (quatre grandes « autoroutes de la mer ») et autour des grandes métropoles européennes. Cette politique européenne répond à un enjeu majeur du Marché unique et s'appuie sur la liberté de circulation de personnes, marchandises, services et capitaux.

2. Le corridor méditerranéen permet de relier le Sud de l'Espagne (Algésiras, Séville) à la France (Marseille, Lyon), au cœur économique de l'UE (Milan) et au-delà les pays d'Europe centrale et orientale (Zagreb, Budapest). Si l'essentiel du projet repose sur le transport ferroviaire, c'est aussi un projet multimodal visant à rendre plus cohé-

rent les interconnexions portuaires et aéroportuaires. Il répond à un objectif de compétitivité des secteurs industriel, agricole ou touristique.

3. La Roumanie peut espérer sortir de son enclavement grâce au corridor Rhône-Danube qui reliera Bucarest et les villes roumaines secondaires au réseau de transport d'Europe centrale et occidentale, jusqu'à la mégalopole européenne.

### Parcours 2

#### Objectif de cohésion : réduire les inégalités territoriales :

- Un projet de réseau de transports constitué par deux corridors nord-sud, trois corridors est-ouest et quatre corridors diagonaux pour désenclaver les régions périphériques et désengorger les réseaux centraux.
- Une modernisation des infrastructures de transport pour faciliter les flux transfrontaliers de personnes et de marchandises au sein de l'UE.
- Une politique européenne fondée sur le renforcement des normes de sécurité et environnementales.

#### Objectif de compétitivité : valoriser les atouts des États membres dans le cadre de la concurrence mondiale :

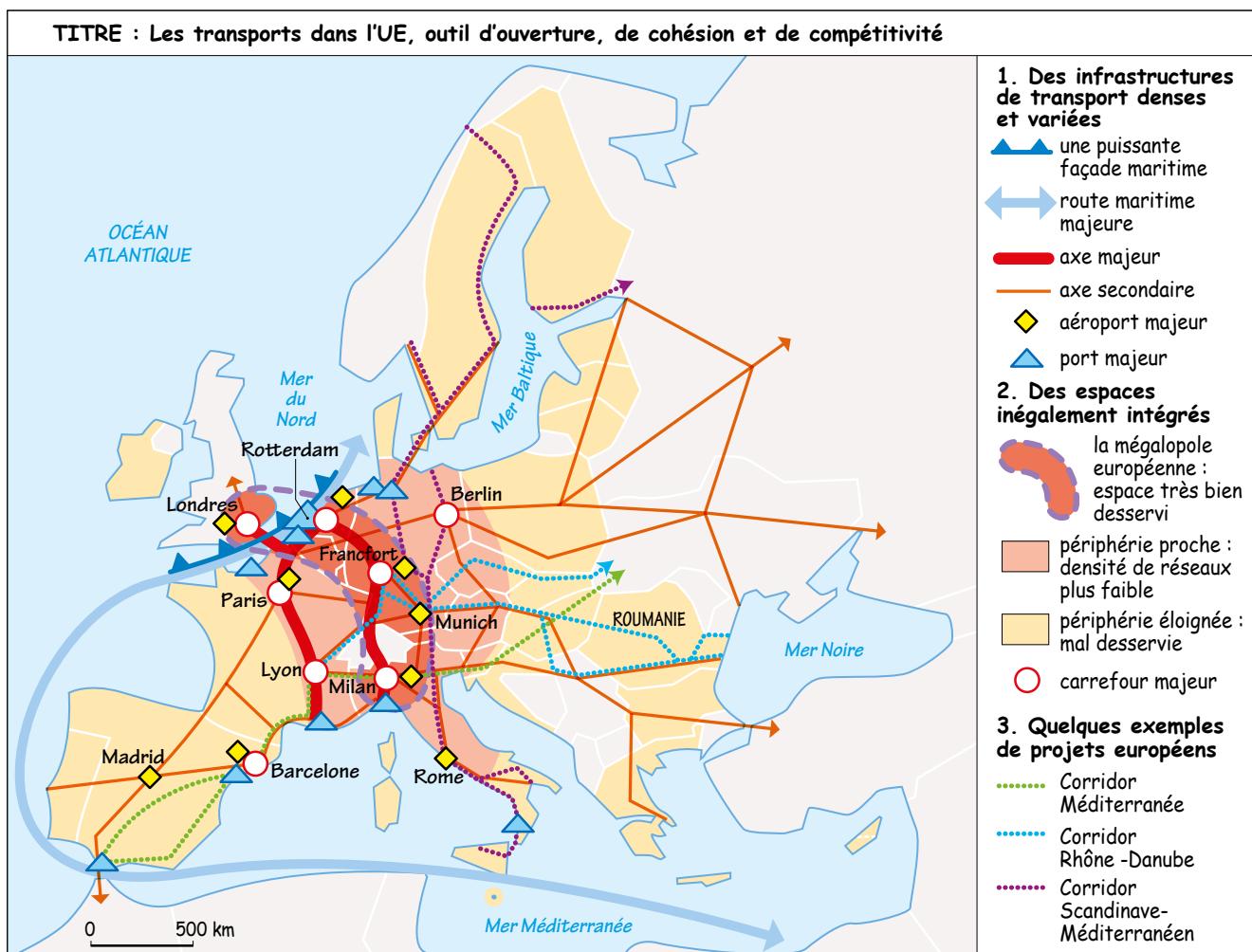
- Quatre grandes « autoroutes de la mer » en mer Baltique, dans l'océan Atlantique et la mer Méditerranée pour introduire une nouvelle chaîne de transport intégrée fondée sur le transport maritime.
- Une politique axée sur des métropoles régionales pouvant devenir des carrefours routiers ou ferroviaires et sur des villes littorales pouvant améliorer les liaisons maritimes.
- Une amélioration de l'interconnexion entre les différents modes de transport (routier, ferroviaire, aérien, fluvial et maritime) pour accroître les investissements et la circulation des marchandises.
- Différents secteurs productifs bénéficiaires : agriculture, industrie, tourisme, etc.

### Bilan du parcours 1 ou 2

La politique des transports européenne répond à un objectif de cohésion par le développement d'un réseau multimodal et d'envergure européenne, en intégrant les espaces les plus périphériques de l'Est et l'Ouest de l'UE au réseau central, et à un objectif de compétitivité en rendant les transports plus performants et intégrés à la mondialisation.

## Faire le bilan de l'étude de cas p. 185

Compléter le croquis



Présenter le bilan à l'écrit ou à l'oral

Plan	Notions	Exemples tirés des documents
Ouverture	intégration aux réseaux de transport corridors axes mondialisation	Hambourg, plate-forme multimodale
Cohésion	réseau de transport périphéries inégalités territoriales politique européenne	projets de corridor « Rhône-Danube » du RTE-T et d'autoroutes roumaines
Compétitivité	carrefours multimodalité densité des réseaux politique européenne	le corridor méditerranéen et les secteurs agricole, industriel et touristique

### pp. 186-189 Étude de cas

#### L'Union européenne : les effets territoriaux de la PAC

Cette étude de cas permet d'étudier la politique agricole commune (PAC) au prisme de ses effets territoriaux. L'agriculture occupe aujourd'hui une place centrale au sein de l'UE puisque les surfaces agricoles représentent

près de la moitié de l'espace européen et son poids est important dans les échanges internationaux. Entrée en vigueur en 1962, la PAC vise à moderniser les agricultures, augmenter la productivité et améliorer les revenus des agriculteurs. Elle est appliquée aujourd'hui dans tous les États membres et près de 40% du budget européen lui sont consacrés. Les réformes plus récentes cherchent à répondre aux défis sanitaires et environnementaux.

La première double-page permet de montrer comment les principales étapes de la PAC ont eu des effets sur les territoires notamment en termes de concentration et de spécialisation. L'objectif de la deuxième double-page est de mettre en évidence les mesures que la PAC peut adopter pour renforcer la cohésion et la valorisation des territoires dans un contexte de discussions autour de la future PAC (2021-2027).

## Réponses aux questions p. 187

### Parcours 1

1. Les objectifs initiaux de la PAC sont d'assurer la sécurité alimentaire aux populations des États membres en augmentant la productivité agricole pour réduire les importations de produits de première nécessité (comme les céréales) et d'assurer aux agriculteurs un revenu en garantissant les prix quelle que soit la situation du marché. Depuis sa création en 1962, la PAC a permis la modernisation des agricultures en encourageant les agriculteurs à produire massivement. Pour lutter contre la surproduction, un système de quotas laitiers est mis en place dès 1984. À partir de 1992, l'agriculture d'exportation est favorisée. La réforme de la PAC de 1999 a permis de fixer deux « piliers » pour 1) aider les agriculteurs et 2) accompagner l'organisation des marchés et le développement rural. Depuis les années 2000, le « verdissement » de la PAC est mis en place pour compenser les effets territoriaux et environnementaux de cette politique : concentration des exploitations (effet qui apparaît fréquemment dans le doc. 1) au sein d'une agriculture productiviste, banalisation des paysages agraires, disparition de la biodiversité et pollution du milieu naturel.

2. Plus de 4 millions d'exploitations agricoles ont disparu entre 2005 et 2016 avec le processus de concentration agricole d'après les données d'Eurostat. Cette évolution est particulièrement forte dans le domaine de la polyculture mais aussi de l'élevage. Les exploitations spécialisées dans la culture de céréales sont moins affectées sur cette période car elles ont fait l'objet d'une concentration dans les décennies précédentes. Les pays d'Europe centrale et orientale sont largement touchés par cette concentration comme la Slovaquie ou la Bulgarie (réduction de 66 % des exploitations agricoles) car il s'agit de pays aux agricultures moins modernes qui ont intégré plus récemment l'UE (2004 et 2007). L'impact de ce processus sur les populations d'agriculteurs est important puisque les plus grands exploitants sont favorisés par les aides du premier pilier de la PAC au détriment des petits exploitants. Après la réforme de 1992, les aides se font en fonction de la taille des exploitations et non de la production.

3. La spécialisation agricole favorisée par la PAC a modifié et modernisé les paysages ruraux. En effet, entre 2002 et 2020 la pression agricole s'est accentuée en Sicile (doc. 5) avec une agriculture intensive sous serres (tomates) ou fortement irriguée (oliviers). La culture de céréales s'est également traduite par une concentration des exploitations et une forte artificialisation des paysages ruraux.

4. Trois types de situations se dégagent à la lecture du doc. 4 : un groupe de pays constitué des premiers États à intégrer la CEE et à mettre en place la PAC comme la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni ou les Pays-Bas, ayant procédé à des remembrements agricoles et développé une agriculture productiviste (faible nombre d'exploitations, production importante) ; un deuxième groupe formé par des pays méditerranéens où le nombre d'exploitations agricoles et la productivité restent élevés (Italie, Espagne) ; et enfin un troisième groupe constitué de pays d'Europe centrale et orientale (Roumanie, Pologne) où le nombre d'exploitations agricoles est plus élevé et la productivité moins forte. Il existe donc de fortes inégalités de productivité agricole entre les pays membres en fonction du poids de l'agriculture dans ces pays et la modernisation des exploitations. L'enjeu de la cohésion reste important. La PAC a permis de rendre plus compétitive l'agriculture de certains pays ayant adopté une voie productiviste.

### Parcours 2

Les élèves peuvent identifier dans les documents des informations pour caractériser les trois agriculteurs interviewés :

- Agriculteur français : une concentration, spécialisation et modernisation des exploitations depuis les années 1960 avec une forte productivité.
- Agriculteur italien : une concentration, spécialisation et modernisation des exploitations plus récentes au profit de cultures méditerranéennes, oléagineux et céréales.
- Agriculteur roumain : une agriculture à faible productivité et une concentration et spécialisation des exploitations agricoles en cours.

### Bilan du parcours 1 ou 2

La PAC est une politique européenne visant dès 1962 à garantir la sécurité alimentaire, stabiliser les marchés et assurer un niveau de vie équitable à la population agricole. Cette politique a eu des effets territoriaux importants au sein de l'UE en formant des territoires de plus en plus artificialisés par une agriculture productiviste et des surfaces cultivées spécialisées dans des cultures rentables comme les céréales. La taille moyenne des exploitations européennes n'a cessé d'augmenter avec le processus de concentration et de spécialisation agricole. Aujourd'hui, la disparition des petites exploitations se poursuit dans les pays d'Europe centrale et orientale dont l'agriculture est moins moderne.

## Réponses aux questions p. 188

### Parcours 1

1. Le développement de l'agriculture biologique est un objectif sur lequel la PAC pourrait se focaliser davantage car il permettrait de compenser les effets négatifs causés par l'agriculture productiviste sur les territoires (doc. 2 p. 186 : la banalisation des paysages agraires, la disparition de la biodiversité) et réduire la pollution des sols et nappes phréatiques. La part de l'agriculture biologique

est encore faible dans la surface agricole utile des pays de l'UE : elle atteint plus de 25% dans certaines régions (Italie du Sud, Suède) mais reste globalement minoritaire en Europe (inférieure à 5% de la SAU). Le développement de l'agriculture biologique est soutenu par le deuxième volet de la PAC sur le « développement rural ». Les surfaces d'agriculture biologique ont doublé dans une dizaine de pays de l'UE entre 2005 et 2015.

## 2. Les critiques adressées à la PAC par le collectif « Pour

une autre PAC » reposent sur les inégalités causées par les aides reversées principalement à l'agriculture productiviste et le soutien indirect aux pratiques qui nuisent au développement durable des territoires ruraux, à la santé et à l'environnement. Les auteurs de cette plate-forme préconisent une PAC qui soutienne une transition agroécologique, « plus juste, plus durable et plus cohérente », pour répondre aux défis économiques, sociaux, sanitaires, environnementaux.

### Parcours 2

	Objectif de cohésion	Objectif de compétitivité
Doc. 1	développement de l'agriculture biologique dans la plupart des espaces agricoles de l'UE	promotion du volet « développement rural » avec des activités de transformations alimentaires et d'accueil touristique (vente directe et agrotourisme)
Doc. 2	un programme « Pour une autre PAC » plus juste, durable et cohérente	une demande de réorientation du système agroalimentaire de l'UE pour dynamiser les campagnes et territoires ruraux

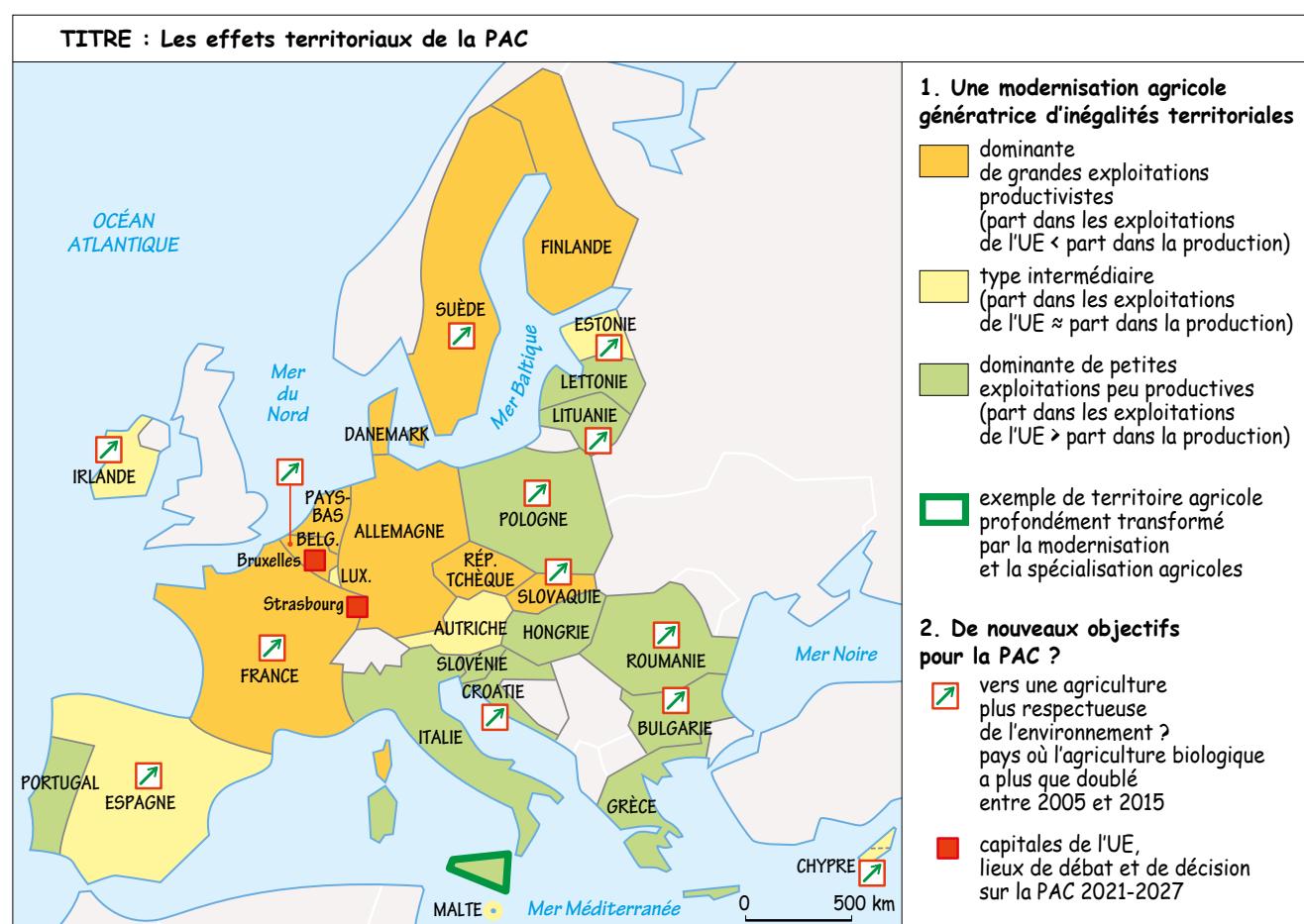
### Bilan du parcours 1 et 2

La PAC peut renforcer la cohésion et la valorisation des territoires par des mesures d'encouragement de l'agriculture biologique et en décloisonnant les activités agricoles des autres activités du monde rural. Le second

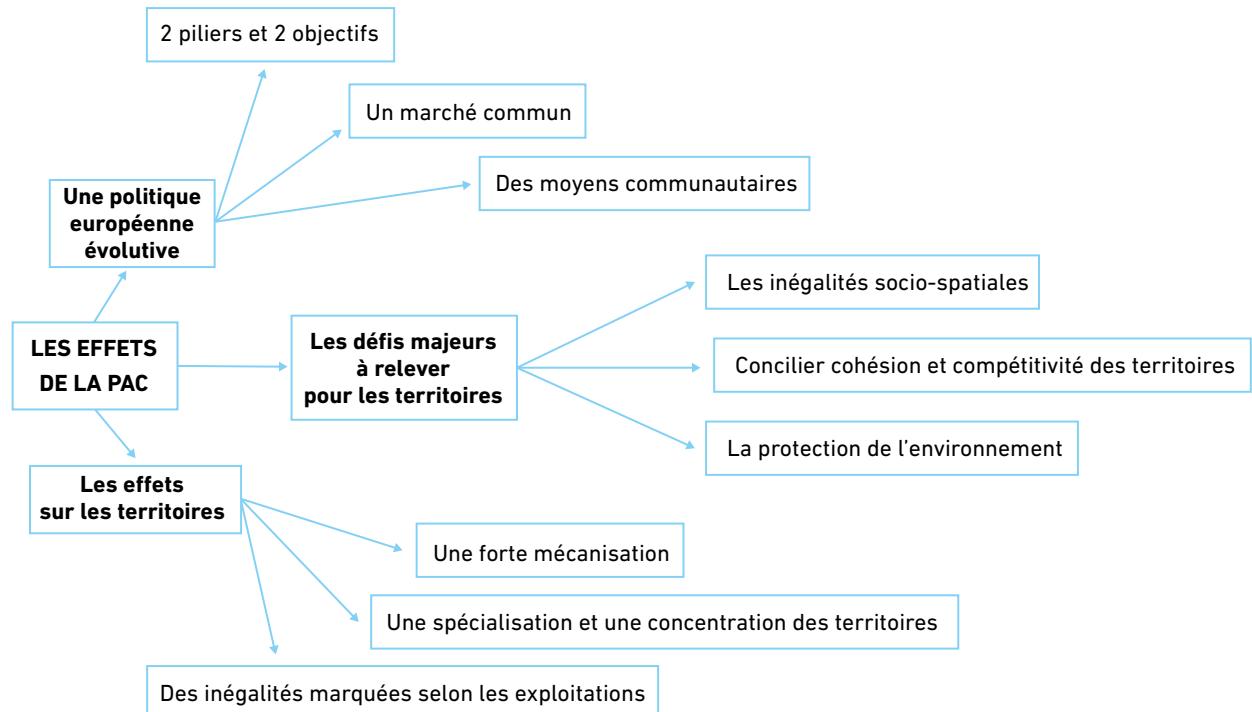
pilier de la PAC doit permettre le développement rural tout en relevant les défis économiques, environnementaux et sociétaux. Actuellement, les débats sur la future PAC sont engagés et certaines associations préconisent une « transition agroécologique ».

### Faire le bilan de l'étude de cas p. 189

Compléter le croquis



## Compléter la carte mentale



## pp. 190-193 Étude de cas

### Lyon, cartographie d'une agglomération industrielle et technologique française

Une fois n'est pas coutume, l'une des études de cas préconisées par les concepteurs du programme et associées au chapitre portant sur une échelle non nationale (ici l'Union européenne) devait centrer son propos sur un espace français, « une agglomération industrielle ou technologique en France ». Ce choix s'explique certainement par le fait que l'approche propre au chapitre consacré à la France est spatialement très sélective, puisqu'elle se focalise sur les territoires frontaliers français ; les concepteurs du programme ont certainement voulu montrer à quel point la France prenait part à l'insertion de l'Union européenne dans la mondialisation, y compris à une échelle locale.

Le choix de cette agglomération est cependant laissé aux enseignants. Nous avons choisi de traiter le cas de Lyon car cette agglomération importante dans l'espace français et métropole secondaire en Europe (cf. programme de 1<sup>e</sup>, chapitre 2) a su conserver un profil industriel marqué, appuyé sur une industrie diversifiée, de l'industrie lourde à la haute technologie. Cette industrie lui permet de participer à l'insertion de la France et de l'Europe dans la mondialisation, ce qui nous renvoie au thème 3 et inscrit bien cette agglomération dans la logique du chapitre 5.

### Réponses aux questions p. 191

#### Parcours 1

1. les éléments qui rendent compte de l'importance et de la diversité de l'industrie à Lyon sont :

- l'importance de l'emploi industriel et de l'emploi associé (sphère productive) (doc. 2) ;
- l'ampleur de l'emprise industrielle à Lyon (doc. 1, 2 et 4) ;
- la diversité des pôles de compétitivité (doc. 2) associant industrie lourde et haute technologie ;
- la présence de grandes entreprises industrielles (doc. 2).

La carte montre que Lyon est une agglomération industrielle et technologique car elle rend compte de l'ampleur de l'emprise spatiale de l'industrie. Par ailleurs, elle localise les clusters industriels (sièges des pôles de compétitivité, campus scientifique).

2. Les voies de communication jouent un rôle important car elles assurent une bonne connexion de l'agglomération à l'Europe et au reste du monde, donc elles permettent à l'industrie lyonnaise de bien s'insérer dans la mondialisation. Cependant, elles ne font pas tout : les dynamiques impulsées par les acteurs locaux, publics et privés, à travers les clusters industriels jouent un rôle au moins aussi important. Il existe un « écosystème industriel » car les acteurs privés (entreprises industrielles) et les acteurs publics (État, métropole) sont réunis dans des structures (pôles de compétitivité, campus scientifique, sites industriels labellisés par l'État) qui permettent une synergie positive, en faveur du développement industriel de l'agglomération, qui est leur objectif commun.

3. La zone industrielle de Parilly est représentative de l'industrie lyonnaise car :

- son emprise spatiale est importante, au cœur de la ville (cf. l'initiale P. sur le doc. 1) ;
- elle réunit des industries diversifiées (automobile, industrie ferroviaire, matériaux, métallurgie) de taille très variable, de la très grosse entreprise à la start-up, mais aussi des organismes de formation pour l'industrie ;

– elle rend compte de l’implication des acteurs publics en faveur du développement de l’industrie dans l’agglomération en proposant des espaces de développement en cœur de ville, bien connectés.

Ces deux derniers points, associés, rendent compte de l’existence d’un écosystème industriel à Lyon.

**4.** Lyonbiopôle est bien un *cluster* puisqu’il réunit des entreprises travaillant dans le secteur de la santé (pharmacie notamment) et tournée vers l’innovation technologique. Il participe à l’existence d’un écosystème à Lyon et dans sa région en réunissant des acteurs publics (Union européenne, État, Métropole) autour d’un même objectif.

Lyonbiopôle est un pôle de compétitivité ce qui signifie que les entreprises qu’il réunit bénéficient d’un label délivré par l’État en raison de son excellence dans un secteur d’activité et de la qualité des interactions développées entre leurs membres. Il bénéficie aussi du label européen *European Cluster Excellence Initiative*, lancée par la Commission européenne en 2009 pour récompenser la qualité du fonctionnement des clusters et la qualité des services qu’ils offrent à leurs membres.

Ce cluster industriel inséré dans un écosystème favorable peut ainsi plus aisément développer des innovations (R&D, aides au développement, infrastructures industrielles, mutualisation) et prendre une dimension internationale (accompagnement à l’international, actions de communication), qui participe à l’intégration de la France et de l’UE dans la mondialisation.

## Parcours 2

Éléments du doc. 1	
<b>Doc. 2</b>	emprise spatiale de l’industrie, pôles de compétitivité
<b>Doc. 3</b>	pôles de compétitivité
<b>Doc. 4</b>	vallée de la chimie, voies de communication
<b>Doc. 5</b>	emprise spatiale de l’industrie, qualité des connexions à différentes échelles

## Bilan du parcours 1 ou 2

L’industrie dans l’agglomération présente une forte emprise spatiale. Celle-ci prend des formes diverses : zones industrielles de taille variable, présentes dans la ville-centre comme en banlieue, mais aussi sièges de pôles de compétitivité, campus scientifique. Cette industrie est diversifiée : si la haute technologie est plutôt présente dans la ville-centre (Parilly), l’industrie lourde est présente aussi bien dans des espaces péri-centraux comme Parilly (Renault trucks) qu’en banlieue (vallée de la chimie).

## Réponses aux questions p. 192

### Parcours 1

1. L’industrie lyonnaise bénéficie de politiques élaborées par :

– des acteurs locaux publics et privés (doc. 1) : ce sont les acteurs locaux qui mettent à disposition du foncier par exemple ;

– l’État (doc. 2) avec le label Frenchfab, auquel s’associent des acteurs locaux, la métropole et le Conseil régional ;

– l’UE (doc. 3) en faveur du bassin Rhône-Saône, dans lequel s’inscrit l’agglomération.

Dans les trois cas, il s’agit bien d’adapter l’industrie aux mutations de son environnement :

– en s’adaptant aux mutations de l’espace urbain notamment en termes paysagers (doc. 1) pour favoriser l’acceptabilité sociale de l’industrie en ville ;

– en lui donnant les moyens de participer à un développement plus durable, notamment en matière d’environnement (doc. 1 et 3) ;

– en lui permettant de développer des innovations (doc. 1 et 2) ;

– en lui donnant une visibilité nécessaire à son internationalisation (doc. 2).

2. Cette étude peut intéresser l’industrie lyonnaise car l’industrie chimique est très présente dans cette agglomération. D’autre part, au sud de Lyon, la vallée de la chimie est située à côté du Rhône et peut donc utiliser massivement le transport fluvial, particulièrement adapté au transport des pondéreux, ce qui permettrait de limiter la saturation de l’autoroute du Sud et d’exporter en polluant moins les produits de la chimie lyonnaise.

3. Ces deux politiques associent des acteurs publics et privés d’échelles diverses (cf. réponse à la question 1) partageant un objectif commun, le développement de l’industrie lyonnaise et son adaptation au monde qui l’entoure. Elles contribuent donc à la consolidation de l’écosystème lyonnais tel qu’il a été décrit dans le A.

### Parcours 2

1. L’UE (doc. 3), l’État (doc. 2), la Métropole lyonnaise (doc. 1 et 2), le Conseil régional (doc. 2), les industriels de la région (doc. 1 et 2).

2. a. le Label Frenchfab, L’appel des 30 !, le projet de l’UE en faveur du transport fluvial.

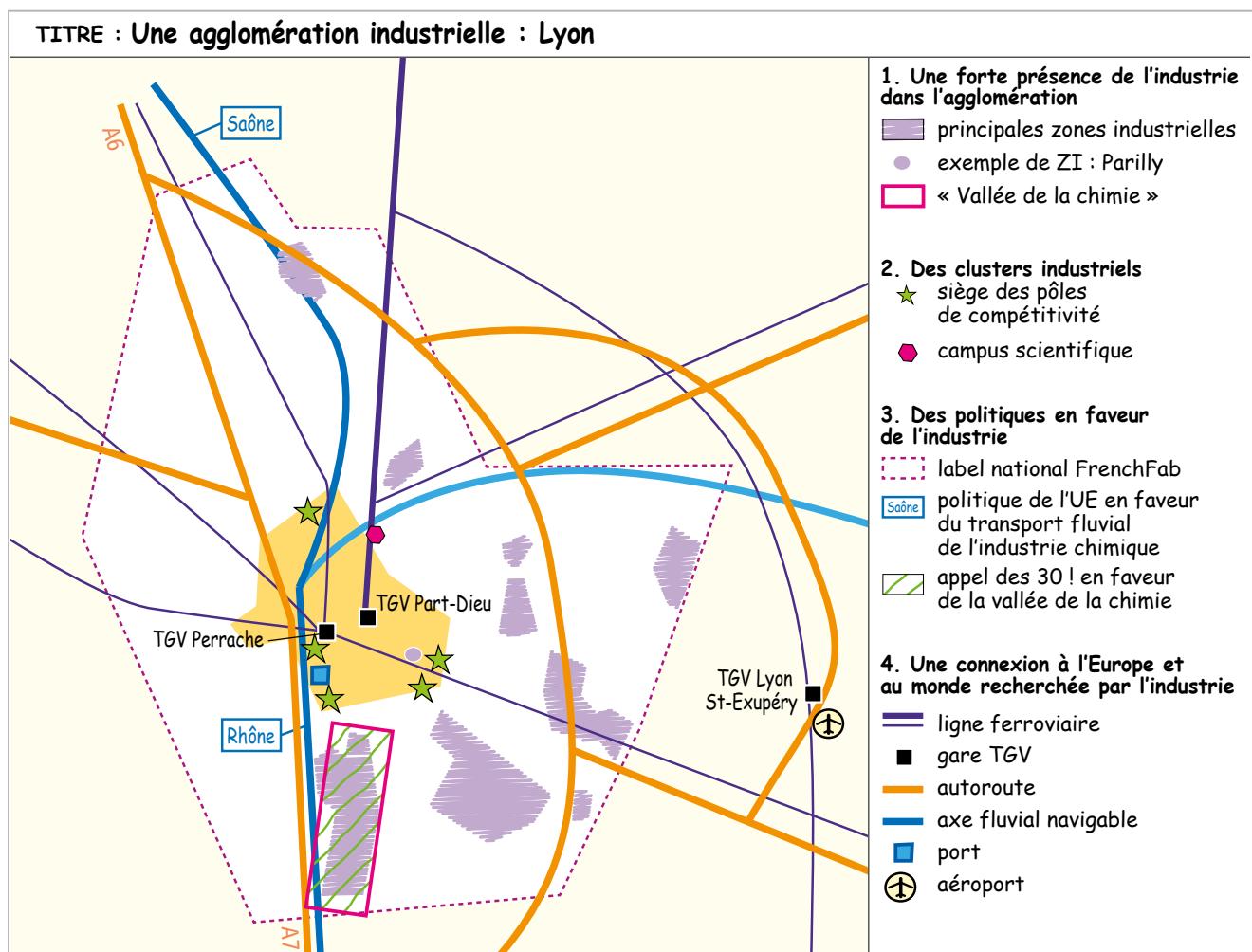
b. le Label Frenchfab, L’appel des 30 !

## Bilan du parcours 1 ou 2

L’industrie lyonnaise bénéficie de politiques associant des acteurs très divers, publics (UE, État, Métropole, Conseil régional) et privés (entreprises industrielles) et qui ont pour objectif commun d’adapter l’industrie lyonnaise aux mutations du monde qui les entoure en termes d’innovations, d’internationalisation et de développement durable, mais aussi de favoriser l’affirmation d’un écosystème favorable à cette adaptation.

## Faire le bilan de l'étude de cas p. 193

Compléter le croquis



Présenter le bilan à l'oral

Informations cartographiables des documents	Figurés choisis	Légende
Principales zones industrielles (doc. 1 p. 190)		principales zones industrielles
Zone Industrielle de Parilly (doc. 1 et 5 p. 190-191)		exemple de ZI : Parilly
Vallée de la chimie (doc. 1 t 4 p. 190-191)		“vallée de la chimie”
Siège des pôles de compétitivité (doc. 1 p. 190)		siège des pôles de compétitivité
Campus scientifique (doc. 1 p. 190)		campus scientifique
Label French Fab (doc. 2 p. 192)		label national Frenchfab
Politique de l'UE (doc. 3 p. 192)		politique de l'UE en faveur du transport fluvial de l'industrie chimique
L'Appel des 30 ! (doc. 1 p. 192)		appel des 30 ! en faveur de la vallée de la chimie
Ligne ferroviaire (doc. 1 p. 190)		ligne ferroviaire
Gare TGV (doc. 1 p. 190)		gare TGV
Autoroute (doc. 1 p. 190)		autoroute
Axe fluvial navigable (doc. 1 p. 190)		axe fluvial navigable
Port (doc. 1 p. 190)		port
Aéroport (doc. 1 p. 190)		aéroport

2. L'élève reprend souvent les figurés du doc. 1 p. 190 et se conforme donc aux informations de ce document, y compris dans les couleurs choisies : figurés de surface pour les zones, figurés linéaires pour les axes de communication, figurés ponctuels pour les bâtiments divers. On pourra renvoyer les élèves au Langage cartographique sur le rabat du manuel. Le nom des différentes rubriques reprend les aspects du sujet évoqués dans le dossier documentaire.

### pp. 194-195 Cartes

## La puissance de l'Union européenne et ses limites

### Réponses aux questions

1. L'UE occupe la première place du commerce mondial avec 33,8 % de ce commerce.

2. 1<sup>er</sup> : Chine, 2<sup>e</sup> : États-Unis : acteurs majeurs de la mondialisation au même titre que les pays membres de l'UE. 3<sup>e</sup> : Russie : achat d'hydrocarbures. 5<sup>e</sup> : Suisse : proximité géographique.

3. Le commerce intracommunautaire est très important car l'UE est un marché économique sans barrière douanière, le plus grand du monde, le « marché unique ».

4. Les IDE sont surtout très importants vers les pays développés (comme les États-Unis) et pays émergents (par exemple le Brésil). Cela veut dire que les entreprises européennes se sont développées dans ces deux types de pays, qui sont soit les plus développés, soit les plus dynamiques économiquement.

5. Les pays qui souhaitent entrer dans l'UE sont la Turquie, la Bosnie, la Serbie, le Kosovo, le Monténégro, la Macédoine et l'Albanie. L'UE est un espace attractif car c'est un espace riche et bien inséré dans la mondialisation. Les élèves pourront commencer leurs recherches par le site [www.toutleurope.eu](http://www.toutleurope.eu) et notamment au lien suivant : <https://www.toutleurope.eu/actualite/turquie-albanie-macedoine-du-nord-ou-en-sont-les-pays-candidats-a-l-elargissement.html>.

6. Le noyau dur représente les pays qui sont les plus intégrés dans la construction européenne car ils participent à cinq éléments constitutifs de la construction européenne : l'UE, l'espace Schengen, le pacte budgétaire, l'euro et le projet militaire de l'initiative européenne d'intervention.

Tous les États membres ne participent pas à toutes ces politiques communautaires car certaines politiques sont facultatives, d'autres, comme l'euro, sont théoriquement réservées aux États les plus sains économiquement.

7. Les limites sont de plusieurs ordres :

- dans de nombreux pays des partis eurosceptiques font des scores élevés comme le RN en France ;
- certains pays, comme la Hongrie, remettent de plus en plus en cause les principes fondateurs de l'UE (démocratie, État de droit) ;
- les pays sont inégalement intégrés (« noyau dur », « périphérie »).
- enfin, le Royaume Uni a quitté l'UE en 2020.

8.

	Liens commerciaux	Liens financiers	Éléments d'explication
Amérique du Nord	forts	forts	pôle majeur de la mondialisation
Asie	forts	forts	pays émergents
Afrique	faibles	faibles	pays en marge de la mondialisation

### pp. 198-199 Exemple

## La fiscalité, limite à la cohésion de l'UE

La fiscalité, tout comme les aspects militaires ou la politique étrangère, fait partie des grandes limites de l'UE : c'est pourtant une nécessité pour prétendre à une réelle intégration des pays et une réelle existence de l'UE au niveau international. En effet, alors que les hommes, les biens et les capitaux peuvent circuler, les fiscalités, elles, ne sont pas harmonisées. Cette question pose un problème de distorsion de concurrence puisque des différenciels dans les taux de TVA ou dans le taux d'imposition des entreprises avantagent ou désavantagent certains pays plutôt que d'autres. Certains pays, comme l'Irlande, ont même basé une partie de leur développement sur cela. Il reste très difficile d'obtenir un consensus sur ces questions que nombre d'États considèrent comme devant rester du domaine de la souveraineté nationale.

### Réponses aux questions p. 199

#### Parcours 1

1. L'absence d'harmonisation fiscale constitue une entorse à la concurrence car les taux d'imposition des sociétés très variables favorisent certains pays aux dépens d'autres. Cela limite la cohésion car cela crée des inégalités entre les pays.

Les GAFA sont particulièrement favorisés par cette absence d'harmonisation (taux d'imposition en moyenne deux fois moins élevés que celui des entreprises traditionnelles, doc. 5) car leur production dématérialisée leur permet de domicilier leur activité dans tout pays, et donc dans les pays les plus avantageux fiscalement. Les entreprises qui ont une production matérielle sont davantage contraintes pour leur implantation par la nécessité d'infrastructures de transports par exemple.

2. Les pays dont la politique fiscale est la plus attractive pour les entreprises sont l'Irlande, la Hongrie et la Bulgarie

(taux de l'impôt sur les sociétés entre 9 et 14 %). Cette politique fiscale leur permet d'attirer des entreprises. On peut parler d'effet redistributif pour l'Irlande car cela lui permet d'attirer des entreprises qui iraient probablement s'installer dans des pays plus attractifs pour d'autres raisons (population mieux formée, meilleure centralité en Europe...).

**3.** L'harmonisation fiscale est un objectif difficile à atteindre car la plupart des pays membres ne la veulent pas. Un seul pays peut bloquer tout le processus puisque les décisions en matière fiscale requièrent l'unanimité. La position de certains grands États est contradictoire puisqu'ils demandent à la fois une certaine harmonisation fiscale mais ne sont pour autant pas prêts à perdre leur souveraineté sur ces questions.

**4.** Cette caricature fait référence au mouvement des « Gilets Jaunes » qui a secoué la France entre la fin de l'année 2018 et l'été 2019. L'absence de taxe GAFA prive la plupart des pays européens d'importantes ressources fiscales et grève donc leurs budgets d'autant. La caricature insiste sur le fait que l'absence de taxe GAFA avantage surtout les actionnaires de ces entreprises (cliché du patron d'entreprise à cigare) alors que les citoyens ordinaires, eux, sont assujettis quoi qu'il arrive aux taxes qu'ils doivent payer (taxes sur le carburant par exemple). L'opinion irlandaise ne serait sûrement pas d'accord avec cela car leur faible taux d'imposition a permis à leur pays de se développer de façon importante et d'attirer des emplois.

## Parcours 2

	Firmes multinationales dont GAFA	États	Population
Pour l'harmonisation		pays aux taux d'impositions élevés, répulsifs pour certaines entreprises	Pour attirer les entreprises, et donc l'emploi, et rétablir une justice fiscale
Contre l'harmonisation	avantage de pouvoir choisir les pays qui ont le plus faible taux d'imposition	pays qui ont des taux d'imposition faibles, attractifs pour les entreprises	Crainte de voir partir les entreprises, et donc l'emploi

## Bilan du Parcours 1 ou 2

La fiscalité est une limite à la cohésion de l'UE car elle avantage certains États et certaines entreprises par rapport à d'autres. En effet, les États qui ont des taux d'imposition faibles sont plus attractifs pour certaines entreprises comme les GAFA dont l'activité est en grande partie dématérialisée et peut être basée dans n'importe quel pays. Ces États n'ont donc pas intérêt à relever leurs taux d'imposition des entreprises. A contrario, les pays qui ont des taux d'imposition plus élevés demandent plus de justice fiscale, au moins en ce qui concerne les GAFA. Ils ne sont néanmoins pas prêts à abandonner leur souveraineté en matière fiscale. Par ailleurs, une harmonisation signifierait certes que les « petits » États relèvent leurs taux mais probablement que les « grands » baissent les leurs, ce qu'ils ne sont pas forcément prêts à faire. Ces questions sont néanmoins éminemment politiques et le volontarisme des États et de l'UE sur ces questions dépend aussi de la couleur politique des gouvernements et des institutions européennes.

## pp. 200-201 Carte

### Un espace diversement intégré à la mondialisation

#### Réponses aux questions p. 200

**1.** La carte de l'indice KOF montre que l'Ouest et le Nord de l'Europe sont les mieux intégrés à la mondialisation (indice au-dessus de 86). Suivent ensuite l'Europe du Sud et centrale (entre 82 et 86) et enfin l'Europe orientale (entre 78 et 82). Il est à noter que l'intégration de tous les pays d'Europe reste élevée par rapport à d'autres continents comme l'Afrique ou l'Amérique du Sud (cf. carte pp. 116-117).

**2.** On retrouve la même hiérarchie que dans la carte 1, à savoir que les pays d'Europe de l'Ouest et du Nord connaissent un PIB plus élevé que le reste de l'Europe. La mégalopole européenne est l'espace qui concentre le plus de richesses même si des différences importantes demeurent au sein des espaces nationaux (ex : différence Italie du Nord/Italie du Sud).

L'Europe du Nord et de l'Ouest bénéficie d'une industrialisation plus ancienne (ex : Royaume-Uni) et ces pays n'ont pas connu de période socialiste, ni dictatoriale depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale.

**3.** Les régions capitales sont systématiquement plus riches que le reste du pays car elles concentrent davantage d'activités et de fonctions de commandement que le reste du pays.

**4.** Le taux de privation matérielle et sociale mesure la pauvreté. On remarque que ce taux est très élevé dans l'Europe du Sud-Est (Roumanie, Bulgarie, Slovaquie, Grèce) ; il est de plus en plus en plus faible au fur et à mesure que l'on se rapproche de l'Europe du Nord.

La Grèce a un taux de privation matérielle et sociale important, qui se rapproche de celui de certains anciens pays socialistes.

**5.** On retrouve sur les trois cartes les mêmes gradients. Par exemple la Suède a un indice KOF supérieur à 86, un PIB/habitant globalement supérieur à 100 par rapport à la moyenne de l'UE et un taux de privation matérielle et sociale inférieur à 10 % tandis que la Bulgarie à un indice KOF inférieur à 82, un PIB/habitant globalement inférieur à 75 % du PIB du reste de l'UE et un taux de privation matérielle et sociale compris entre 30 et 49,7 %.

## 6.

Région	Intégration à la mondialisation	PIB/habitant	Taux de privation matérielle et sociale
Europe du Nord et de l'Ouest	élevée	élevé	faible
Europe du Sud	moyenne	moyen	moyen
Europe de l'Est	faible	faible	élevé

### pp. 204-205 Exemple

#### L'Italie et ses régions dans la mondialisation

L'Italie est un bon exemple, à une échelle nationale, de l'inégale intégration des territoires européens dans la mondialisation. En effet, les différences entre Nord et Sud sont très importantes, comme on peut le voir sur la carte 1. La comparaison des paysages urbains des doc. 4 et 5 est également très éloquente quant à cette dichotomie. Le Nord de l'Italie est de fait un rouage essentiel de la « dorsale européenne », et ce depuis le XIV<sup>e</sup> siècle, tandis que le Sud fait partie de ces marges européennes qui ont du mal à se développer.

#### Réponses aux questions p. 205

##### Parcours 1

1. L'Italie est un pays bien inséré dans le monde : c'est la 8<sup>e</sup> puissance mondiale, elle est membre du G7, accueille de nombreux clusters industriels insérés dans la mondialisation et dispose de nombreux aéroports internationaux. Elle est également bien insérée dans l'UE : elle est la 3<sup>e</sup> puissance de l'UE, le 2<sup>e</sup> pays exportateur pour le commerce extra-européen et son commerce intra-UE représente la majorité de ses exportations (56 %) et de ses importations (59 %). Il y a deux ports d'envergure européenne.

Néanmoins, il existe de grandes différences entre le Nord et le Sud de l'Italie. On remarque que la mégapole européenne s'arrête au nord du pays, que c'est dans cette région qu'il y a le plus grand nombre de clusters industriels, le plus grand nombre d'aéroports internationaux et la meilleure offre d'autoroutes.

2. Le contraste territorial majeur apparaît entre le Nord et le Sud. Le Nord est une région plus dynamique et plus riche que le Sud. Outre sa meilleure insertion à la mondialisation, on y trouve également une métropole de rang européen, Milan, et de nombreuses villes importantes comme Bologne, Florence, Venise et Turin. Le PIB y est élevé (38 500 €/habitant en Lombardie par exemple). Le Sud, le Mezzogiorno, est lui plus rural, moins bien inséré à la mondialisation et le PIB y est plus faible (17 400 €/habitant en Calabre par exemple).

3. Milan se trouve en Lombardie, dans le Nord de l'Italie. Cela se voit au nombre d'immeubles qui suggère une ville de grande taille et aux buildings qui se dégagent au milieu de l'image, signe de la présence de bureaux.

4. Ces clusters forment de véritables éco-systèmes d'entreprises très majoritairement petites et moyennes et

composent des filières très localisées et spécialisées. Ces districts existent dans de nombreux secteurs : biens d'équipements pour la maison, bijouterie, mécanique, tissus, produits alimentaires... Ils sont en forte croissance (5 points supérieurs à celui des autres zones). Ces districts sont en lien avec le reste de l'Europe comme le montre l'exemple de la ville italienne de Biella qui fabrique des tissus de luxe à destination de la France. En 2017, sur l'excédent commercial italien de 90 milliards de dollars, 79 milliards proviennent de ces districts. Tous ces clusters se situent dans le Nord du pays.

5. Cette photographie a été prise en Campanie, dans le Mezzogiorno. La photographie, prise au niveau du sol, en légère contre-plongée, montre une ruelle vide encaissée aux immeubles de petite taille aux façades décrépites. Des fils électriques pendent dans la rue.

6. Le premier paysage montre les buildings d'un quartier d'affaires d'une grande ville (Milan) tandis que le second montre la ruelle vide d'hommes et d'activités d'un petit village pauvre (Zungoli).

##### Parcours 2

Ouverture sur l'UE et le monde	
<b>L'Italie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 3<sup>e</sup> puissance de l'UE</li> <li>- 2<sup>e</sup> pays exportateur pour le commerce extra-européen</li> <li>- 56 % des exportations et 59 % des importations intra-UE</li> <li>- 2 ports d'envergure européenne</li> <li>- 8<sup>e</sup> puissance mondiale</li> <li>- membre du G7</li> <li>- nombreux clusters industriels insérés dans la mondialisation</li> <li>- nombreux aéroports internationaux</li> </ul>
<b>Une Italie développée</b>	<p>Localisation : Nord</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- incluse dans la mégapole européenne</li> <li>- Nord comptant le plus grand nombre de clusters industriels, d'aéroports internationaux et la meilleure offre d'autoroutes.</li> <li>- métropole de rang européen, Milan, nombreuses villes importantes, comme Bologne, Florence, Venise et Turin</li> <li>- PIB élevé (38 500 €/habitant en Lombardie par exemple).</li> </ul>
<b>Une Italie en difficulté</b>	<p>Localisation : Sud</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- faible nombre de villes</li> <li>- faible offre de transports</li> <li>- pas de clusters</li> <li>- PIB faible (17 400 €/habitant en Calabre par exemple)</li> </ul>

## Bilan du parcours 1 ou 2

L'Italie est un pays bien inséré dans le monde : c'est la 8<sup>e</sup> puissance mondiale, elle est membre du G7, accueille de nombreux clusters industriels insérés dans la mondialisation et dispose de nombreux aéroports internationaux. Elle est également bien insérée dans l'UE : elle est la 3<sup>e</sup> puissance de l'UE, le 2<sup>e</sup> pays exportateur pour le commerce extra-européen et son commerce intra-UE représente la majorité de ses exportations (56 %) et de ses importations (59 %). Il y a deux ports d'envergure européenne.

Néanmoins, il existe de grandes différences entre le Nord et le Sud de l'Italie. La mégalopole européenne s'arrête au nord du pays, c'est dans cette région que sont localisés les clusters industriels du pays, le plus grand nombre d'aéroports internationaux et la meilleure offre d'autoroutes. Le Nord est une région plus dynamique et plus riche que le Sud. Outre sa meilleure insertion à la mondialisation, on y trouve également une métropole de rang européen, Milan, et de nombreuses villes comme Bologne, Florence, Venise et Turin. Le PIB y est élevé (38 500 €/habitant en Lombardie par exemple). Le Sud, le Mezzogiorno, est lui plus rural, plus pauvre et moins bien inséré à la mondialisation.

5.

	Ce qui ne change pas	Ce qui change	Conclusions
Europe de l'Ouest	Pays-Bas, Allemagne, Luxembourg, Autriche, Belgique	France, Irlande sont davantage intégrées dans les « régions en transition »	L'Europe de l'Ouest, dans l'ensemble reste un espace riche
Europe du Nord	Suède, Danemark	Finlande est davantage intégrée dans les « régions en transition »	L'espace reste un espace riche mais se dégrade un peu
Europe du Sud	Portugal, Italie, Malte	Grèce, Chypre, Espagne sont davantage intégrées dans les « régions moins développées »	La situation se dégrade un peu en Europe du Sud
Europe Centrale et Orientale	Hongrie, Roumanie, Lettonie, Croatie, Slovaquie	Pologne, Estonie, Lituanie, République Tchèque Bulgarie voient certaines régions sortir du classement « régions moins développées » sauf la Slovénie	La situation semble s'être améliorée très légèrement

## pp. 210-211 Exemple

### La Pologne, le premier destinataire de la politique régionale de l'UE

La Pologne est un bon exemple pour traiter les aides régionales de l'UE car ce pays est archétypal des PECSO. Rentré dans l'UE en 2004, le pays s'est rapidement développé grâce notamment à un ancrage à l'Allemagne important. Les problèmes restent néanmoins importants dans ce pays en retard par rapport aux standards de l'Ouest desquels il aimeraient bien se rapprocher. C'est pourquoi les aides européennes sont très importantes en Pologne. Malgré tout, les mouvements europhobes y sont bien implantés.

## pp. 206-207 Carte

### Les politiques européennes entre compétitivité et cohésion des territoires

#### Réponses aux questions p. 207

1. L'échelle régionale est prise en compte pour l'allocation des fonds européens. Cette échelle permet une meilleure prise en compte des besoins des territoires et des populations.
2. Cette carte est construite à partir du PIB/habitant des régions (carte 2 p. 201). Les régions qui ont le PIB/habitant le plus faible par rapport au reste de l'UE reçoivent une part plus importante des fonds. Il s'agit bien d'une politique de cohésion puisque les régions les plus pauvres reçoivent davantage d'aide.
3. Les pays qui reçoivent le plus d'aides par habitants sont la Lettonie, la Lituanie, l'Estonie, la Pologne, la République Tchèque, la Slovaquie, la Hongrie, la Croatie, et dans une moindre mesure la Slovénie, la Roumanie, la Bulgarie, la Grèce et le Portugal. Ils sont situés en Europe de l'Est et du Sud.
4. Il s'agit de la Suède, des Pays-Bas, du Luxembourg, de la Belgique, de l'Allemagne, du Danemark, de la France et du Royaume-Uni.

#### Réponses aux questions p. 211

##### Parcours 1

1. La politique régionale de l'UE aide la Pologne dans les domaines suivants : environnement, R&D, énergie et transports. Les projets sont répartis par région. Dans de nombreuses régions, la thématique environnementale est importante mais cela peut varier.
2. Les Fonds structurels représentent 6 % des dépenses publiques du pays. Entre 2014 et 2020, le pays a bénéficié de 86,1 milliards d'euros d'aides, se plaçant au premier rang des pays européens bénéficiaires des fonds structurels de l'UE. On prévoit 64,4 milliards d'euros pour la période 2021-2027.

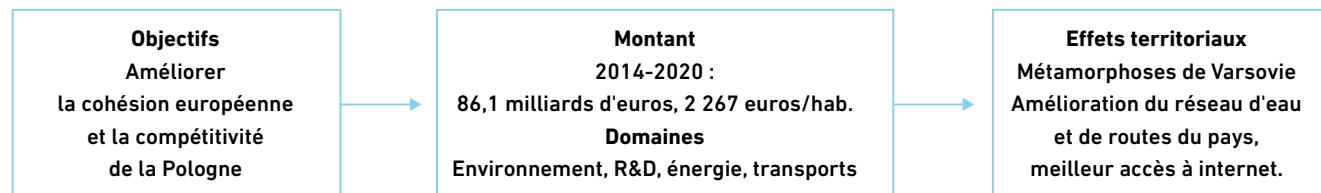
Ancien pays du bloc de l'Est, la Pologne pâtit d'un retard de développement en termes d'industrie, d'agriculture, d'infrastructures de transports, etc. Même s'il a progressé, le pays reste en difficulté. Si l'on regarde la carte 2 p. 201, on remarque en effet que la plupart de ses régions ont un PIB/habitant inférieur à 75 % de celui du reste de l'UE.

3. On peut citer le doc. 4 : « À Varsovie encore plus qu'ailleurs, les effets des fonds européens se voient littéralement à tous les coins de rue [...]. Deuxième ligne de métro, nouveaux tramways, bus électriques, assainissement des eaux usées, pistes cyclables, espaces verts, rénovation des palais, théâtres et musées, aménagements des

berges de la Vistule et même modernisation du zoo de Praga ont été payés majoritairement par Bruxelles ». La ville a touché plus de 4,5 milliards d'aides depuis 2004. Sur le doc. 5, on voit par ailleurs que depuis 2014, les fonds structurels communautaires ont représenté 56 % des investissements publics en Pologne avec pour principaux résultats : création de 151 000 emplois, amélioration de l'accès à l'eau et aux réseaux d'assainissement pour 2,4 millions de personnes, construction ou amélioration de 12 200 km de routes et accès au haut débit pour 9,1 millions de personnes.

4. Les aides baissent parce que la situation de la Pologne s'est améliorée depuis le début des années 2010.

## Parcours 2



## Bilan du parcours 1 ou 2

La Pologne est un pays d'Europe orientale qui a connu le socialisme jusqu'à 1989. Pays industriel et agricole très en retard par rapport aux pays d'Europe de l'Ouest dans les années 1990, son entrée dans l'Europe lui a permis de progresser fortement. L'accès aux marchés de l'Ouest, notamment pour les travailleurs, et surtout à ses investissements (de nombreuses sociétés allemandes notamment délocalisent vers la Pologne) est un fort moteur de croissance.

La Pologne est également la cible de nombreuses aides européennes. Pour la période 2014-2020, elle est la pre-

mière destinataire de ces aides avec 86,1 milliards. Les domaines les plus importants sont l'environnement, la R&D, l'énergie et les transports. La ville de Varsovie est transformée par les aides européennes : deuxième ligne de métro, nouveaux tramways, bus électriques, assainissement des eaux usées, pistes cyclables, espaces verts, rénovation des palais, théâtres et musées, aménagements des berges de la Vistule et même modernisation du zoo de Praga.

Ces aides ont pour objectif de moderniser le pays et de permettre à tous ses habitants d'accéder à des standards de niveau de vie plus proches de ceux de la moyenne européenne.

## Le schéma bilan du chapitre

### L'UNION EUROPÉENNE DANS LA MONDIALISATION : DES DYNAMIQUES COMPLEXES

La puissance de l'UE et ses limites	Un espace plus ou moins ouvert sur le monde	La politique régionale européenne
<p><b>Un pôle majeur de la mondialisation</b></p> <p><b>Puissance économique</b> 2<sup>e</sup> puissance économique, 1<sup>re</sup> puissance commerciale (15 % des échanges mondiaux hors UE, 1/3 total)</p> <p><b>Puissance diplomatique</b> Membre de l'OMC et FMI, du G7 et du G20</p> <p><b>Diffusion des valeurs</b> Droits de l'homme, développement durable, bonne gouvernance</p>	<p><b>Des profils nationaux différenciés</b></p> <p><b>Nord-Ouest</b> Espace le plus riche et le plus développé, moteur de l'UE</p> <p><b>Sud</b> Difficultés économiques, très touché par la crise de 2008</p> <p><b>Europe centrale et orientale</b> Développement plus faible mais forte progression économique</p>	<p><b>Entre cohésion et compétitivité</b></p> <p><b>Objectif de cohésion</b> Réduire les écarts de richesse et de développement entre régions</p> <p><b>Outils</b> Soutien à la construction de transports, à la reconversion et modernisation des structures économiques, sanitaires et éducatives, développement durable</p> <p><b>Objectif de compétitivité</b> Recherche, innovation, technologie de l'information</p>
<p><b>Un haut degré d'intégration</b></p> <p><b>Le système politique</b> Favorable à l'intégration. Instances supranationales : Parlement et Commission</p> <p><b>Politiques communes</b> PAC, euro, espace Schengen, réseau de transports européen</p> <p><b>Relations étroites entre États</b> commerce intracommunautaire : 64 % du commerce de l'UE, Marché unique, espace de libre circulation des citoyens</p>	<p><b>Centres et périphéries de l'UE</b></p> <p><b>Métropoles européennes</b> Paris, Milan, Francfort</p> <p><b>« Dorsale européenne »</b> Mégalopole de la mer du Nord au Nord de l'Italie, riche en clusters et en réseaux de transport</p> <p><b>Périphéries</b> Régions rurales, espaces ultra-marins, PECHO</p>	<p><b>Le deuxième budget communautaire</b></p> <p><b>Part dans le budget de l'UE</b> 32%</p> <p><b>Financement</b> Fonds structurels : FEDER, FSE, Fond de cohésion</p> <p><b>Bénéficiaires</b> Régions les plus pauvres</p>
<p><b>Les limites de la puissance de l'UE économiques</b> Affaiblissement par rapport aux États-Unis et à la Chine</p> <p><b>diplomatiques</b> Division fréquente sur les questions internationales, PESC limitée</p> <p><b>de cohésion</b> Brexit, partis europhobes...</p>	<p><b>Les inégalités intranationales</b></p> <p><b>Métropolisation forte</b> Développement des régions-capitales</p> <p><b>Anciennes régions industrialisées</b> en crise à l'Est, en restructuration à l'Ouest</p> <p><b>Zones rurales isolées</b> Population vieillissante et en baisse, parfois montagne, enclavement.</p> <p>Déclin des activités économiques</p>	<p><b>Des effets territoriaux contrastés</b></p> <p><b>Une politique visible</b> Milliers de projets à l'incidence réelle sur la vie des citoyens</p> <p><b>Effets positifs</b> PECO, Irlande, Espagne : décollage économique et construction d'infrastructures</p> <p><b>Disparités territoriales</b> Inégalités persistantes</p>

## Organiser sa réponse à une question problématisée p. 212

1. Mondialisation : processus d'accroissement des échanges internationaux et d'accentuation de l'interdépendance entre les territoires.

Union européenne : association d'États européens coopérant en matière économique, monétaire, politique.

2. « S'insérer dans la mondialisation » : être présent dans les grands flux de la mondialisation, en être un acteur important.

« Comment » : de quelle façon, selon quels processus, selon quels indicateurs

3. De quelles façons l'UE et ses membres sont-ils présents dans les grands flux de la mondialisation et en sont-ils des acteurs importants ?

4. Les cours 1 et 2.

5 Plan A : il permet de réfléchir à différentes échelles.

6. L'UE représente un tiers du commerce mondial.

7. L'Union européenne, association d'États européens coopérant activement dans les domaines économique et monétaire notamment, est un pôle majeur des grands flux de la mondialisation.

8. et 9. De quelle façon l'UE et ses membres sont-ils présents dans ces flux et en sont-ils des acteurs importants ?

Si l'Europe est bien un pôle majeur de la mondialisation, il y a des limites à son insertion et ses régions sont inégalement insérées.

10. L'UE est donc bien un pôle majeur de la mondialisation, notamment par sa domination sur le commerce mondial. Il existe néanmoins des limites à son intégration, économiques ainsi que diplomatiques. Enfin, on peut noter que toutes les régions ne sont pas également insérées dans la mondialisation : la « dorsale européenne » en est en effet un élément essentiel tandis que les périphéries rurales sont largement en retrait. Ces inégalités sont une limite à l'intégration.

11. De plus, l'UE connaît des difficultés. La sortie du Royaume-Uni fragilise sa cohésion et réduit son importance dans le commerce mondial.

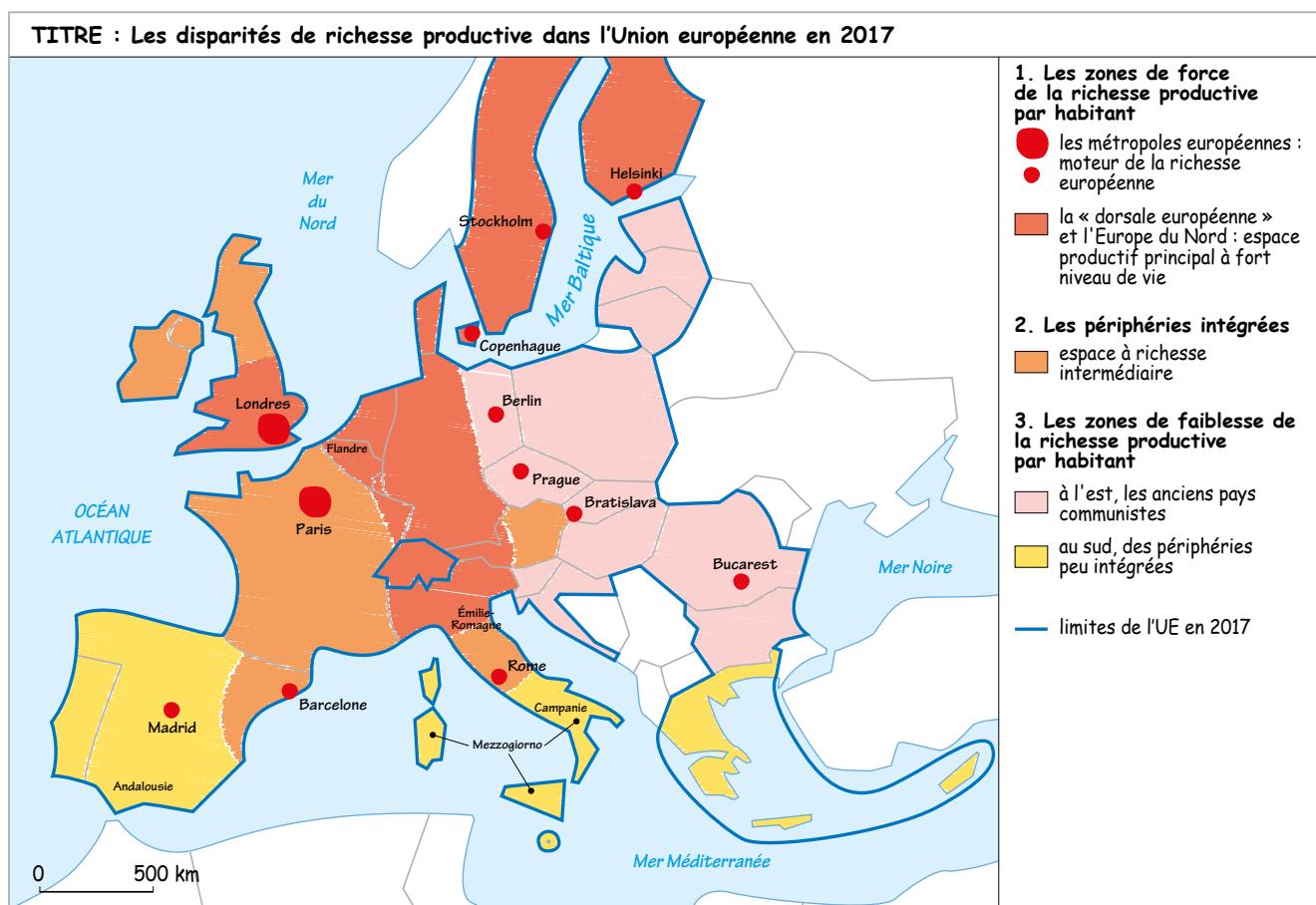
## Transposer un texte en croquis p. 213

1. Disparités : différences, inégalités.

Richesse productive : le PIB/habitant.

Union européenne : association d'États européens coopérant activement dans les domaines économique et monétaire notamment.

3. Le texte est antérieur à la sortie du Royaume-Uni de l'UE (2020).



### Confronter deux documents p. 214

#### 1. Éléments de force :

- « le poids d'un bloc puissant » ;
- présence d'institutions dédiées qui défendent les intérêts de l'UE : Cour européenne de justice par exemple ;
- des valeurs communes comme l'attachement « au commerce entre les nations ».

#### Éléments de faiblesse :

- les effets négatifs de la mondialisation : « développement des inégalités, secteurs économiques laminés » ;
- une certaine division entre les membres : « concurrence déloyale ou peu maîtrisée » entre les membres ;

#### Facteurs externes :

- une mondialisation qui exacerbe les concurrences avec les États.

#### Facteurs internes :

- un électoralat « eurosceptique qui, ici et là, a donné sa confiance, quelquefois à plus de 50 %, à des formations protestataires » ;
- des États parfois peu enclins à laisser une partie de leur souveraineté : « on entre là dans des domaines plus "intrusifs", qui touchent à la vie politique, économique et sociale » ;
- un fonctionnement parfois complexe des institutions : par exemple les accords commerciaux de 2013 avec Singapour « devront être validés non seulement par le

Conseil et le Parlement de Strasbourg, mais aussi par les parlementaires des États membres ».

#### 2. Les valeurs de l'Europe sur lesquelles s'appuie cette politique sont :

- accords commerciaux pour ouvrir les marchés et établir des conditions de concurrence équitable ;
- aide au développement à toutes les échelles ;
- mesures d'aides aux travailleurs dans les États membres.

Les politiques régionales sont présentes à toutes les échelles : échelle européenne (budget des fonds ESI et FEM), nationale (aide au développement, aides aux travailleurs, dépenses d'infrastructures...) et au niveau local (ex : pôle d'innovation et incubateurs d'entreprises).

La politique régionale propose des investissements importants à la fois de compétitivité (mise à disposition d'infrastructures modernes, politiques des pôles d'entreprise, réseaux logistiques terrestres et maritimes) et de cohésion (enseignement et formation) pour l'échelle régionale par exemple.

#### 3. L'UE est susceptible d'infléchir le cours de la mondialisation car elle représente un bloc important à la fois de pays, d'habitants et de richesse. Elle pourrait en « humaniser » le cours.

Il s'agit bien seulement d'un infléchissement et non d'un changement radical de posture car ses politiques visent seulement à limiter les excès par des aides au

développement par exemple, alors que la plupart des politiques visent à améliorer la compétitivité des territoires européens dans le contexte de la mondialisation (ex : politiques des pôles d'entreprises – les *clusters* – à l'échelle régionale). Une des valeurs fondamentales de l'UE est par ailleurs la défense de la liberté du commerce et de « conditions de concurrence équitables ».

## Analyser un document p. 215

1. Les principaux termes du sujet et de la consigne sont :

- forces et faiblesses : quels sont les éléments de puissance et ce qui les limite ?
- cohésion de l'UE : ce qui fait l'unité de l'UE, ce qui la présente comme un seul bloc face au reste du monde ;
- l'attitude de la Pologne : le comportement du gouvernement polonais face à l'UE ;
- révélatrice des forces et faiblesses de la cohésion de l'UE : en quoi cette attitude permet-elle de passer à l'échelle de l'UE ?

6.

	<b>Informations tirées du document : la Pologne face à l'UE</b>	<b>Connaissances pour mettre en perspective les informations du document</b>
<b>1. Forces de la cohésion de l'UE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– fort taux d'adhésion à l'UE (88 % des Polonais)</li> <li>– la Pologne a besoin de l'UE pour son développement économique</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– citoyenneté européenne protectrice et source de droits pour les Européens</li> <li>– des institutions protectrices qui mettent en œuvre des politiques de façon concertée avec les États</li> <li>– amélioration de la situation économique des PECS après leur entrée dans l'UE</li> <li>– un système d'aide aux citoyens, aux entreprises et aux territoires en coopération avec les autorités locales qui aide au développement et à la redistribution des richesses en Europe à toutes les échelles</li> </ul>
<b>2. Faiblesses de la cohésion de l'UE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- parti europhobe au pouvoir (PiS)</li> <li>- la Pologne mène sa propre politique étrangère (groupe de Visegrad)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– de nombreux partis europhobes qui blâment l'UE pour les problèmes que peut rencontrer leur pays selon eux (ex : le RN en France)</li> <li>– politique étrangère, armée, fiscalité : des « trous » dans les politiques communes qui affaiblissent l'Europe ; division sur certains sujets qui l'affaiblissent aux yeux du monde</li> <li>– un fonctionnement qui apparaît complexe aux yeux des citoyens et donne l'impression d'un fonctionnement très vertical, « descendant », des politiques européennes</li> <li>– de grandes différences de richesse et de développement entre les régions européennes</li> </ul>

7. Exemple de paragraphe :

La faiblesse de la cohésion de l'UE a pour origine plusieurs facteurs. La montée récente des partis europhobes et de la thématique de l'euroscepticisme est en effet un problème majeur pour la poursuite de la construction européenne. En Pologne, par exemple, c'est un parti eurosceptique, le PiS, qui est au pouvoir. L'auteur du texte « juge l'UE responsable de la transformation ethnique et culturelle de la Pologne, et l'accuse d'étouffer

ses ambitions économiques ». Cette question se pose dans de nombreux pays. À la faveur parfois de difficultés économiques, les thématiques de droite extrême portées par de nombreux partis europhobes récoltent de nombreuses voix lors d'élections nationales ou européennes. En Hongrie par exemple, le Fidesz recueille 52,3 % des voix lors des élections européennes de 2019. Mais l'exemple le plus évident semble fourni par le vote du Brexit par les citoyens britanniques en 2016 qui s'est

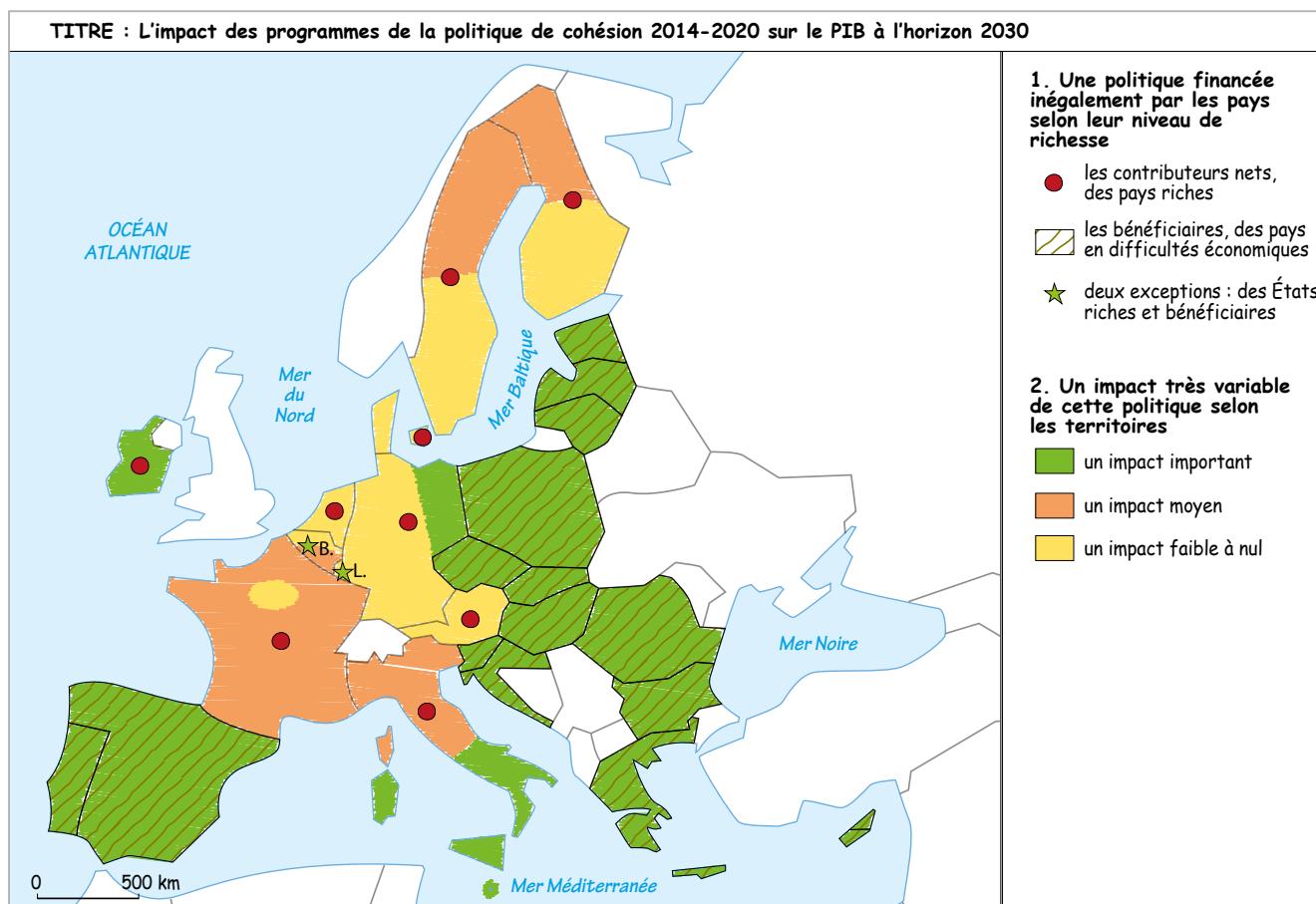
concrétisé par la sortie du Royaume-Uni de l'UE au début de l'année 2020, et qui a porté un grand coup à la puissance internationale de l'UE.

**8.** Le texte de P. Buras nous présente donc à travers l'exemple de la Pologne les forces et les faiblesses de la cohésion de l'UE. Un territoire majoritairement riche et des institutions qui servent ses citoyens en cherchant à redistribuer les richesses et réduire les inégalités de niveau de vie entre les territoires constituent une des

plus grandes forces de cohésion de l'UE. Néanmoins, les inégalités de développement, des politiques inachevées, un fonctionnement parfois complexe ont favorisé l'émergence d'un courant politique eurosceptique de plus en plus puissant, qui constitue une des principales faiblesses de la cohésion de l'UE. La gestion de la récente crise du Covid-19, où une entente entre les membres quant à la façon d'endiguer le virus semble difficile, montre une fois de plus la faiblesse de cette cohésion.

## pp. 216-217 Bac Blanc

### Transposer un texte en croquis p. 216



### Question problématisée p. 216

**Sujet 1 : Pourquoi l'UE est-elle une puissance réelle mais limitée dans la mondialisation ?**

Proposition de plan :

- I. Une puissance réelle dans la mondialisation
  - a. Une puissance économique de premier ordre
  - b. Une puissance qui participe à la gouvernance mondiale
  - c. Un modèle de valeurs à suivre ?
- II. Les limites d'une puissance
  - a. Un poids qui s'affaiblit
  - b. Une puissance diplomatique et militaire trop faible
  - c. Une intégration insuffisante

**Sujet 2 : Pourquoi peut-on dire que les espaces européens sont diversement insérés dans la mondialisation ?**

Proposition de plan :

- I. Centre et périphéries à l'échelle européenne
  - a. Les métropoles européennes
  - b. La dorsale européenne
  - c. Les périphéries
- II. Des profils nationaux variés
  - a. Les pays du Nord et de l'Ouest
  - b. Les pays du Sud
  - c. Les PEKO

### III. Des inégalités à l'échelle nationale

- a. Entre les villes-capitales et les anciennes régions industrielles
- b. Entre les villes et les zones rurales
- c. Au sein des villes, entre les quartiers centraux et les zones périphériques des villes

#### Sujet 3 : En quoi les politiques de cohésion servent-elles à adapter l'espace européen à la mondialisation ?

Proposition de plan :

#### I. De fortes inégalités dans l'intégration à la mondialisation

- a. Les espaces moteurs : les villes, la dorsale européenne
- b. Les espaces peu intégrés : les zones rurales, les zones industrielles en reconversion et le Sud et l'Est de l'Europe

#### II. Des politiques de compétitivité qui servent à adapter l'UE à la mondialisation mais qui ont des limites

- a. Des actions ciblées dans des domaines porteurs : nouvelles technologies, R&D...
- b. Des actions qui renforcent parfois les inégalités territoriales au sein d'un même territoire ou de l'UE

### III. Les politiques de cohésion, nécessaires mais limitées

- a. Un des objectifs initiaux de l'UE, des secteurs vitaux pour les populations : transport, éducation...
- b. Des effets territoriaux mesurables mais limités

### Confronter deux documents p. 217

Analyse du sujet : La puissance évalue la place d'un territoire dans le monde, son influence. On distingue traditionnellement le *hard power* du *soft power*.

L'étude des « limites » implique à la fois d'étudier quelles sont ces limites mais aussi d'où elles viennent.

La présence de deux documents indique qu'il va falloir soit montrer en quoi ils sont complémentaires, soit en quoi ils s'opposent.

Le premier document est une carte qui recense les différentes missions de la PSDC européenne en 2020. La légende donne des indications chiffrées globales. La carte est mondiale mais on voit que seule une partie de l'Europe, le Moyen-Orient et l'Afrique sont concernés.

Le deuxième document est un texte de J. Lastennet, intitulé « la diplomatie et la défense dans l'Union Européenne », paru le 12 décembre 2019 sur le site toutleurope.eu

Éléments pour la rédaction :

	Informations issues des documents	Connaissances
<b>La puissance de l'UE</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- 6 missions/opérations militaires en 2020 pour la PSDC</li><li>- 11 missions civiles</li><li>- 2 continents : Europe, Afrique</li><li>- objectifs : préserver la paix, prévenir les conflits, renforcer la sécurité internationale, soutenir l'État de droit, empêcher le trafic d'êtres humains</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- une des premières puissances économique mondiale</li><li>- des États aux armées très puissantes, certaines possèdent l'arme nucléaire (ex : France)</li><li>- défense des valeurs européennes</li><li>- un haut degré d'intégration qui permet des politiques communes.</li></ul>
<b>Limites à cette puissance</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- pas de missions en Amérique ou en Asie</li><li>- la politique étrangère est aujourd'hui encore en grande partie une compétence nationale.</li><li>- concurrences entre États (ex : Allemagne, Italie, Suède qui veulent « accroître [leur] influence sur la scène internationale »)</li><li>- certains États puissants ne veulent pas partager cette puissance (ex : France qui siège au Conseil de sécurité de l'ONU)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- difficultés d'entente entre pays sur des sujets dits « régaliens » (ex : fiscalité)</li><li>- baisse du niveau de puissance de l'UE avec la sortie du Royaume-Uni de l'UE</li><li>- concurrence de la Chine de plus en plus importante.</li><li>- crise interne : partis europhobes, perte de confiance des Européens en l'UE : comment organiser une défense commune dans ces conditions ?</li></ul>

#### Éléments de la conclusion

Il s'agit dans un premier temps de revenir sur les grandes idées développées dans le devoir :

- la puissance européenne sur la scène internationale est bel et bien réelle et repose sur la puissance économique ;

- mais la construction européenne est encore limitée en termes de politique étrangère, laquelle suscite nombre de résistances de la part des États membres.

Pour l'ouverture, revenir sur les divisions dans la gestion de la crise du Covid-19 peut être une idée puisqu'il faut avoir développé la sortie du Royaume-Uni dans le développement.

# 6 Les espaces transfrontaliers français

## Le point sur le programme et l'organisation du chapitre

Ce chapitre est la question spécifique sur la France du thème 3 « L'Union européenne dans la mondialisation : des dynamiques complexes » traité au total en 12 à 14 heures. Il étudie la notion d'espace transfrontalier, dans le cadre du territoire français, métropolitain et ultramarin, et dans l'Union européenne. Les territoires transfrontaliers français sont variés en raison de leur localisation (métropole et territoires ultramarins) et de leur nombre. En fonction des discontinuités de part et d'autre des frontières, des projets communautaires et des freins, et des obstacles, par exemple naturels, ils sont plus ou moins dynamiques.

Ces espaces sont marqués par une intégration plus ou moins notable, caractérisée par des échanges, mobilités et coopérations transfrontalières inégaux (cartes pp. 224-225 et pp. 230-231). La coopération et les échanges transfrontaliers sont particulièrement dynamiques à la frontière franco-belge (étude de cas pp. 220-223), franco-allemande, franco-luxembourgeoise (exemple pp. 228-229) et à la frontière suisse (p. 243) où les discontinuités de part et d'autre des frontières et les réseaux de transports facilitent les flux. Ils sont beaucoup moins ambitieux à la frontière franco-italienne (exemple pp. 234-235), aux frontières guyanaises (pp. 236-237) ou à celles de la Réunion et de Mayotte (pp. 240-241), se réduisant souvent à des projets ponctuels. Il en résulte que les bassins de vie sont plus ou moins existants et actifs dans ces espaces transfrontaliers.

### pp. 218-219 Photographies d'ouverture

Depuis 2017, un tram français relie Strasbourg à la ville allemande de Kehl, de l'autre côté du Rhin (photographie de gauche). Il facilite les mobilités transfrontalières en pénétrant sur 2 km à l'intérieur du territoire allemand. La ligne D du tramway de Strasbourg est la seule ligne transfrontalière du réseau, elle traverse la métropole pour relier la France à l'Allemagne. Le projet financé avec une participation importante des autorités allemandes débute en janvier 2017, le premier franchissement du Rhin a lieu le 3 février. Le 23 novembre 2018 est mise en service une seconde extension de 1,1 km jusqu'à la mairie de Kehl, avec deux stations supplémentaires. Le matériel roulant est désormais uniquement composé de Citadis, les Eurotrams n'étant pas homologués pour rouler en Allemagne. Cette liaison renforce encore le réseau dense de moyens de transports reliant la région Grand-Est à l'Allemagne, et donc la possibilité de réaliser des migrations de travail transfrontalières.

À la frontière franco-italienne (photographie de droite), les postes frontières ont disparu dans le cadre de l'Espace Schengen, mais la surveillance policière persiste en raison de trafics illicites et de l'arrivée de migrants clandestins en provenance d'Italie. L'espace transfrontalier avec l'Italie reste l'un des moins dynamiques notamment en raison de la barrière alpine, et si la partie la plus dynamique se situe sur le littoral au niveau de Vintimille, sa fermeture contribue encore à réduire son dynamisme. Les frontières internes de l'Espace Schengen, malgré les accords du même nom, sont plus ou moins ouvertes en fonction de l'importance des trafics illicites et des passages d'immigrants clandestins. Depuis 2015, la crise migratoire en Europe a contribué à fermer les frontières de certains pays.

### pp. 220-223 Étude de cas

#### France-Belgique, un territoire transfrontalier dynamique

##### Réponses aux questions p. 221

###### Parcours 1

1. La frontière franco-belge est perméable car elle est équipée de nombreux points de passage, de routes qui traversent cette frontière et permettent de relier des agglomérations de part et d'autre de la frontière, notamment celle de l'eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai. Les points de passage sont moins nombreux lorsqu'on s'éloigne de cette agglomération transfrontalière.

2. Les flux concernent surtout les marchandises ; les mobilités sont celles des travailleurs, des consommateurs, les mobilités scolaires et d'enseignement supérieur ; les supports de ces flux sont très variés : routes, voies fluviales, réseaux ferroviaires.

3. Les flux entre la France et la Belgique sont dissymétriques pour les travailleurs, car en Belgique le taux de chômage est plus faible et les salaires plus élevés. Pour les flux de consommation, les avantages sont remportés par la France ; pour les questions sanitaires et sociales, la Belgique attire davantage que la France parce que les prestations sont plus adaptées à la demande et les structures plus petites ; pour ce qui est des flux scolaires, la Belgique attire également davantage car certaines écoles sont plus facilement accessibles, comme celles qui forment au métier d'infirmier. L'auteur dit que ce n'est pas une société transfrontalière, puisque les flux sont liés à des opportunités et non à une volonté de s'intégrer dans une société unifiée de part et d'autre de la frontière par une culture commune.

**4.** Les travailleurs recherchés par les employeurs belges sont surtout dans le secteur de l'industrie. La langue commune favorise l'emploi des travailleurs français en Belgique.

**5.** Les réseaux de transports sont les supports majeurs des mobilités et échanges car ils permettent aux hommes et aux marchandises de se déplacer.

## Parcours 2

Flux et mobilités		
	France → Belgique	Belgique → France
Types	<b>1.</b> Flux de travailleurs <b>2.</b> Flux sanitaires <b>3.</b> Flux scolaires	Consommation sauf tabac
Facteurs favorables	<b>1.</b> Salaires plus élevés et moins de chômage <b>2.</b> Structures sanitaires plus petites, listes d'attente moins longues <b>3.</b> Accès plus facile aux écoles professionnelles	Qualité et coûts des produits ?

## Bilan du parcours 1 ou 2

Plusieurs types de mobilités et d'échanges transfrontaliers se développent à la frontière franco-belge. D'abord des échanges de marchandises, qui empruntent les voies fluviales et terrestres. Il y a également les mobilités humaines qui ont des supports variés : routes, voies fluviales, voies ferrées. Les déséquilibres de mobilités sont dus aux discontinuités de part et d'autre de la frontière en termes de salaires et de chômage pour les travailleurs plus attirés par la Belgique, de facilité d'accueil dans les structures scolaires et hospitalières plus attractives en Belgique.

## Réponses aux questions p. 222

### Parcours 1

**1.** Les principaux axes de coopération transfrontalière encouragés par le programme INTERREG sont la recherche et innovation, le développement économique, l'environnement, la cohésion sociale.

**2.** Les acteurs de la coopération transfrontalière dans le GECT Lille-Kortrijk-Tournai sont les États, régions, départements, intercommunalités et 147 communes françaises et belges.

**3.** Les objectifs d'INTERREG et du GECT convergent sur le plan du développement économique, priorité de l'INTERREG, décliné en clusters et offres d'emploi dans le GECT ; et dans le domaine de l'environnement, priorité de l'INTERREG, avec la valorisation des transports peu polluants (voies d'eau et vélo) dans le GECT.

**4.** Le Parc naturel transfrontalier du Hainaut constitue une réalisation concrète des politiques de coopération

territoriale car il met en œuvre une politique globale de développement et d'aménagement, basée sur des chartes et permettant de mettre en place des circuits de randonnée, des échanges scolaires. Les facteurs qui ont favorisé cette coopération sont les continuités linguistique, démographique, et économique (industrie minière traditionnelle), la convergence de vues sur les parcs naturels habités et enfin le soutien accompagnant les programmes européens de la part de l'UE.

### Parcours 2

La coopération transfrontalière encouragée par l'UE se décline à plusieurs échelles, et prend la forme de réalisations concrètes.

D'abord, elle se décline à l'échelle locale, avec des acteurs de proximité que sont les intercommunalités, mais aussi à des échelles plus larges, départements, régions, États. Au niveau européen, elle est assurée à l'échelle locale par des métropoles transfrontalières comme l'Eurométropole Lille-Tournai-Kortrijk, les programmes INTERREG qui regroupent plusieurs régions transfrontalières comme les Hauts-de-France, les régions Wallonie et Vlaanderen en Belgique, des organisations spécifiques comme le Parc transfrontalier du Hainaut.

Plusieurs axes sont privilégiés et connaissent des réalisations concrètes. D'abord la mobilité, qui consiste en un développement des réseaux de transports en commun plus intégrés, comprenant les voies d'eau, l'aménagement de pistes cyclables. Ensuite, l'axe socio-économique, qui développe des industries et s'attache à favoriser l'emploi transfrontalier et la cohésion sociale, ainsi que la recherche et l'innovation. Enfin l'axe environnemental qui permet une coopération dans les circuits de randonnée transfrontaliers, les échanges scolaires, comme dans le Parc naturel du Hainaut.

### Bilan du parcours 1 ou 2

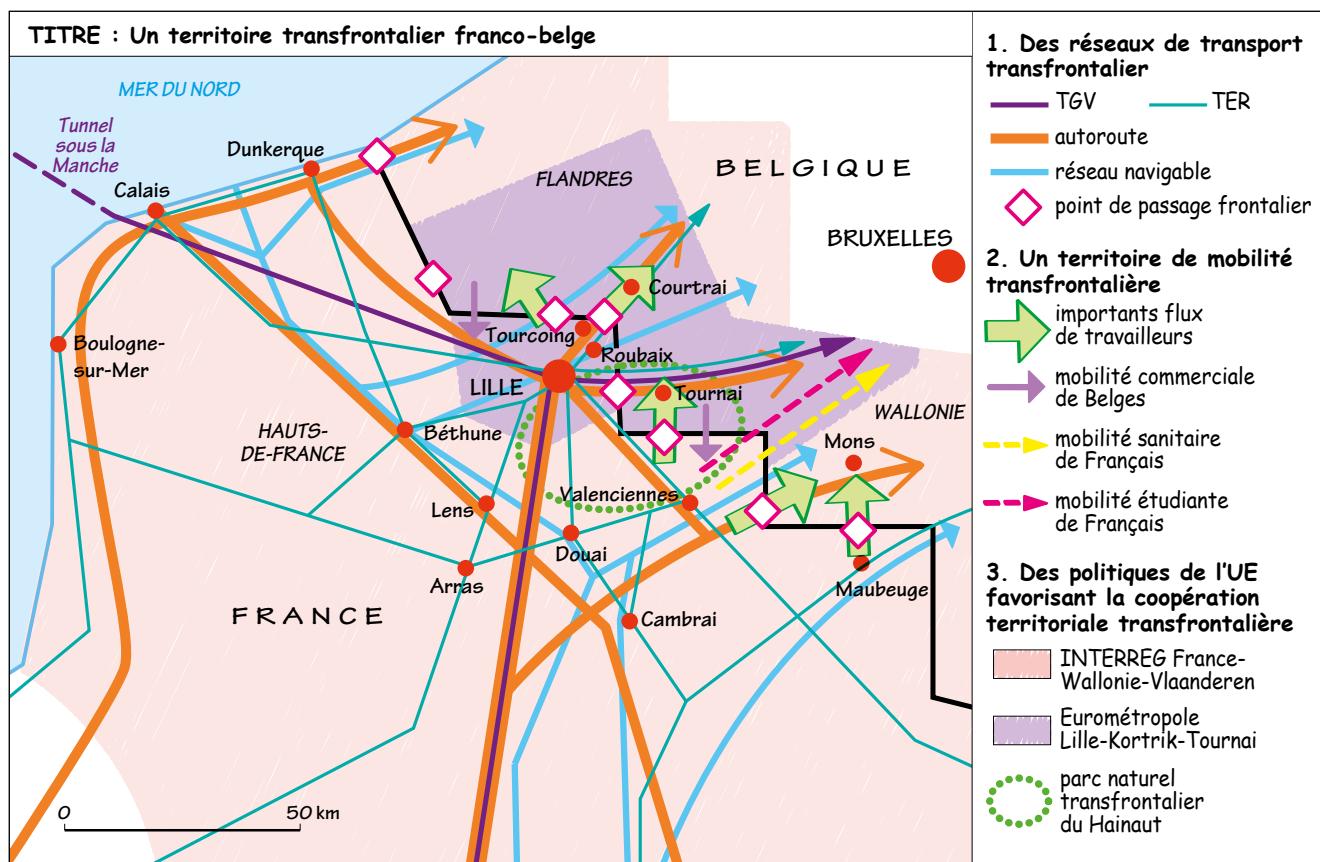
Les politiques transfrontalières de l'UE en faveur de la coopération transfrontalière sont variées, elles s'attachent à promouvoir la coopération dans les domaines variés de l'économie, la société, les transports et l'environnement.

Elles s'organisent dans les INTERREG qui croisent plusieurs régions transfrontalières, les GECT à une échelle plus locale, comme celle de l'Eurométropole Lille-Tournai-Kortrijk, ou le Parc naturel du Hainaut. Elles regroupent aussi des acteurs nationaux comme les États, régions, départements ou intercommunalités. Ces institutions et programmes tentent de lever les barrières linguistiques ou techniques.

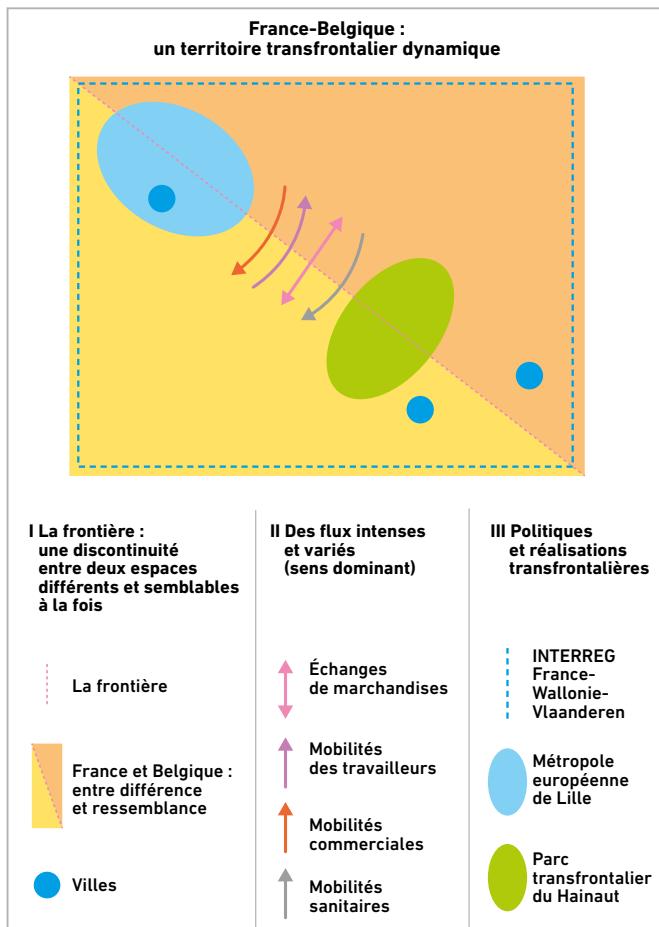
Les priorités socio-économiques développent les volets de recherche et cohésion sociale, en s'attachant à la coopération dans l'emploi transfrontalier. Celles portant sur l'environnement organisent des coopérations visant à préserver et exploiter les espaces naturels, comme le Parc naturel du Hainaut. La politique de rapprochement transfrontalier passe aussi par l'aménagement de réseaux de transports intégrés.

## Faire le bilan de l'étude de cas p. 223

Compléter le croquis



Compléter un schéma



## Mobilités et échanges transfrontaliers

### Réponses aux questions

**1.** Les pays frontaliers qui sont les plus attractifs pour les travailleurs français sont le Luxembourg et la Suisse, dans une moindre mesure la Belgique et l'Allemagne.

**2.** Les caractéristiques favorables du pays limitrophe peuvent être la croissance de l'emploi ou le dynamisme emploi-population.

**3.** L'observation de ce qui se passe dans et autour de la bande de 25 km autour de la frontière permet de répondre à cette question. Le Luxembourg et la Suisse apparaissent comme les territoires les plus attractifs puisque la part des résidents français dans l'emploi y est particulièrement forte. Côté français, le long des frontières franco-luxembourgeoise et suisse, mais aussi au-delà de la bande de 25 km, les travailleurs frontaliers sont très nombreux dans la population active. L'attractivité de ces pays est telle qu'elle s'exerce sur les travailleurs français dans des proportions importantes, même lorsqu'ils résident à des distances de la frontière supé-

rieures à 25km. À cet égard, la comparaison avec ce qui se passe de part et d'autre de la frontière belge est éclairante : non seulement la part des travailleurs français dans la population active est plus faible, ce qui signale une attractivité moindre, mais en plus, les travailleurs frontaliers résident à des distances moindres de la frontière en règle générale.

**4.** Lorsqu'une ville est proche de la frontière, elle a tendance à attirer des flux (polarisation). Exemples : Luxembourg, Genève. Cela correspond à l'intégration par polarisation.

**5.** Les différents types de discontinuités concernent l'emploi, en croissance ou en baisse, la croissance résidentielle ou la déprise démographique, ces différents types se combinant entre eux de façon variable. On pourra prendre quelques exemples de discontinuités fortes comme les abords de la frontière entre la France et le Luxembourg avec côté français une croissance résidentielle avec baisse de l'emploi/côté luxembourgeois une croissance résidentielle avec forte hausse de l'emploi.

**6.** Les frontières ne se caractérisent pas toutes par des discontinuités, certaines frontières sont moins marquées par les discontinuités : France/Espagne et France/Italie.

**7.**

	Intensité des flux	Type de discontinuités
Frontière franco-belge	faible	croissance résidentielle, emplois
Frontière franco-luxembourgeoise	forte	croissance résidentielle, emplois
Frontière Lorraine-Allemagne	faible	croissance de l'emploi
Frontière Alsace-Allemagne	forte	croissance résidentielle, emplois
Frontière franco-suisse	forte	croissance résidentielle, emplois
Frontière franco-italienne	faible	peu de discontinuités
Cœur de la frontière franco-espagnole	X	plus forte baisse d'emploi et déprise démographique en Espagne

## Grand-Est, les flux transfrontaliers de la région Grand-Est

### Réponses aux questions p. 229

#### Parcours 1

**1.** Les pays les plus attractifs pour les travailleurs français sont le Luxembourg et la Suisse, dans une moindre mesure, la Belgique et l'Allemagne. La proximité de villes riches et dynamiques à la frontière (Luxembourg, Bâle) explique ces différences d'attractivité.

**2.** Strasbourg est un bassin d'emplois importants alors que la Lorraine est marquée par une déprise industrielle due à la fermeture des mines de Lorraine, et donc par un chômage important ; les habitants sont donc attirés par les bassins d'emplois de l'autre côté de la frontière, où la ville de Luxembourg polarise les échanges.

**3.** L'une comme l'autre sont bilingues, exercent des acti-

vités tertiaires « délocalisables » et prêtes à une mobilité transfrontalière. La frontière est présentée comme ouverte et une forte opportunité en termes d'emplois.

**4.** Dans certains pays, il y a des facilités pour les jeunes travailleurs : terminer sa journée plus tôt, ce qui est pratique lorsqu'on a des enfants en bas âge, avoir des chances d'embauche à la sortie des études.

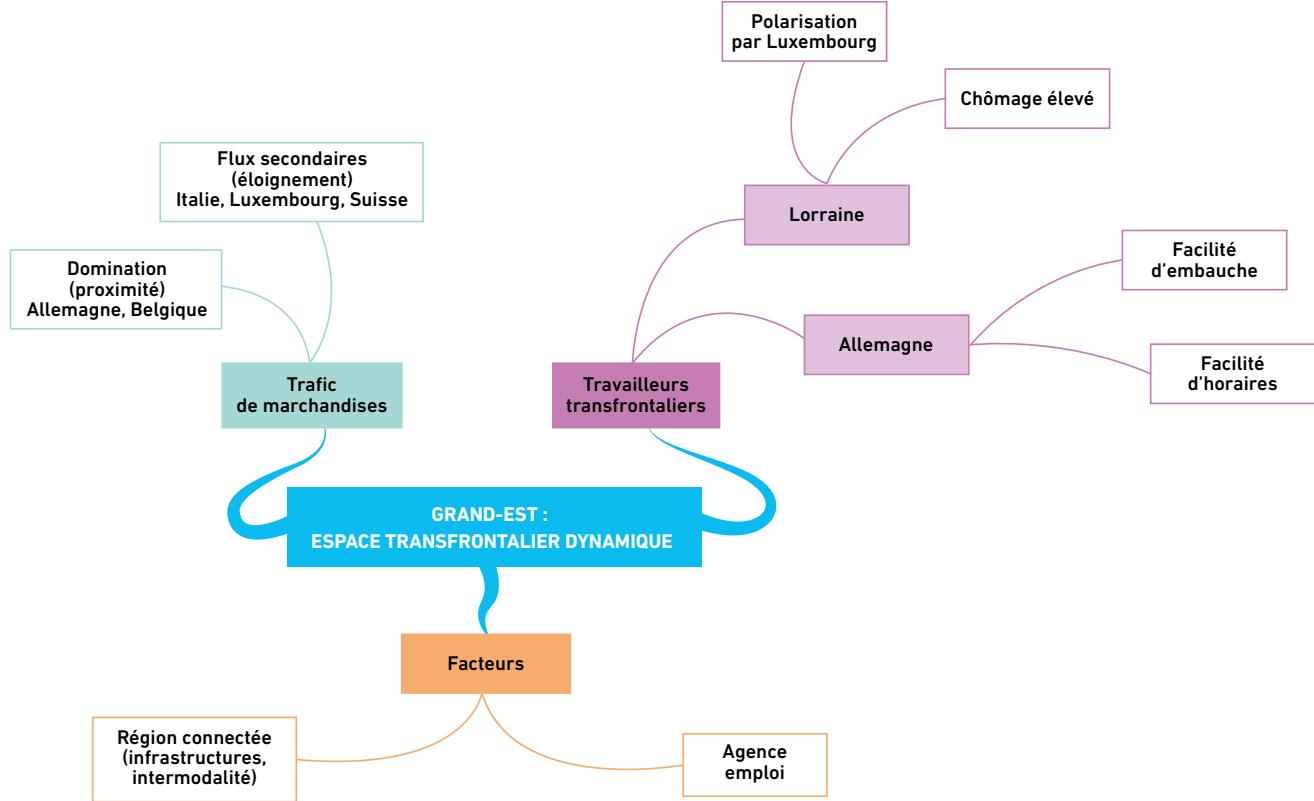
**5.** Des services franco-allemands de recrutement existent depuis 2013, avec le Pôle Emploi et l'Agence fédérale pour l'emploi (*Bundesagentur für Arbeit*) qui coopèrent : échanges d'offres et de profils, organisation de rencontres-recrutements, ateliers à Pôle Emploi et dans les lycées professionnels, etc.

**6.** Les caractéristiques des infrastructures de transport sont variées. Les voies terrestres, représentant 74 % du trafic, sont constituées d'autoroutes reliant en particulier les grandes agglomérations. Elles irriguent densément toute la région Grand-Est et s'orientent vers l'Allemagne, la Belgique, le Luxembourg. Ces routes sont reliées

aux voies ferrées, représentant 5% seulement du trafic, denses également, par des plateformes multimodales. Contrairement aux routes, les voies ferrées ne semblent pas se poursuivre de l'autre côté des frontières. Les plateformes multimodales sont aussi reliées aux voies navigables, représentant 21 % du trafic, qui relient naturellement la France, à l'Allemagne (Rhin, Moselle), au Luxembourg (Moselle) et à la Belgique (Meuse).

La part globale des pays limitrophes dans le trafic international de marchandises français de la Région Grand-Est est de 85 %, ce qui laisse peu de place aux échanges extra-UE.

## Parcours 2



### Bilan du parcours 1 ou 2

Les flux de marchandises sont inégalement développés : les pays situés à proximité immédiate (Allemagne, Belgique, Pays-Bas) sont ceux qui dominent dans les échanges (avec respectivement 36, 20, 13 % du trafic international de la région), certains pays plus éloignés ont un rôle secondaire (Italie, 8%, Luxembourg, 5% et Suisse, 3%).

Les flux de travailleurs transfrontaliers sont également inégaux, et dépendent de l'importance des discontinuités de part et d'autre de la frontière. Ils sont supérieurs en Lorraine où la ville de Luxembourg, bassin d'emplois important, polarise les flux de travailleurs en provenance de cet espace en déprise industrielle et marqué par un chômage élevé. Ils sont moins importants autour de Strasbourg qui constitue un bassin d'emplois et attire donc les travailleurs. Mais l'Allemagne joue un rôle important, attirant notamment des jeunes grâce à une facilité d'embauche et une souplesse horaire supérieure à la France.

L'importance de ces deux types de flux transfrontaliers s'explique par la bonne connexion de cette région à l'espace européen, grâce aux moyens de communication

et voies de transports (voies ferrées, voies navigables, autoroutes) et à leur connexion par les plateformes multimodales comme à Nancy-Port et Champigneulles. L'existence d'une agence pour l'emploi transfrontalier participe à rendre également plus facile l'embauche de l'autre côté de la frontière. La région Grand-Est bénéficie donc d'une situation favorable et de facilités organisées par différents acteurs qui en font un espace transfrontalier dynamique.

## pp. 230-231 Carte

### Les programmes de coopération européens

#### Réponses aux questions

1. Les régions françaises concernées par le programme INTERREG V sont les Hauts-de-France, la Normandie, la Bretagne, l'Occitanie, la Région Sud, Auvergne-Rhône-Alpes, la Bourgogne-Franche-Comté, le Grand-Est.

2. Les régions françaises où se situent les GEET sont les Hauts-de-France, le Grand-Est, la Bourgogne-Franche-Comté, l'Auvergne-Rhône-Alpes, la Région Sud, l'Occitanie, la Nouvelle-Aquitaine.

3.

	Espaces transfrontaliers entre France et						
	Belgique	Luxembourg	Allemagne	Suisse	Italie	Espagne	Royaume-Uni
INTERREG	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 2 Seas Meers Zeeen</li> <li>– France-Wallonie-Vlaanderen</li> <li>– Grande Région</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Grande Région</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Oberrein/Rhin supérieur</li> <li>– Grande Région</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– France/Suisse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Alcotra</li> <li>– Maritimo-It-Fr-Maritime</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– POCTEFA</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 2 Seas Meers Zeeen</li> <li>– France (Channel Manche)</li> <li>England</li> </ul>
GECT	<ul style="list-style-type: none"> <li>– West Vlaanderen-Flandre-Dunkerque-Côte d'Opale</li> <li>– Eurométropole Lille-Kortrijk-Tournai</li> <li>– Grande région</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Alzette-Belval</li> <li>– Grande région</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Eurodistrict SaarMoselle</li> <li>– Eurodistrict Strasbourg-Ortenau</li> <li>– Eurodistrict PAMINA</li> <li>– Eurodistrict région Freibourg/Centre et Sud Alsace</li> <li>– Eurodistrict Trinational de Bâle</li> <li>– Grande région</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Eurodistrict Trinational de Bâle</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>– Eurorégion Pyrénées-Méditerranée</li> <li>– Eurorégion Nouvelle Aquitaine-Euskadi-Navarre</li> <li>– Pirineos-Pyrénées</li> </ul>	
Intensité de la coopération transfrontalière	6 Forte	3 Moyenne	7 Forte	2 faible	2 faible	4 moyenne	2 faible

**pp. 234-235 Exemple**

**France-Italie, la coopération transfrontalière**

**Réponses aux questions p. 235**

**Parcours 1**

1. Les partenariats transfrontaliers existants dans ce territoire sont :

- Programme ALCOTRA (INTERREG)
- Espace Mont-Blanc (GECT)
- Conférence des Hautes-Vallées
- Riviera franco-italo-monégasque
- Programme Italie-France maritime (INTERREG)
- Parc européen Alpi-Maritime-Mercantour
- Parc marin international des Bouche de Bonifacio
- Eurorégion Alpes-Méditerranée

2. Les GECT sont moins importants dans cette région que dans le Grand-Est ou dans les Hauts-de-France par exemple. La coopération est moins active car une grande

partie de la Région Sud est rurale (arrière-pays) et montagneuse (Alpes). L'urbanisation n'est que ponctuelle, sur le littoral azuréen (Nice, Cannes, Monaco) et, de l'autre côté de la frontière avec Vintimille, la coopération rurale consiste dans des parcs naturels français et italiens.

3. La thématique est la coopération en matière de parc naturel, avec l'Espace Mont-Blanc qui intègre des scientifiques travaillant sur le changement climatique et ses conséquences. Cette thématique est liée à la situation de la région, et à la présence du massif montagneux alpin.

4. L'implication de la métropole Nice Côte d'Azur dans des projets transfrontaliers semble récente dans ce document car l'ensemble des projets datent de 2017-2018. Le programme INTERREG qui finance ces projets est le Programme Italie-France maritime.

5. Les thématiques de la coopération sont surtout liées à l'exploitation des ressources touristiques et en lien avec les risques naturels et le changement climatique, en relation avec la localisation méditerranéenne de la région.

## Parcours 2

Coopération			
Doc.	Espaces	Thématisques	Limites et facteurs
Doc. 1	villes de la côte d'Azur, Vintimille, Monaco Espace Mont-Blanc	risques naturels et changement climatique	massif montagneux (Alpes) peu de travail transfrontalier
Doc. 2	Alpes, littoral méditerranéen	coopération maritime et parcs naturels	Méditerranée et montagne
Doc. 3	Parc du Mercantour (Alpes maritimes)	protection de l'environnement et tourisme durable	massif montagneux (Alpes)
Doc. 4	Métropole Nice-Côte d'Azur	développement territorial, renforcement du lien urbain-rural, innovation et soutien aux entreprises, développement durable et lutte contre le changement climatique, santé et inclusion sociale, jeunesse, culture et renforcement des réseaux numériques	littoral urbanisé
Doc. 5	Mont-Blanc	parc naturel, qui intègre des scientifiques travaillant sur le changement climatique et ses conséquences	situation de la région massif montagneux alpin.

### Bilan du parcours 1 ou 2

La coopération transfrontalière sur la frontière franco-italienne se caractérise par :

- un moindre dynamisme comparé à d'autres régions transfrontalières. Les GECT y sont moins importants que dans le Grand-Est ou dans les Hauts-de-France par

exemple. Cela s'explique en partie par une urbanisation faible et ponctuelle, la Région Sud étant en grande partie rurale et montagneuse.

- des coopérations portant essentiellement sur la protection de l'environnement : parcs naturels, atlas Mont-Blanc, développement du tourisme durable...

## pp. 238-241 Exercices Bac

### Le schéma bilan du chapitre p. 238

Mobilités et échanges transfrontaliers	Politiques communautaires et dynamiques transfrontalières
<b>Espaces de mobilité et d'échanges</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Augmentation des flux transfrontaliers</li> <li>- Mobilités transfrontalières variées : professionnelles, résidentielles, commerciales, de loisirs</li> <li>- Flux de marchandises inégaux</li> </ul>	<b>Enjeux et acteurs des politiques communautaires</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Limiter les disparités entre régions de l'UE</li> <li>- Partenariats public/privé</li> <li>- INTERREG, FEDER, GECT, Eurorégions</li> </ul>
<b>Facteurs et impacts des mobilités et échanges</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Libéralisation des échanges et monnaie unique, Espace Schengen</li> <li>- Discontinuités socio-économiques</li> <li>- Économies locales dynamisées mais hausse de l'immobilier</li> </ul>	<b>Spécificités françaises dans la coopération transfrontalière</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- France moins bien placée que les États fédéraux à cause du centralisme</li> <li>- Renouvellement du cadre institutionnel : lois MAPTAM et NOTRe</li> <li>- Couple franco-allemand apparu dynamisé par la France</li> </ul>
<b>Typologie des territoires transfrontaliers en fonction de l'intensité et de la diversité des mobilités et échanges</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nord et Grand-Est : les territoires transfrontaliers les plus dynamiques</li> <li>- Frontières italienne et espagnole : territoires transfrontaliers les moins dynamiques</li> </ul>	<b>Typologie des territoires transfrontaliers en relation avec les politiques communautaires</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nord et Est : coopération plus précoce</li> <li>- Frontière espagnole : dispositifs moins nombreux, espaces ruraux et urbains</li> <li>- Frontière italienne : protection de l'environnement alpin et méditerranéen</li> </ul>

### Sélectionner le bon plan d'une question problématisée p. 238

1. La coopération signifie la « participation à une action commune liée à des intérêts communs ». Transfrontalière signifie que cette coopération implique des acteurs de part et d'autre d'une frontière. Les limites spatiales sont les frontières françaises de l'UE.

2. "Comment" signifie par quels moyens, mais aussi par qui, à quelle ampleur et avec quelles limites.

3. Le Plan B correspond mieux à ce questionnement :

- Qui : acteurs publics et privés.
- Moyens et ampleur : projets communs des territoires transfrontaliers.
- Limites : obstacles.

## Transposer un texte en croquis p. 239

1. Voir les éléments soulignés dans le texte ci-dessous.

2. Voir les parties indiquées dans le texte ci-dessous.

« **Partie 1** Le long de la frontière franco-espagnole, les Pyrénées constituent un obstacle au développement des transports et des échanges transfrontaliers. À l'exception de l'Andorre, de la Cerdagne et des littoraux, les versants sont faiblement peuplés. Du fait de la configuration géographique et du faible nombre de points de passage, flux de personnes et de marchandises et franchissements autoroutiers sont concentrés aux extrémités du massif.

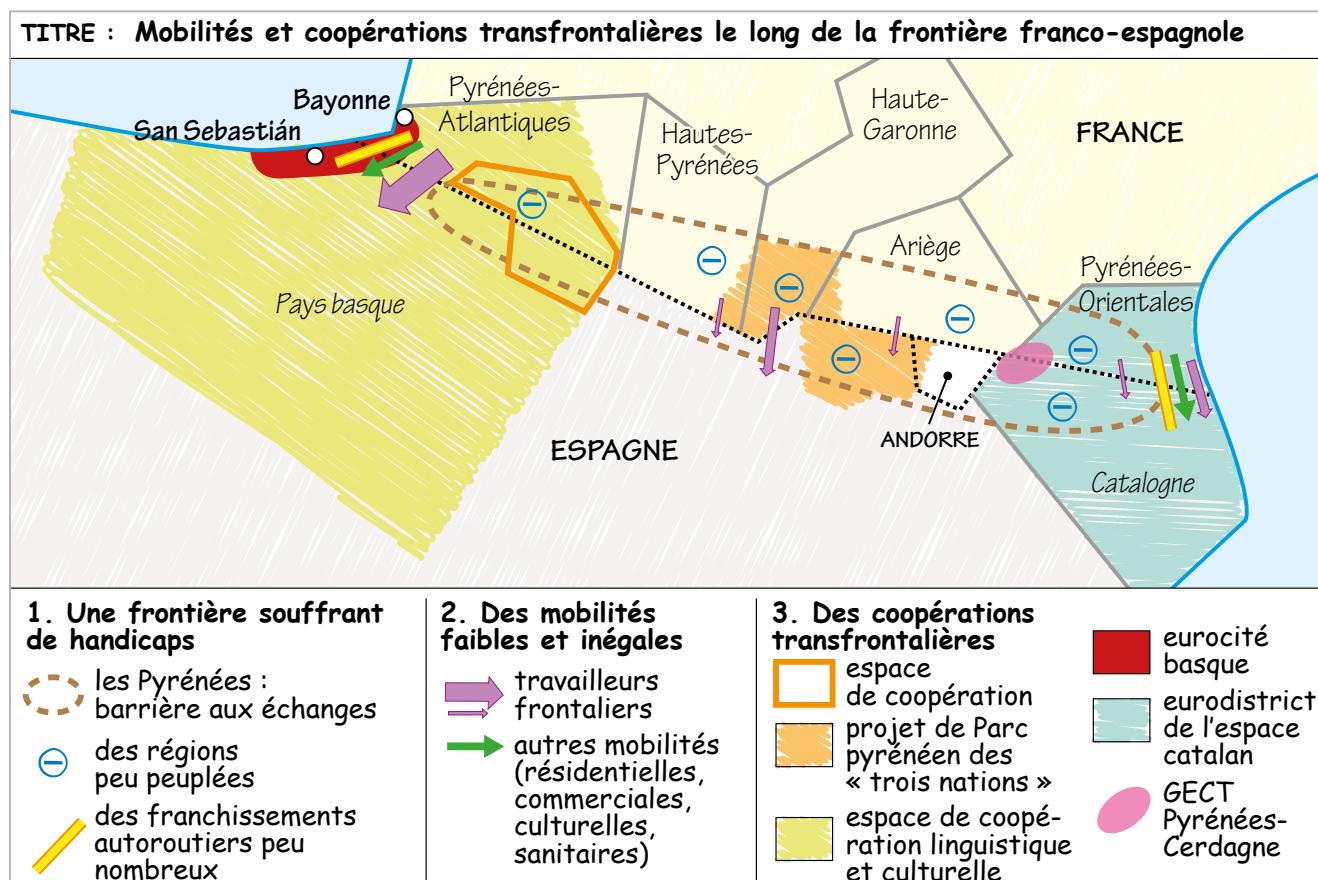
**Partie 2** Les flux de travailleurs frontaliers sont très restreints par rapport à d'autres frontières : le travail transfrontalier vers l'Espagne ne concerne que 5 000 habitants. C'est dans les Pyrénées-Atlantiques que l'on trouve le plus de travailleurs frontaliers travaillant en Espagne (plus de 3 500 frontaliers). Les échanges sont concentrés le long du littoral urbanisé : migrations pendulaires d'Espagnols résidant en France (foncier moins cher) et travaillant en Espagne, pratiques commerciales, sanitaires, de loisirs. Les travailleurs frontaliers sont très peu nombreux dans les autres départements : environ 700 dans les Pyrénées orientales où les échanges sont cependant multiples (pratiques commerciales, culturelles, économiques,

familiales, etc.) et la Haute-Garonne, environ 150 en Ariège et dans les Hautes-Pyrénées.

**Partie 3** Ces difficultés de franchissement n'ont pas empêché le développement d'une coopération transfrontalière dynamique au cœur de laquelle s'affirme souvent une composante naturelle et rurale. Dans une perspective de développement durable intégré, elle se développe entre différents parcs, comme entre le Parc national des Pyrénées et le Parc national Ordesa-Mont-Perdu, ou le projet de Parc pyrénéen des « trois nations » regroupant les parcs naturels régionaux des Pyrénées Ariégeoises, des Pyrénées catalanes et du versant sud en Andorre et Catalogne.

Les littoraux sont particulièrement dynamiques. Dans le Pays basque, outre l'existence de l'Eurocité Basque entre Bayonne et Saint-Sébastien, la proximité culturelle qui unit les deux versants motive de nombreuses coopérations culturelles notamment dans le domaine linguistique. Dans le territoire catalan transfrontalier, entre le département des Pyrénées-Orientales et la Généralité de Catalogne au sud, on observe de nombreuses coopérations, notamment dans le cadre du territoire de projet Eurodistrict de l'Espace catalan ou encore en Cerdagne, théâtre d'une coopération active, avec l'hôpital transfrontalier à Puigcerdà et la création en 2011 du GECT Pyrénées-Cerdagne pour structurer ce territoire rural transfrontalier. »

### 3. à 5.



## **Confronter deux documents pp. 241-242**

**1.** « Mettre en évidence les spécificités » signifie montrer que ces territoires ont des particularités qui les rendent différents des territoires métropolitains.

**2.** La Réunion et Mayotte font partie des Départements et région d'outre-mer. À ce titre, les lois et règlements applicables en métropole s'y appliquent de plein droit, et ils bénéficient des mêmes politiques communautaires que les régions et départements métropolitains.

**3.** Comparaison avec le territoire transfrontalier France/Belgique :

Points communs : accroissement des actions de formations et d'échanges, soutien au développement économique.  
Différences : métropole / territoires ultramarins, pays participant aux échanges sont des îles dans le cas de l'INTERREG Océan Indien, alors que ce sont des territoires de l'UE pour les territoires transfrontaliers métropolitains.

**4.** Priorités d'INTERREG V Océan Indien :

- accroître le potentiel international de recherche et d'innovation dans l'océan Indien
- soutenir le développement des échanges économiques dans l'océan Indien
- renforcer les capacités collectives d'adaptation au changement climatique et à la prévention et gestion des risques
- renforcer les capacités de connaissances et de valorisation du patrimoine naturel et culturel
- éléver le niveau de compétence par le soutien aux actions de formations et d'échange.

Les problématiques communes concernent la lutte contre les risques naturels liés au changement climatique, l'aide au développement économique et le soutien aux échanges. Ce sont aussi les problématiques partagées avec les espaces transfrontaliers du territoire métropolitain, mais dans une moindre mesure pour les risques.

**5.** La priorité B est liée à l'insularité et à la volonté d'accroître l'intégration régionale de La Réunion et de

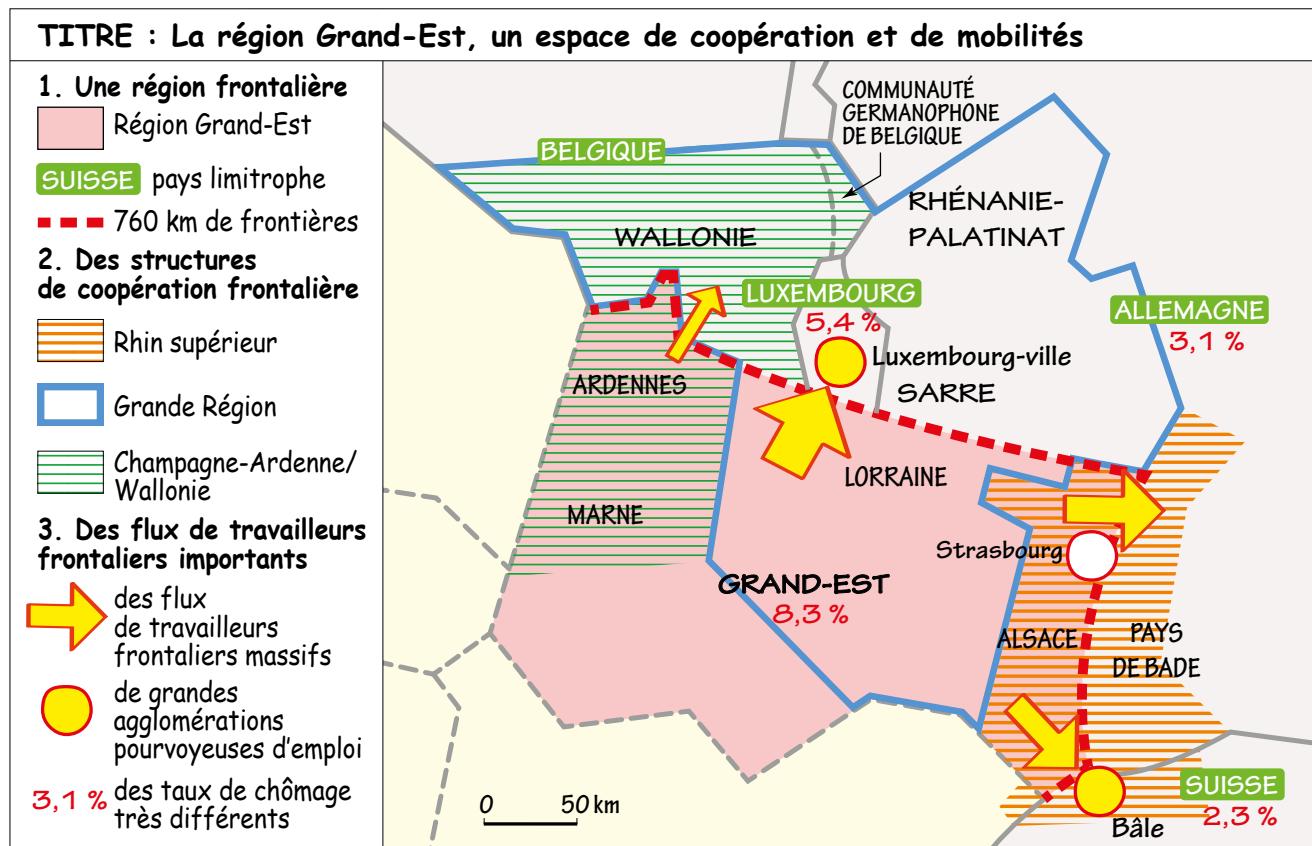
Mayotte. Les acteurs concernés sont en premier lieu les entreprises.

**6.** La priorité C est liée aux risques naturels aggravés par le changement climatique, qui peut se concrétiser dans des projets de recherche (doc. 2 projet a), la priorité D à la volonté de renforcer la fréquentation touristique de ces territoires pour développer l'économie locale. Ces politiques existent ailleurs en Europe : voir par exemple pour la priorité C le projet de l'Espace Mont-Blanc (doc. 5 p. 235), pour la priorité D le parc naturel du Hainaut entre la France et la Belgique (doc. 2 p. 222). Cependant, elles sont spécifiques à cette région, davantage soumise au risque de cyclones notamment et au changement climatique.

**7.** Les priorités A et E montrent le rôle moteur de la France au niveau régional, car elle peut impulser des projets de recherche et de formation qui seront des facteurs de développement des autres pays de l'INTERREG aussi. Le problème des qualifications et des compétences est très important à La Réunion comme dans les territoires ultra-marins français. Il explique en partie l'importance du chômage dans ces régions, mais aussi les difficultés rencontrées par les entreprises locales pour trouver du personnel compétent. Il s'agit avec la priorité E de tirer profit de la coopération interrégionale pour améliorer les compétences des jeunes diplômés.

**8.** Un bassin de vie est un espace plus ou moins vaste, du simple quartier à un territoire transfrontalier en passant par une ville, dans lequel les habitants effectuent leurs activités habituelles (courses quotidiennes ou plus exceptionnelles, travail, loisirs, activités associatives et culturelles), quasi quotidiennement ou du moins fréquemment. On ne peut pas dire que le territoire frontalier en question est un bassin de vie : les distances sont très grandes, les différents espaces concernés sont insulaires, très éloignés les uns des autres. Donc ce programme s'applique à un « territoire transfrontalier » d'un type particulier qui, contrairement aux territoires transfrontaliers franco-belges, franco-allemands ou franco-suisses, n'est pas un bassin de vie.

## Transposer un texte en croquis p. 242



## Confronter deux documents p. 243

Problématique : quels défis posent les mobilités transfrontalières de France vers le Genevois ?

Les flux de travailleurs transfrontaliers entre la France et la Suisse sont très importants dans le sens France/Suisse, en particulier au niveau du Genevois. Ces flux transfrontaliers risquent de se renforcer encore dans les années à venir, avec une augmentation d'environ 30 % des flux d'ici 2030 selon les prévisions.

On peut expliquer l'ampleur de ces migrations pendulaires transfrontalières par la densité du réseau de transport : voies ferrées, trams, autoroutes, autobus, voie de contournement de Genève. Cette dernière infrastructure a l'avantage d'alléger les embouteillages à Genève.

En effet, l'engorgement des routes aux heures de pointe autour de Genève et à Genève est déjà très fréquent aujourd'hui, notamment parce que l'utilisation de la voiture personnelle domine dans les trajets transfrontaliers.

Dans les années à venir, le problème de l'engorgement des routes risque encore de s'aggraver, avec tous les jours 15 véhicules individuels supplémentaires. Les problèmes de mobilité constituent donc un défi pour l'avenir.

Malgré la diversité du réseau de transport, les mobilités transfrontalières de France vers le Genevois restent encore centrées sur l'utilisation des véhicules personnels, et cela risque de s'aggraver, le contournement de Genève par la nouvelle voie a peut-être encore encouragé cette tendance.

## Question problématisée p. 243

**Sujet 1 : Quelles sont l'ampleur, les spécificités et les limites de la participation de la France aux politiques communautaires en faveur des territoires transfrontaliers ?**

**1. L'ampleur et les spécificités de la participation de la France aux politiques communautaires en faveur des territoires transfrontaliers**

- Des territoires inégalement concernés par les politiques communautaires : les plus concernés : Grand-Est et Hauts-de-France (Lille métropole, travail transfrontalier, mobilités résidentielle, de loisirs, de consommation, échanges de marchandises)

– Spécificités :

- différents outils de la coopération : INTERREG, FEDER, GECT et eurorégions
- multiplicité des frontières françaises
- existence de territoires ultramarins qui dépassent donc les coopérations avec l'UE

**2. Les limites de la participation de la France aux politiques communautaires en faveur des territoires transfrontaliers**

- Cadre centralisateur de la France, mais adaptation avec les lois MAPAM et NOTRe.

- Des espaces transfrontaliers moins concernés par les politiques communautaires : frontières espagnole et italienne. Quelques projets dans les domaines de l'environnement alpin et méditerranéen (Italie : Espace Mont-Blanc), de santé (Hôpital de Cerdagne).

**Sujet 2 : Dans quelle mesure peut-on dire que les territoires frontaliers français sont des « bassins de vie » ?**

**1. Les bassins de vie**

- Grand-Est et Hauts-de-France
- Habitants de ces régions ont accès à des services et équipements plus facilement grâce à la coopération transfrontalière : bassins d'emplois (plus nombreux au Luxembourg et en Allemagne), les loisirs, certains biens de consommation.
- 2. Des territoires frontaliers qui ne sont pas des bassins de vie**
  - La Réunion, Mayotte
  - Frontières italienne et espagnole
    - Échanges ponctuels ou dans les territoires où les obstacles naturels freinent la coopération (Pyrénées, Alpes, Océan). Dans ces territoires, les priorités sont davantage environnementales.

**Sujet 3 : Quels sont les facteurs favorables et défavorables au développement des mobilités, des échanges et des coopérations transfrontalières dans les territoires frontaliers français ?**

**1. Les Facteurs des mobilités**

- Favorables :

- aménagements de voies et moyens de transports (voie ferrée, route) comme dans la Grande Région
- agences de l'emploi mixte (exemple région Grand-Est et Allemagne)
- discontinuités (démographie, emplois)
- Défavorables
- Barrière de la langue
- Obstacles naturels : massifs montagneux (Alpes, Pyrénées avec Italie et Espagne), océan pour les territoires ultramarins

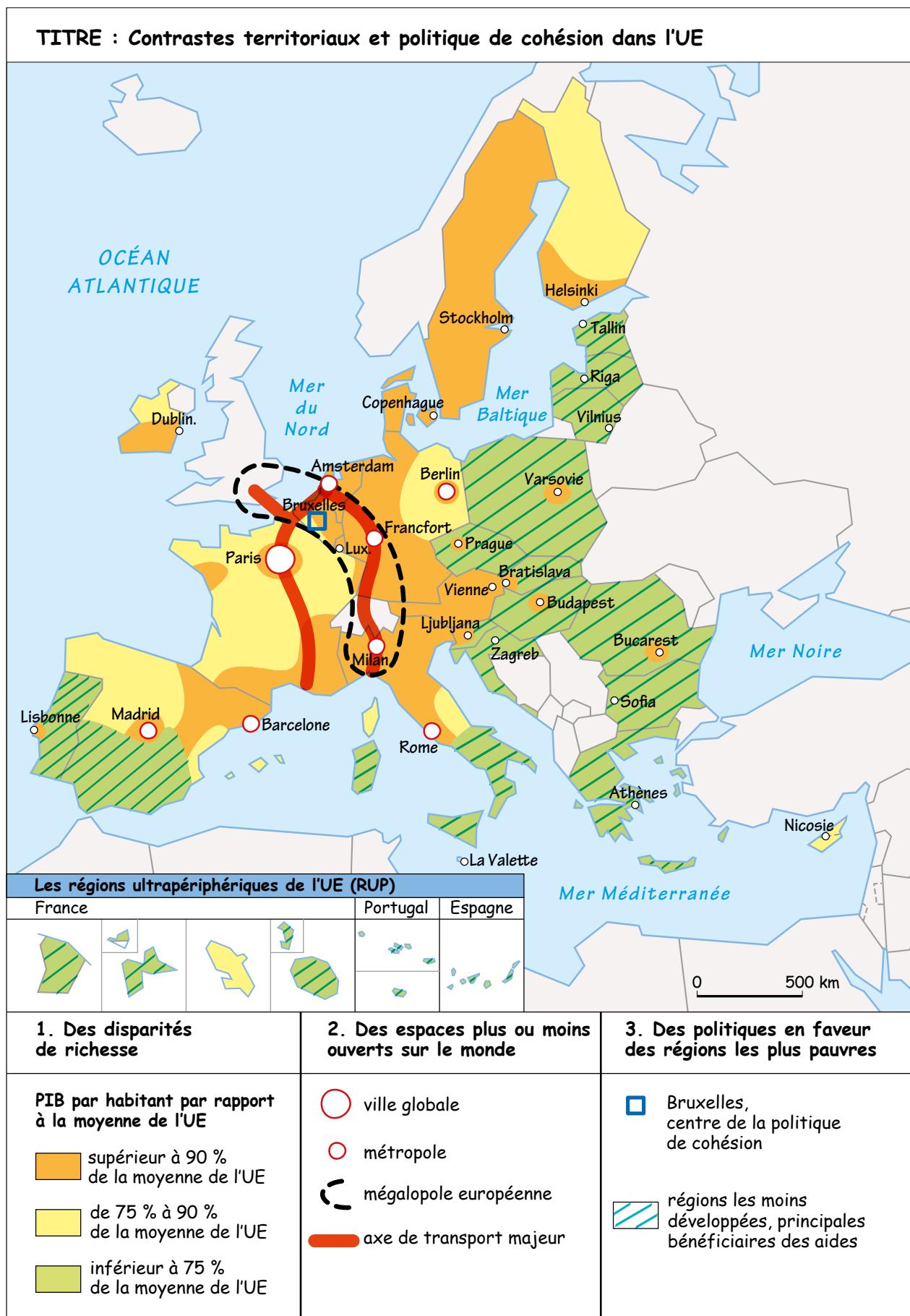
**2. Les facteurs des échanges**

- Favorables : aménagements de voies et moyens de transports (voie ferrée, route, voies fluviales, comme dans la Grande Région)
- Défavorables : obstacles naturels : massifs montagneux (Alpes, Pyrénées avec Italie et Espagne), océan pour les territoires ultramarins

**3. Les facteurs des coopérations transfrontalières**

- Favorables : financements et gouvernance de projets dans le cadre de l'UE : FEDER, INTERREG, GECT, Eurorégions
- Défavorables : système français centralisé mais adaptation avec les lois MAPTAM et NOTRe

## 1 Connaître les principaux contrastes territoriaux de l'UE et la géographie de la politique de cohésion



## ② Connaitre le vocabulaire du thème

1B, 2E, 3G, 4D, 5H, 6F, 7A, 8C.

## ③ Définir un terme : mobilité

Type de mobilité	Facteur favorisant cette mobilité
résidentielle	discontinuité de prix
de loisirs, touristique	paysage, patrimoine
professionnelle	discontinuité d'emplois, discontinuité de salaires
commerciale	discontinuité de prix
sanitaire	éloignement des soins

## ④ Connaitre les dynamiques de l'Union européenne et des territoires transfrontaliers français

1	Faux	Les pays du Nord-Ouest de l'UE sont mieux intégrés que les pays du Sud et les PECSO
2	Faux	Les régions Hauts-de-France et Grand-Est sont beaucoup plus dynamiques que les régions des frontières italienne et espagnole.
3	Vrai	Ils améliorent l'accessibilité des territoires et facilitent les flux de personnes et de marchandises
4	Vrai	Les mobilités sont supérieures dans la Grande Région et avec la Belgique et le Luxembourg car facilitées par le réseau de transport varié et performant alors qu'avec l'Italie et l'Espagne, la barrière des massifs montagneux rend les communications plus difficiles
5	Faux	Les relations entre États sont nombreuses : le commerce intracommunautaire représente par exemple 64 % du commerce de l'UE.
6	Vrai	Ils sont favorisés par la libéralisation des échanges de marchandises, la monnaie unique et les accords de Schengen. Par exemple, le nombre de travailleurs frontaliers français a presque doublé depuis 1990.
7	Vrai	C'est pourquoi les régions dont le niveau de développement est le moins élevé touchent le plus de fonds.
8	Vrai	Ils touchent des domaines variés : agriculture (PAC), développement rural (FEADER), transport et environnement (fonds de cohésion), emploi, formation et inclusion sociale (FSE), etc.
9	Faux	Voir par exemple la concentration des exploitations due à la PAC.
10	Vrai	Elles favorisent les économies locales, mais ont un impact sur l'augmentation des prix de l'immobilier.

## ⑤ Comprendre la typologie des espaces transfrontaliers

Voir Géographique 2 p. 227 du manuel pour la correction de cet exercice.

## THÈME 4 LA FRANCE ET SES RÉGIONS DANS L'UNION EUROPÉENNE ET DANS LA MONDIALISATION

### Le point sur le programme

Le thème 4 de géographie, « La France et ses régions dans l’Union européenne et dans la mondialisation » est le thème conclusif du programme de Terminale. Doivent lui être consacrées 6 à 8 heures, soit environ la moitié du temps imparti aux autres thèmes. Ce thème porte spécifiquement sur la France et propose d’analyser l’insertion de ses territoires aux échelles continentale (dans l’Union européenne) et mondiale (dans les réseaux et les flux de la mondialisation). Il s’agit ici de mobiliser de manière transversale les connaissances acquises au fil des questions spécifiques sur la France et de les mettre en perspective.

Le thème conclusif doit permettre d’aborder l’ensemble des notions du programme de Terminale, au premier rang desquelles la mondialisation, thématique centrale. Étudier l’insertion de la France et de ses régions dans l’Union européenne et dans la mondialisation revient à mobiliser la notion d’acteurs (publics et privés) à travers leur diversité et leurs échelons, ainsi que les notions d’attractivité et de compétitivité des territoires par rapport à d’autres et dans le cadre des échanges mondiaux. Le cadre de l’Union européenne est aussi celui qui permet de parler de l’intégration tant politique qu’économique des territoires à un ensemble supranational, tout en mettant en avant l’importance des dynamiques transfrontalières. Enfin, l’aménagement des territoires est une clé de lecture centrale, qui suppose d’envisager les mutations des territoires à travers la métropolisation et la littoralisation, mais aussi à travers la constitution d’espaces productifs spécifiques et intégrés aux réseaux mondiaux.

L’étude de la région dans laquelle se situe le lycée permet à la fois d’appliquer les outils et les notions à un territoire de proximité et de le situer dans un contexte européen et mondial (dans une démarche multiscalaire), en mesurant l’attractivité, en étudiant son insertion dans les réseaux mondiaux et en identifiant les recompositions territoriales. Ce sont ces démarches qui ouvrent le thème. Il est ensuite divisé en deux grands axes problématiques : le premier porte sur les lignes de force du territoire français, et le second sur les recompositions des territoires dans le double cadre de l’Union européenne et de la mondialisation.

### pp. 248-249 Photographie d’ouverture

L’usine Smart d’Hambach en Moselle a été ouverte en 1998 pour produire la petite voiture créée par Swatch et Mercedes-Benz. L’ouverture de l’usine est une opportunité importante pour une région fortement touchée par la crise industrielle et en quête de reconversion. La photographie montre la cérémonie qui célèbre les 20 ans de l’usine, en 2018. On peut y remarquer notamment :

- La présence d’acteurs, dont on peut supposer qu’ils sont des acteurs privés, responsables du groupe automobile ;
- La mise en scène d’un planisphère montrant l’ensemble des implantations de Smart, complété par les drapeaux des pays concernés, pays majoritairement européens.

La photographie permet donc de faire le lien entre territoire local (l’usine d’Hambach) et régional (la reconversion industrielle en Moselle) d’une part, et intégration européenne et mondiale d’autre part. Il faut noter que cette célébration des 20 ans de l’usine intervient un an avant que Smart n’annonce la délocalisation de ses activités en Chine et la fermeture du site français d’ici 2024.

### pp. 250-251 La France : repères de 2<sup>de</sup>

#### L’essentiel du programme de 2<sup>de</sup>

Le tableau présente de manière synthétique l’essentiel des notions, problématiques et repères spatiaux abordés dans chacune des trois questions spécifiques sur la France en 2<sup>de</sup>. L’objectif est de permettre aux élèves d’orienter efficacement leurs révisions en se réappropriant ces points clés, et en les révisant à l’aide des exercices qui suivent.

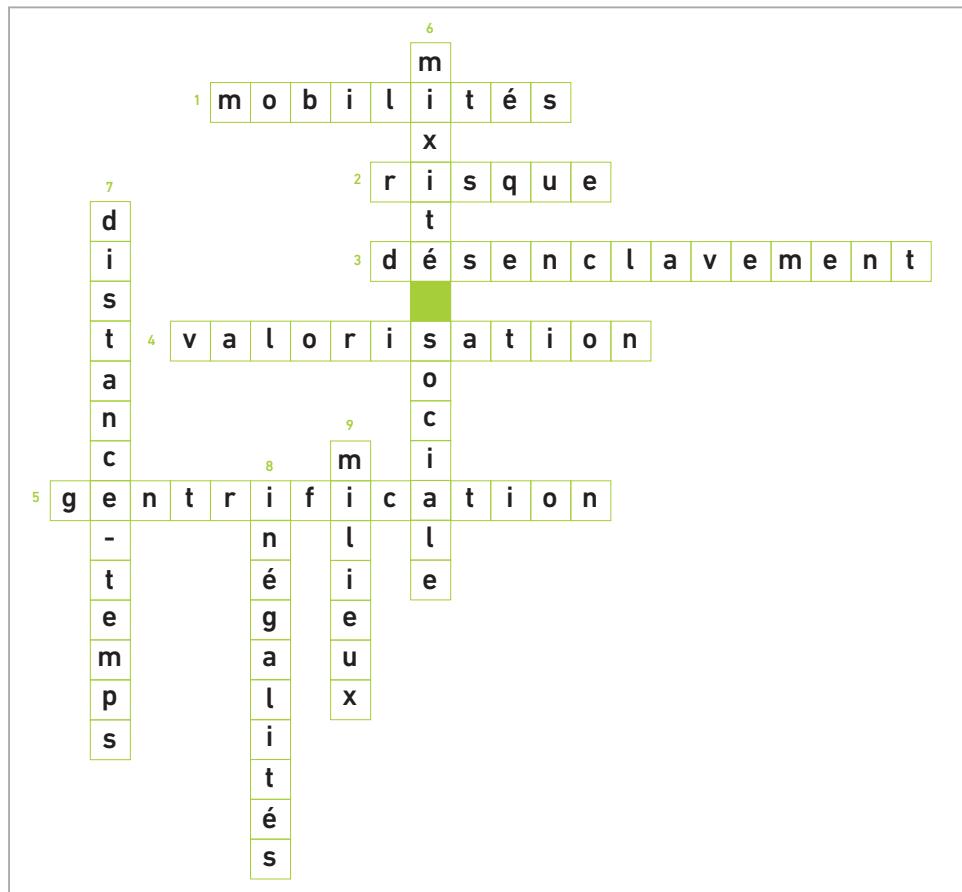
#### Vérifier ses connaissances

##### 1 Tester ses connaissances sur les grandes questions.

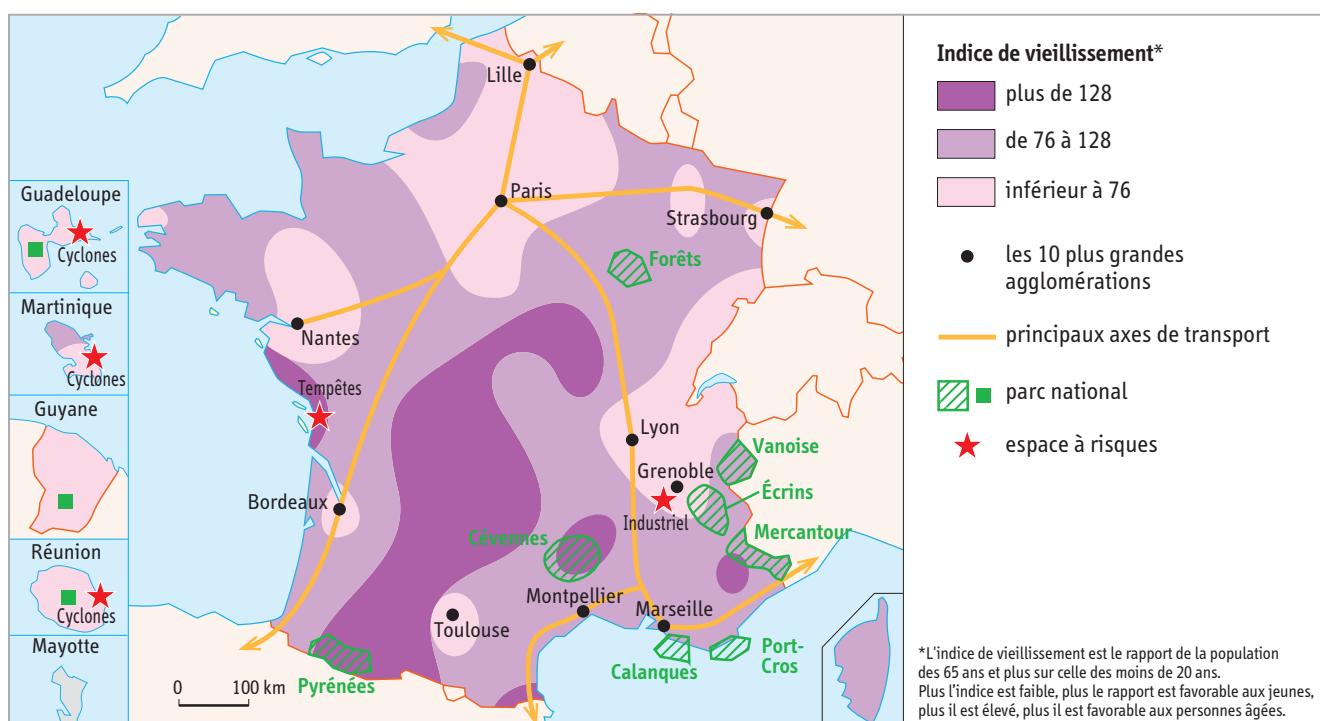
1. Faux. La France est dépendante de ses importations en hydrocarbures.
2. Vrai.
3. Faux. L’accroissement naturel est positif, mais il est faible (de l’ordre de 0,3 % par an).
4. Vrai.

5. Vrai.  
 6. Faux. Elles augmentent tendanciellement.  
 7. Vrai. Ce sont des milieux fragiles qui subissent d'importantes pressions démographiques et en termes d'activités.  
 8. Faux. Les espaces ruraux sont les territoires les plus vieillissants, les grandes agglomérations sont plutôt « jeunes ».  
 9. Vrai.  
 10. Vrai.

## 2 Réviser les principales notions



## 3 Localiser les grands repères spatiaux



## pp. 252-253 La France : repères de 1<sup>re</sup>

### L'essentiel du programme de 1<sup>re</sup>

Le tableau présente de manière synthétique l'essentiel des notions, problématiques et repères spatiaux abordés dans chacune des trois questions spécifiques sur la France en 1<sup>re</sup>. L'objectif est de permettre aux élèves d'orienter efficacement leurs révisions en se réappropriant ces points clés, et en les révisant à l'aide des exercices qui suivent.

### Vérifier ses connaissances

#### 1 Rédiger un texte avec les notions du programme

##### I. Les dynamiques importantes du territoire français

Les territoires français connaissent des dynamiques importantes qui sont liées aux évolutions des **systèmes productifs**. Ils connaissent deux dynamiques principales : la **littoralisation** et la **métropolisation**. En effet, les espaces littoraux et les principales villes concentrent la population et les activités. Cela se traduit, pour les villes, par un processus de **périurbanisation**.

D'autres espaces sont moins dynamiques. C'est le cas des anciennes régions industrielles en **reconversion**, mais également de certains **espaces ruraux**, peu denses et marqués par l'agriculture extensive. Néanmoins, d'autres **espaces ruraux**, intensifs, sont bien insérés dans la mondialisation.

##### II. Des dynamiques ancrées dans un double contexte

Ces dynamiques sont d'abord ancrées dans le contexte

de l'intégration à l'**Union européenne**, qui se traduit par des évolutions des **systèmes productifs**. Ils sont en effet davantage intégrés, avec la participation d'entreprises de plusieurs pays dans des projets industriels, mais peuvent aussi s'étendre sur des territoires transfrontaliers.

Plus largement, les dynamiques territoriales s'inscrivent dans le cadre de la **mondialisation**. Ce sont le fonctionnement des économies en réseau et l'intensification des flux qui expliquent la **littoralisation** et la **métropolisation** des activités, ainsi que les **recompositions** liées aux délocalisations des activités à faible valeur ajoutée et à la spécialisation dans les activités à haute valeur ajoutée.

##### III. Des recompositions accentuées ou tempérées par les acteurs ?

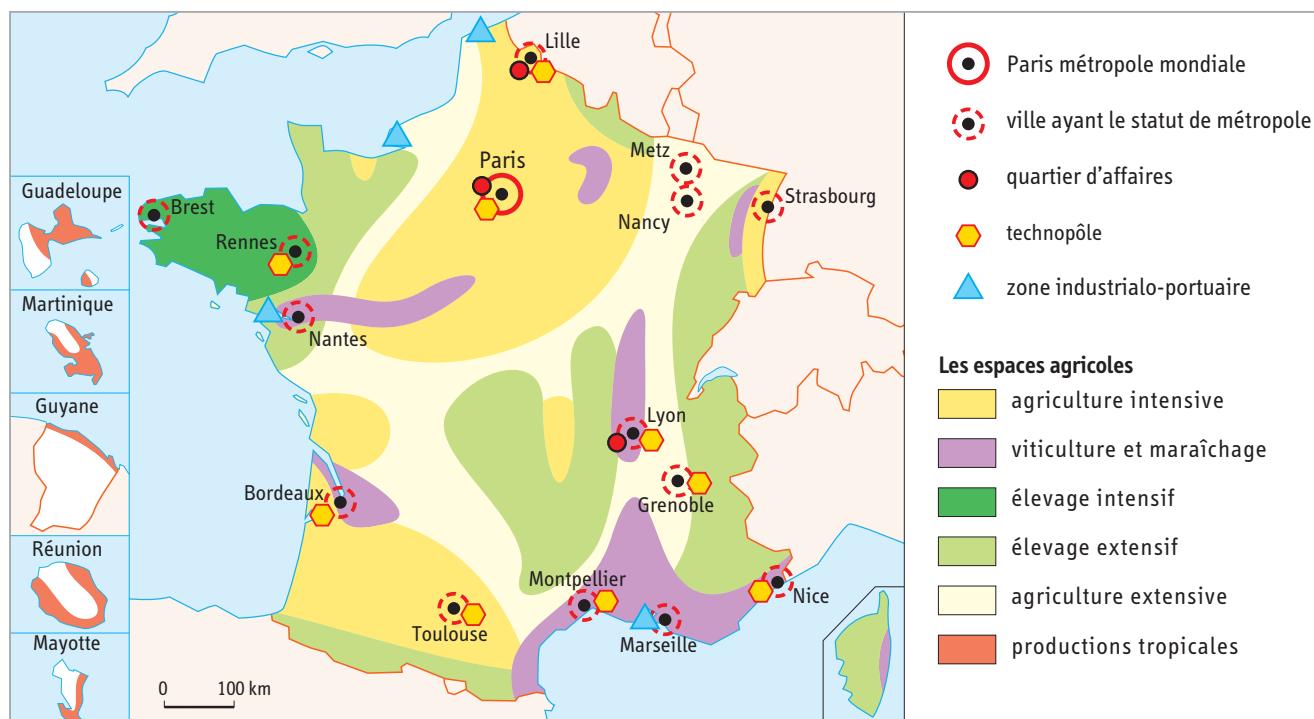
Ces **recompositions** sont accompagnées par les **politiques d'aménagement des territoires** qui, en organisant les territoires, cherchent à promouvoir leur attractivité et leur **compétitivité**, notamment en mettant à disposition des infrastructures de communication et en mettant en œuvre des politiques destinées à favoriser l'implantation d'activités.

Les **acteurs publics** sont au centre de ces politiques, à tous les échelons administratifs du territoire français, mais les **acteurs privés** (entreprises notamment) sont aussi très importants. C'est par l'interaction entre ces deux types d'acteurs que les dynamiques territoriales se construisent.

#### 2 Réviser les principales notions

A : 4 ; B : 5 ; C : 9 ; D : 7 ; E : 1 ; F : 6 ; G : 8 ; H : 2 ; I : 3.

#### 3 Localiser les grands repères spatiaux



## pp. 254-255 DÉMARCHE

### Mesurer l'attractivité de ma région

L'étude de la région du lycée dans une démarche prospective peut passer par l'analyse de son attractivité, c'est-à-dire de sa capacité à attirer de nouvelles activités et de nouveaux habitants. L'objectif est de comprendre que l'attractivité d'une région est essentielle à son intégration dans les flux européens et mondiaux, mais qu'elle est aussi inégale d'un espace à l'autre et aux différentes échelles.

### Réponses aux questions p. 254

1.

Attractivité démographique	Attractivité économique	Dont attractivité touristique
– nombre de résidences secondaires – croissance démographique	– nombre de créations d'entreprises – aides à l'installation d'entreprises	– nuitées hôtelières – fréquentation des musées

2. Parmi les éléments qui peuvent être facilement repérés par les élèves sur les sites des régions, il y a :

- Des publications relevant de la publicité ou du marketing territorial
- La mise en valeur des activités de pointe, des clusters...
- Les politiques publiques destinées à attirer des entreprises
- Des équipements d'accueil des populations les plus jeunes (résidences universitaires par exemple) ou les plus âgées (résidences de services par exemple...)
- L'insistance sur l'excellence des services aux personnes (hôpitaux, universités...).

3. Les élèves peuvent ici relever notamment les acteurs impliqués, le public visé, les territoires concernés (et les échelles auxquelles les acteurs agissent). Ils peuvent aussi faire preuve d'esprit critique en relevant les éléments publicitaires et, à l'inverse, les éléments occultés par les articles.

4. Les élèves pourront repérer les objectifs de la région en matière d'attractivité (public ou activités visés, objectifs de reconversion ou de développement, territoires concernés) et les présenter en s'appuyant sur un diaporama contenant les chiffres-clés et quelques images, mais avec très peu de notes idéalement.

### Réponses aux questions p. 255

Indicateur	Type(s) de représentation possible(s)
Évolution des IDE	1 ; 3 ; 5 ; 6
Fréquentation touristique	1 ; 2 ; 4 ; 5
Croissance migratoire	1 ; 5

Concentration de sièges sociaux	5 ; 6
Nombre de résidences secondaires	1 ; 6

## pp. 254-255 Application

### Mesurer l'attractivité de la Bretagne

#### Réponses aux questions p. 257

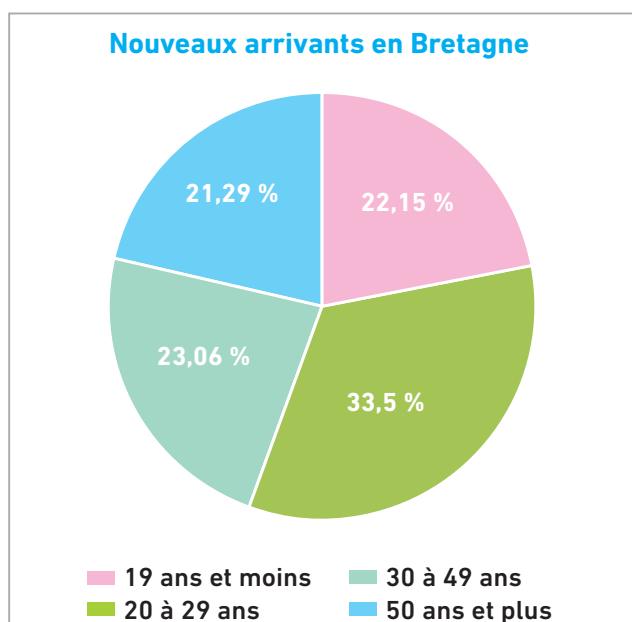
##### Étape 1

1. L'attractivité est la capacité d'un territoire à attirer des activités économiques ou de nouveaux habitants. Elle peut être mesurée par les indicateurs suivants :

- Solde migratoire (doc. 1)
- Évolution du nombre d'emplois (doc. 2)
- Type d'activités et type d'emplois (doc. 3 et 6)
- Attractivité touristique (doc. 4 et 5)

##### Étape 2

2.



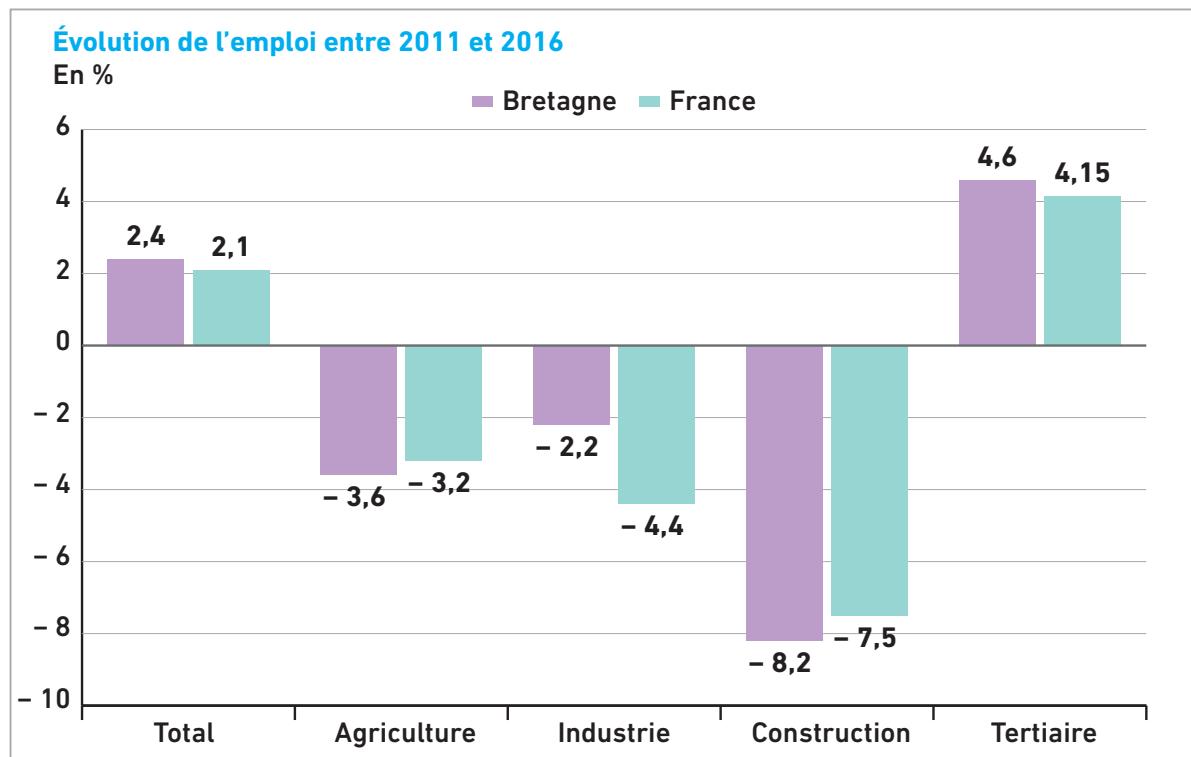
Les nouveaux arrivants en Bretagne sont majoritairement des jeunes entre 20 et 30 ans (ils représentent le tiers de l'effectif), mais c'est aussi cette catégorie d'âge qui représente la plus grande partie des départs, et le solde migratoire de la catégorie d'âge est le seul négatif. C'est la catégorie des inactifs (enfants et surtout retraités) qui connaît la plus forte croissance avec 8,7%. Ils viennent surtout d'Île-de-France, mais aussi, plus largement, de presque toutes les régions de France à l'exception de l'Occitanie.

Au bilan, le taux d'accroissement migratoire est de 5%, et il est nourri essentiellement par des inactifs, retraités qui reviennent vers leur région d'origine ou qui cherchent en Bretagne un cadre de vie attractif pour la retraite. De nombreux jeunes actifs rejoignent également la Bretagne, un tiers d'entre eux y étant nés et y revenant après

leurs études (les étudiants constituent la seule catégorie à enregistrer significativement plus de départs que d'arrivées). Du point de vue spatial, plus de la moitié des arrivants s'installent en bord de mer.

**3.** En Bretagne, l'emploi a augmenté de 2,4 % entre 2011 et 2016. Cette augmentation est légèrement supérieure à

la moyenne nationale (2,1 %). Elle est portée par l'accroissement de l'emploi tertiaire (+4,6 %), comme dans le reste du pays, et servie par une diminution de l'emploi industriel deux fois moindre que dans l'ensemble de la France (-2,2 % contre -4,4 %). Les secteurs de la construction et de l'agriculture, en revanche, reculent plus rapidement.



**4.** L'affiche du document 3 vise à attirer des actifs en Bretagne dans tous les domaines économiques, mais en particulier dans le domaine industriel (grands groupes) et des hautes technologies (start-up). Elle présente une image dynamique du marché de l'emploi (40 000 offres d'emploi). Elle met en scène la qualité de vie que la Bretagne peut offrir à de jeunes actifs, avec un arrière-plan qui suggère la fête (apéritif et tente en arrière-plan). Cela s'explique par le fait que la Bretagne connaît un déficit migratoire dans la catégorie des 20-30 ans, mais un marché de l'emploi plus dynamique que la moyenne nationale.

**5.** La Bretagne peut être considérée comme une région très attractive en termes de tourisme balnéaire,

puisque elle est la 2<sup>e</sup> région de France dans ce domaine, avec près de 20 % des nuitées. Elle est également la 5<sup>e</sup> région touristique dans l'ensemble. Toutefois, elle n'est qu'en milieu de classement en ce qui concerne les voyages des Français et les courts séjours.

La campagne du document 4 est en anglais et vise par conséquent un public plutôt international et sans doute spécifiquement britannique. Il s'agit de promouvoir l'attractivité de la Bretagne à l'échelle européenne, en mettant en avant son principal atout : le littoral.

**6.** Pour renforcer l'attractivité économique de la Bretagne, les politiques mises en œuvre associent acteurs publics et privés et visent des champs d'action diversifiés dans les domaines de l'industrie et du tourisme.

	Politique industrielle	Politique touristique
Les acteurs	services de l'État représentants du monde économique et consulaire acteurs de l'innovation et de l'accompagnement des entreprises EPCI	tour-opérateurs tourisme Bretagne
Les actions	offres de formation politiques de recrutement plans de déplacement services aux personnes	publicité études sur la fréquentation
Le public visé	entreprises actifs extérieurs à la Bretagne et actifs bretons	public national public étranger (britannique par ex.)

## Étudier l'insertion de ma région dans les réseaux de transport

L'étude de la région du lycée dans le contexte de l'Union européenne et de la mondialisation doit passer par l'analyse de son insertion dans les réseaux de transport, c'est-à-dire par l'analyse de la desserte du territoire régional à différentes échelles. L'objectif est d'identifier les équipements et aménagements qui permettent l'insertion de la région dans les flux de biens et de personnes, et de montrer que cette insertion est inégale.

### Réponses aux questions p. 258

Une gare ou un aéroport, en tant qu'équipements ponctuels et locaux, peuvent constituer un élément-clé des réseaux de transport à toutes les échelles. On peut prendre l'exemple de la gare TGV de Lyon-Saint-Exupéry :

- À l'échelle de l'agglomération, elle constitue un point d'entrée important du territoire et elle est reliée au centre de Lyon par le tramway.
- À l'échelle nationale, elle est l'une des gares qui relient Lyon à Paris en 2 heures et Lyon à Marseille en 1 heure par le TGV. Elle est également bien reliée au réseau autoroutier.
- À l'échelle européenne et internationale, elle permet des dessertes en TGV vers l'Italie, la Suisse, l'Allemagne... mais aussi une connexion avec l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry, avec lequel elle fonctionne de manière intermodale.

Une gare peut donc, grâce à l'intermodalité, être un élément-clé du réseau à plusieurs échelles.

### Activités p. 259

1. 1:a; 2:b; 3:c; 4:i; 5:d; 6:e; 7:f; 8:h; 9:g.

2. On peut rendre compte des différences de fréquentation entre deux gares en faisant varier la taille du figuré ponctuel. Entre deux lignes de transport de même nature, il est possible de faire varier l'épaisseur du trait. Dans les deux cas, les figurés doivent être proportionnels à la fréquentation ou ajustés aux fourchettes de fréquentation définies en légende.

3. Les items présentés ainsi que les figurés choisis pour la région Grand-Est dans l'exemple peuvent être transposés pour les autres régions choisies.

## Étudier l'insertion de la Région Sud dans les réseaux de transport

### Réponses aux questions p. 261

#### Étape 1

1. L'insertion dans un réseau de transport est le fait, pour une région, d'être desservie par un réseau qui la tra-

verse, mais la relie aussi à l'espace national, européen ou mondial, grâce à des gares, autoroutes ou aéroports par exemple.

Les modes de transport évoqués dans les documents sont :

- Le mode routier (autoroutes et routes, réseau de bus) dans les doc. 1 et 2
- Le mode ferroviaire (LGV et réseaux régionaux) dans les doc. 1, 2, 3 et 4
- Le mode maritime (ports) dans le doc. 1
- Le mode aérien (aéroports) dans le doc. 1.

2. Mode routier : plusieurs autoroutes vers le reste de la France et les pays voisins.

Mode ferroviaire : LGV vers Paris, vers l'Italie et vers l'Occitanie (et l'Espagne) ; gares TGV.

Mode maritime : 1<sup>er</sup> port de marchandises et 1<sup>er</sup> port croisiériste de France à Marseille.

Mode aérien : 3<sup>e</sup> (Nice) et 6<sup>e</sup> (Marseille) aéroports de France, avec des liaisons internationales.

3. Le site [www.maregionsud.fr](http://www.maregionsud.fr) permet, dans la rubrique « Transports », de trouver des informations sur l'ensemble des transports régionaux, sur l'intégration tarifaire et les conditions des abonnements, sur les transports touristiques et sur les projets d'aménagement liés aux transports.

Le site [www.sudmobilite.fr](http://www.sudmobilite.fr) est consacré à la mobilité. Il permet pour l'essentiel de calculer des itinéraires et de consulter l'ensemble des plans de réseau.

#### Étape 2

4. Les aéroports de la Région Sud permettent une bonne insertion à l'échelle nationale en proposant des liaisons aériennes nombreuses avec les principales villes du pays. Le port de Marseille permet, par ses connexions, d'assurer les échanges de marchandises entre le territoire et le reste du monde. Toutefois, il permet surtout une intégration de la région à l'échelle mondiale.

5. Le réseau TER, dont la vocation est de desservir le territoire régional, permet aussi de relier la Région Sud au territoire français de deux manières :

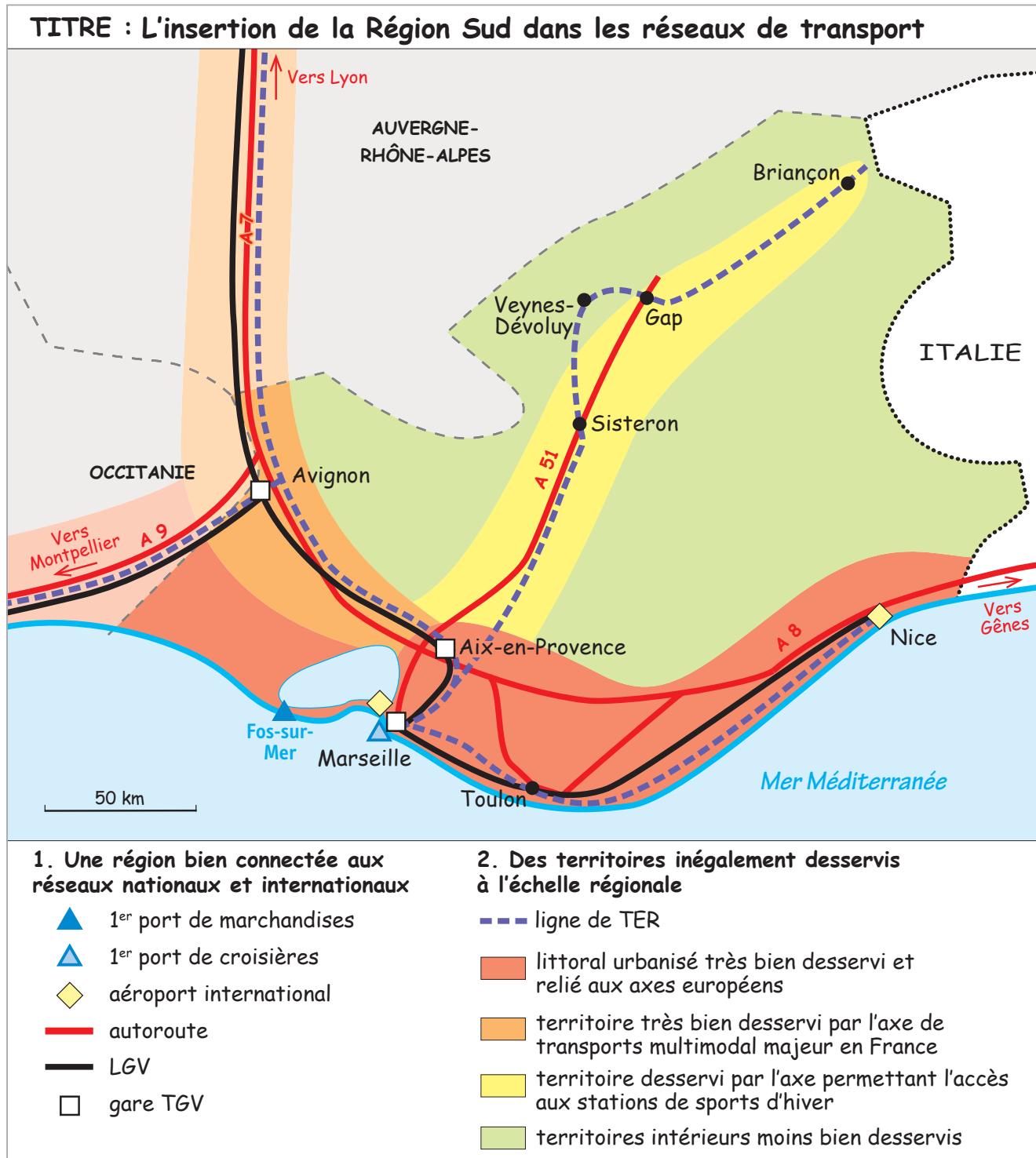
- en assurant une desserte assez fine du territoire régional et en permettant ainsi le rabattement des voyageurs vers les aéroports et les gares TGV ;
- en permettant une liaison ferroviaire avec les grandes villes des régions proches, comme Grenoble, Valence, Montpellier...

6. Les réseaux les mieux desservis par le TER sont le littoral, l'axe rhodanien et l'axe reliant Marseille à Gap et Briançon, c'est-à-dire le principal accès aux stations de sports d'hiver. L'arrière-pays, en particulier les espaces montagneux, est mal desservi. Les LER permettent un maillage beaucoup plus fin du territoire. L'insertion des territoires de la Région Sud est donc inégale. Certains territoires sont mieux reliés aux grands réseaux nationaux que d'autres. Des politiques ont toutefois été mises en place pour mailler le territoire grâce aux bus.

7. D'après le doc. 2, les mobilités facilitées sont les mobilités touristiques et de loisirs liées aux sports d'hiver, grâce aux TER et, en particulier, aux bus. Le territoire des Alpes du Sud est ainsi rendu attractif pour les habitants de la région.

8. L'objectif principal de la politique régionale des transports de la Région Sud est de désaturer les nœuds ferroviaires de Marseille, Toulon et Nice afin de répondre aux nécessités en matière de mobilités quotidiennes. C'est le mode ferroviaire qui est favorisé, afin de renforcer l'attractivité de l'axe littoral de la Région Sud.

9.



## Étudier les recompositions territoriales de ma région

L'étude de la région du lycée doit donner lieu à l'étude de ses recompositions territoriales, c'est-à-dire des mutations qui aboutissent à la réorganisation des espaces sous l'effet des changements démographiques, économiques ou institutionnels. L'objectif est de comprendre les causes de ces recompositions et d'en identifier les logiques, notamment en lien avec la mondialisation et l'intégration européenne.

### Réponses aux questions p. 262

1. L'objectif principal du PLU de Bordeaux Métropole est de lutter contre l'étalement urbain.
2. Le PLU peut encadrer les recompositions liées à l'arrivée de nouveaux habitants et à l'implantation de nouvelles activités par des mesures d'aménagement du territoire, en définissant les zones constructibles ou inconstructibles, et en identifiant des zones destinées à un type d'activité ou à un autre, ainsi que des zones naturelles à préserver.

### Réponses aux questions p. 263

1. a. Construction d'une autoroute avec un échangeur → développement d'une zone d'activité → arrivée de nouveaux habitants
- b. Fermeture d'une usine textile → restructuration du marché du travail → départ d'actifs en recherche d'emploi → reconversion d'une friche industrielle
- c. Diminution des espaces agricoles peu productifs → diminution du nombre des agriculteurs
- d. Ouverture en périphérie d'un centre commercial avec galerie commerçante → construction d'un lotissement périurbain → arrivée de retraités → augmentation de la vacance des commerces en centre-ville → politique d'aménagement « cœur de ville »
- e. Aménagement d'un centre d'affaires international → arrivée d'actifs étrangers
2. Il est possible, en fonction de la région ou de l'agglomération où se situe le lycée, de choisir des types d'aménagement ou de mutation très différents. On peut par exemple choisir la reconversion d'un site industriel. Dans ce cas, les photographies aériennes ou les cartes prises à des dates différentes montreront les évolutions du territoire concerné. On peut compléter les informations avec des articles de presse ou des documents d'urbanisme. Les conséquences économiques et démographiques pourront dans ce cas se traduire par un départ d'actifs ou par l'arrivée de nouveaux actifs, et par une crise ou une reprise économique, ce qui est perceptible dans les statistiques.

## Étudier les recompositions territoriales de la Nouvelle-Aquitaine

### Réponses aux questions p. 265

#### Étape 1

1. Les recompositions territoriales sont les mutations qui aboutissent à une réorganisation des territoires sous l'effet de facteurs internes ou externes. Elles peuvent être liées à des changements démographiques, à des modifications des espaces productifs ou encore à des découpages institutionnels. Elles peuvent être mesurées par différents indicateurs :

- La variation de la population (doc. 1)
  - Les évolutions de l'emploi (doc. 2)
  - L'évolution de l'urbanisation (doc. 4)
  - Les investissements publics (doc. 3) et privés (doc. 5).
2. Dans ces documents, les recompositions territoriales sont étudiées à l'échelle régionale majoritairement. Elles le sont aussi, en partie, à l'échelle locale dans le doc. 5.

#### Étape 2

3. Les évolutions de la population et de l'emploi montrent que la région bordelaise est la plus dynamique, avec des évolutions supérieures à la moyenne régionale. La population augmente aussi autour des principales villes comme Poitiers ou La Rochelle. En revanche, l'Est de la région (la Creuse et la Corrèze) connaît des taux de croissance démographique négatifs et une baisse de l'emploi salarié.

4. Le littoral autour de La Rochelle s'urbanise entre 1965 et 2014. D'après le doc. 1, c'est lié à une forte augmentation de la population. Cette observation est généralisable à l'ensemble du littoral de la région.

5. L'arrivée de la LGV à Bordeaux a provoqué l'installation de nombreuses entreprises, en particulier de services et de haute technologie, ce qui s'est traduit par un regain d'attractivité de l'agglomération ainsi que, plus largement, de la région.

6. La fermeture de l'usine Ford de Blanquefort provoque la perte de 850 emplois industriels. On peut voir cela comme une recomposition territoriale à l'échelle locale parce que le site industriel est susceptible de devenir une friche et parce que la perte d'emplois industriels peut engendrer des départs de population et, éventuellement, leur remplacement par de nouveaux habitants travaillant dans d'autres secteurs.

7. Les acteurs impliqués dans les recompositions territoriales sont à la fois des acteurs publics (région, Conservatoire du Littoral, communes...) et des acteurs privés (entreprises, chambres de commerce, mais aussi habitants).

## Les lignes de force du territoire français

### Réponses aux questions

1. Les densités les plus fortes se situent le long des littoraux, des principales vallées fluviales et autour des grandes agglomérations. Les densités les plus faibles se trouvent comprises entre les Ardennes, à la frontière belge, et les Pyrénées, en passant par le Massif central, ainsi qu'en Guyane. Cela correspond aux espaces de montagne, à des espaces forestiers (Amazonie) et à des espaces ruraux d'agriculture extensive. Les DROM insulaires ont des densités moyennes élevées, qui témoignent en réalité d'une forte pression sur le littoral et de densités bien plus faibles à l'intérieur des terres.

2. On peut dire que les grandes aires urbaines sont inégalement réparties car on les trouve majoritairement à proximité des littoraux et des frontières, à l'exception de

Paris et de Lyon, qui se trouvent sur de grands axes fluviaux.

3. Les aires urbaines les plus dynamiques sont Lyon, sur le Rhône, Rennes, Nantes, Bordeaux, Toulouse et Montpellier, localisées sur un arc caractérisé par des conditions de vie attractives.

4. Les atouts des plus grandes métropoles sont d'abord liés à leur caractère de nœuds sur les réseaux de transport terrestres, fluviaux, maritimes ou aériens. Elles ouvrent le territoire français sur les flux européens (Strasbourg, Lille...) ou mondiaux (Marseille, Paris, Nantes...).

5. Les couloirs industriels correspondent aux deux principaux axes fluviaux navigables. L'axe rhodanien relie Lyon et Marseille, et l'axe séquanien relie Paris au Havre via Rouen.

6. Les DROM sont dépourvus de villes à fonctions métropolitaines. Ils ont également des réseaux de transport assez peu développés.

	Densité du territoire	Dynamisme démographique	Présence et taille des métropoles	Éléments d'intégration à la mondialisation et à l'Union européenne
Couloir rhodanien	forte aux deux extrémités	assez fort, notamment à Lyon	deux métropoles importantes	port, aéroport, façade maritime, grands axes terrestres
Littoral méditerranéen	forte	positif, mais stable dans les plus grandes villes	trois métropoles : 1 importante et 2 moyennes	port, aéroports, axes démographiquement dynamique
La Réunion	forte	positif	pas de métropole	situation en marge
Pyrénées	faible	pas d'indication sur la carte	pas de métropole	situation en marge. position frontalière avec traversée possible aux deux extrémités
Alsace	très forte	positif	1 métropole de rang intermédiaire	position frontalière, axes terrestres, aéroport, axe rhénan.

## Paris-Lyon-Marseille : L'axe PLM, un axe structurant

L'axe PLM est l'un des axes majeurs du territoire français. Il relie les trois premières agglomérations du pays et, avec son prolongement vers le nord, permet une connexion européenne. Il concentre des flux essentiels et des activités économiques dynamiques.

### Réponses aux questions p. 271

#### Parcours 1

1. L'axe PLM est un axe de transport multimodal parce qu'il regroupe des infrastructures ferroviaires et routières à grand gabarit (LGV et autoroutes), destinées aussi bien au transport de marchandises que de voyageurs (doc. 1 et 2). Par ailleurs, la vallée du Rhône est dotée d'un port de commerce fluvial et d'une plate-forme multimodale au sud de Valence (doc. 2). Enfin, on trouve le long de cet axe certains des principaux aéroports de France et le principal port de marchandises, Marseille (doc. 1).

2. À l'échelle régionale, la population se concentre essentiellement dans les grands centres urbains, c'est-à-dire dans les métropoles, comme Lyon ou Marseille (doc. 2 et 3). À l'échelle locale, la périurbanisation accueille l'essentiel de la croissance urbaine (doc. 2 et 4).

3. Le couloir rhodanien accueille en particulier des activités industrielles et logistiques. Dans la Drôme, les emplois sont localisés dans les communes périurbaines, comme Portes-lès-Valence, qui compte plusieurs zones industrielles (doc. 4) et une importante plate-forme logistique (doc. 2).

4. Les infrastructures de transports jouent un rôle essentiel dans la localisation des populations et des activités, parce qu'elles permettent l'accessibilité des territoires à toutes les échelles. Les grands réseaux permettent de relier les grandes métropoles entre elles à l'échelle nationale. Ils permettent aussi de connecter les centres-villes aux périphéries dans lesquelles les activités productives sont installées. À l'échelle urbaine, les transports en commun sont également importants pour permettre aux personnes de se déplacer et de rejoindre, par exemple, les quartiers d'affaires comme celui de Marseille.

## Parcours 2

Espaces	Infrastructures de transport	Répartition de la population	Localisation et types d'activités
Axe PLM	autoroutes, LGV, chemin de fer, aéroports, ports, voie fluviale	dans les principales métropoles et les grandes villes	concentration des activités industrielles dans le couloir rhodanien et des activités de services dans les métropoles
Drôme	autoroutes, LGV, chemin de fer, voie fluviale, plate-forme logistique	population concentrée à Valence et aux alentours de Valence	activités logistiques, au sud de Valence
Sud de Valence	plate-forme logistique, port fluvial, gare, échangeur autoroutier	périurbanisation de la population	activités logistiques et industrielles situées en périphérie et le long des grands axes
Quartier d'affaires de Marseille	échangeur autoroutier, transports en commun, port de voyageurs	population qui habite dans le centre-ville de Marseille et dans l'agglomération	activités tertiaires supérieures dans le quartier d'affaires, à proximité du centre-ville

### Bilan du parcours 1 ou 2

L'axe PLM est un axe structurant du territoire français à l'échelle nationale parce qu'il relie des métropoles parmi les plus importantes du territoire français : Paris, Lyon, Marseille et, par extension, Lille et la Belgique. Cet axe permet les flux de personnes et de marchandises les plus importants du pays, grâce à des infrastructures routières, ferroviaires, fluviales, portuaires et aéroportuaires. Il est aussi un axe industriel majeur.

À l'échelle régionale, le couloir rhodanien est structurant. C'est là que se trouvent les principales activités logistiques, avec les nœuds de transport, ainsi que des activités industrielles. Elles sont structurantes démographiquement parce qu'elles sont des foyers d'emplois importants.

Ces emplois se concentrent également dans les quartiers d'affaires dans les principales métropoles et, à l'échelle locale, leur attractivité se traduit par une périurbanisation importante.

### pp. 272-273 Carte

## Les recompositions du territoire français

### Réponses aux questions

1. L'ensemble du territoire français est touché par la métropolisation, mais c'est le cas en particulier des régions attractives du Sud et de l'Ouest du territoire. Paris reste la métropole la plus importante de loin et

elle polarise un territoire très vaste. La métropolisation renforce le poids de Paris et diminue relativement celui des villes alentour.

2. L'attractivité du Sud de la France est favorisée par son climat ensoleillé et par la proximité immédiate de la mer (héliotropisme). Le Sud correspond à des territoires touristiques et à des territoires de la haute technologie, ainsi qu'à des espaces d'agriculture spécialisée (viticulture, maraîchage...).

3. Les territoires touchés par l'agrotourisme correspondent à des espaces d'agriculture extensive, en particulier en montagne (Alpes, Pyrénées, Massif central), dans les Landes et en Normandie. Cette attractivité nouvelle peut agir contre la déprise des espaces ruraux.

4. Les espaces de l'innovation et de la haute technologie se situent dans le Bassin parisien et dans la région lyonnaise, c'est-à-dire autour des grandes métropoles, ainsi qu'en Alsace. Ils sont attractifs du fait de la présence de grandes métropoles et d'infrastructures de communication puissantes. Les territoires du Sud et de l'Ouest sont également attractifs pour les nouvelles technologies et l'innovation.

5. Les espaces d'agriculture intensive sont localisés dans le Bassin parisien, en Bretagne et dans un arc méridional.

6. Les DROM sont des espaces marginalisés, ce qui s'explique par leur éloignement de plusieurs milliers de kilomètres de la métropole, par la faiblesse des infrastructures et l'absence de métropoles importantes.

	Métropolisation	Activité économique et démographique	Autres facteurs de recomposition	Conséquences des recompositions
Alsace	1 métropole intermédiaire : Strasbourg	innovation et croissance moyenne de Strasbourg	dynamiques transfrontalières	développement de la périurbanisation
Corse	absente	attractivité touristique et solde migratoire positif sur le littoral	agrotourisme	développement du tourisme et des résidences secondaires
Littoral méditerranéen	plusieurs métropoles	solde migratoire positif, agriculture spécialisée et hautes technologies	héliotropisme	accroissement démographique, périurbanisation
Île-de-France	polarisation par Paris	fonctions métropolitaines et tertiaires dominantes. forte attractivité	développement de l'innovation	mutations des systèmes productifs, périurbanisation
Nord de la France	1 métropole importante : Lille	territoires touchés par la désindustrialisation. faible attractivité.	dynamiques transfrontalières	reconversion des systèmes productifs, périurbanisation
La Réunion	absente	agriculture tropicale et tourisme	développement de l'agrotourisme	faibles conséquences sur le territoire

## pp. 276-277 Exemple

### Le secteur automobile, acteur de la recomposition des territoires

Le secteur automobile est un secteur important en France, et il connaît des fluctuations liées aux évolutions économiques et sociales. Ses localisations et ses systèmes productifs évoluent et participent, de ce fait, aux recompositions territoriales en France.

### Réponses aux questions p. 277

#### Parcours 1

1. Le secteur automobile est situé majoritairement dans les anciennes régions industrielles du Nord et de l'Est de la France (ce qui s'explique historiquement par la proximité des bassins houillers), et dans la vallée de la Seine. La disponibilité d'une main-d'œuvre abondante, des prix avantageux, la tradition industrielle, la présence de centres de formation en métropole et la proximité des marchés de l'Europe du Nord sont les facteurs d'explication principaux.

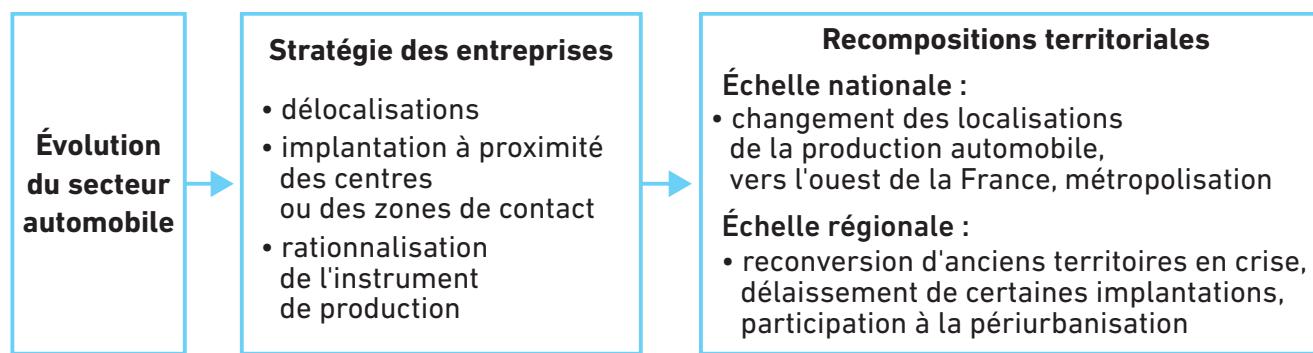
2. Les secteurs de l'automobile sont intégrés dans les dynamiques européennes, comme le montrent les localisations proches des frontières de l'Est et du Nord de la France (par exemple Sochaux), mais aussi la distribution des sites de Smart (le doc. 5 évoque l'usine d'Hambach, mais aussi le siège de Stuttgart). Par ailleurs, c'est un secteur très intégré à la mondialisation. Les implantations le long de l'axe de la Seine ouvrent vers le port du Havre pour les exportations et les importations. De plus, la fermeture de l'usine d'Hambach est motivée par la délocalisation de la production vers la Chine.

3. La stratégie de Peugeot est de rendre son site historique plus compétitif en réduisant la superficie et en vendant une partie des bâtiments anciens, moins adaptés au fonctionnement contemporain, à l'agglomération du Pays de Montbéliard. C'est un facteur de recomposition des territoires parce que cela va se traduire par la reconversion d'un site de production industriel en espace résidentiel et de services, donc attirer une nouvelle population de résidents et de nouveaux actifs.

4. Daimler fait le choix stratégique de délocaliser en Chine la production de ses voitures électriques. Cette logique va dans le sens de la NDIT dans la mesure où la Chine est souvent présentée comme « l'atelier du monde », mais c'est aussi une logique qui s'en écarte. En effet, c'est la totalité de la chaîne de production d'un véhicule innovant qui est délocalisée et c'est une entreprise chinoise, Geely, qui a pris le contrôle, via Volvo, de l'entreprise Smart. C'est un facteur de recomposition territoriale parce qu'elle implique, à l'échelle locale, la disparition d'une activité industrielle importante, et à l'échelle mondiale la recomposition d'une partie du système productif automobile.

5. Le cluster des mobilités regroupe des entreprises automobiles, des pistes d'essai, des laboratoires publics et privés pour développer l'innovation dans le secteur. Le facteur principal de localisation est la proximité de Paris. Cela entraîne une recomposition territoriale parce que le cluster attire des activités industrielles et tertiaires. Il participe à la périurbanisation en région parisienne et à la métropolisation du territoire.

## Parcours 2



### Bilan du parcours 1 ou 2

Le secteur automobile peut être considéré comme un acteur de la recomposition des territoires en France et comme un facteur de son insertion dans les réseaux européens et mondiaux.

Les recompositions territoriales induites par les évolutions du secteur automobile sont à l'échelle nationale, régionale et locale. À l'échelle nationale, l'industrie automobile participe à la reconversion des anciennes régions industrielles en crise du Nord et de l'Est de la France, mais elle renforce également la métropolisation parisienne. Les localisations profitent aussi de la proximité des réseaux de transport. À l'échelle régionale, le secteur automobile peut être facteur de redynamisation, comme avec l'implantation de Toyota à Valenciennes, ou de fragilisation économique lorsque des usines sont délocalisées (Smart à Hambach). Localement, des usines peuvent être fermées totalement ou partiellement (Peugeot à Sochaux) et laisser la place à de nouvelles activités comme des logements ou le secteur tertiaire.

Ces recompositions sont un symptôme de l'insertion dans la mondialisation et dans les réseaux européens. En effet, le secteur automobile évolue notamment dans le contexte de la NDIT et participe à ses mutations, avec la délocalisation d'activités innovantes vers la Chine par exemple. Les groupes automobiles sont souvent associés dans des consortiums contrôlés par des opérateurs étrangers. Ainsi Smart est contrôlé, indirectement via Daimler et Volvo, par une entreprise chinoise, Geely.

### pp. 278-279 Débat

#### Le marketing territorial, un outil de recomposition territoriale ?

L'objectif de ce débat est d'amener les élèves à s'interroger à la fois sur les représentations véhiculées ou mobilisées par les différentes régions et sur la manière dont ces représentations sont mobilisées pour renforcer l'attractivité des territoires. On peut s'interroger sur les objectifs et sur l'efficacité des campagnes de marketing territorial. La question centrale est de savoir si le renforcement de l'attractivité par les campagnes de marketing aboutit ou non à des recompositions territoriales. Les

documents donnent des informations mobilisables par les élèves pour répondre à cette question.

Le doc. 1 doit permettre aux élèves de définir le marketing territorial et de comprendre les logiques qui président à son utilisation par les collectivités territoriales, qui en font des « marques ». Elles peuvent être illustrées par les exemples en haut de page.

Le doc. 2, à travers l'exemple du bassin d'Arcachon, montre que le marketing territorial et la création d'une marque peuvent servir à fédérer des collectivités territoriales autour d'intérêts communs, indépendamment des cadres institutionnels (le périmètre ne correspond pas à une intercommunalité). Il faut identifier les objectifs de cette association et réfléchir aux recompositions qu'elle vise en termes économiques (consommation locale, tourisme), sociaux et environnementaux.

Le doc. 3 donne un exemple de campagne pour la région Bretagne, lancée après l'inauguration de la LGV Paris-Rennes en 2017. Elle mobilise des clichés à l'image (le marin et le phare), mais en les détournant, faisant du marin breton barbu un « hipster », référence au public jeune parisien que la région cherche à attirer par son slogan qui met en valeur l'idée d'innovation. Le slogan « Passez à l'ouest » date quant à lui de 2019 et a été lancé la semaine de la commémoration de la chute du mur de Berlin. On trouvera l'intégralité de l'article de Géoconfluences à l'adresse suivante : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/a-la-une/notion-a-la-une/marketing-territorial>

Le doc. 4 détaille les objectifs de trois campagnes de marketing territorial (Bretagne, Auvergne-Rhône-Alpes et Lyon). Il doit permettre aux élèves de mobiliser des exemples concrets à l'appui de leur argumentation, mais aussi de montrer que certains objectifs sont des constantes, comme le fait d'attirer de nouveaux actifs et de nouvelles activités.

Le doc. 5 apporte une ouverture critique sur le concept de « marque » associée à un territoire, montrant qu'il est réducteur et qu'il ne suffit pas à dynamiser un territoire. L'extrait de texte met l'accent sur la nécessité d'une véritable stratégie territoriale.

À partir de ces documents et de leurs connaissances (publicités qu'ils auraient vues, campagnes de leur région

ou de leur agglomération, autres exemples recherchés en ligne...) les élèves peuvent défendre différentes positions. On peut par exemple plaider :

- la nécessité de mettre en valeur les outils d'un territoire pour attirer populations et activités, donc le dynamiser ou le reconvertis ;
- l'insuffisance des campagnes de marketing territorial pour dynamiser réellement une région ;
- la différence entre promotion de l'attractivité et réelles recompositions territoriales.

Il est possible de faire réfléchir les élèves sur les données dont on aurait besoin (statistiques démographiques et économiques, cartes à différentes périodes...) pour évaluer l'efficacité de ces campagnes. Cela peut être rapproché d'une étude menée sur la région du lycée dans le chapitre.

## pp. 280-281 Exposé oral

### Le tourisme, facteur d'attractivité de l'outre-mer dans la mondialisation et l'UE

Un exposé sur le tourisme en outre-mer doit permettre aux élèves d'étudier des territoires français singuliers par leur localisation et par leur éloignement de la métropole. Il s'agit ici d'étudier l'activité touristique, qui est l'une des principales activités économiques de l'outre-mer français (à hauteur de 10 % du PIB), comme facteur d'attractivité qui entraîne des recompositions territoriales.

Le doc. 1 permet de mettre en évidence les principaux acteurs du développement du tourisme dans les DROM (chaînes hôtelières et compagnies aériennes françaises). Cela explique le fait que le tourisme soit essentiellement national dans ces régions, qui peinent à accueillir le tourisme international du fait de la concurrence de destinations proches (dans les Caraïbes), plus attractives et moins chères.

Le doc. 2 montre que l'essentiel du trafic aérien des DROM, à l'exception de Mayotte, se tourne vers la métropole (environ la moitié), tandis qu'une très petite minorité (autour de 10 %) est tournée vers l'international en ce qui concerne les DROM caribéens. Cela représente près de 40 % pour la Réunion et Mayotte, du fait de leur localisation dans l'océan Indien. Les 44 % de vols de Mayotte vers l'outre-mer correspondent à des liaisons avec la Réunion voisine.

Le doc. 3 montre l'évolution du nombre de touristes en outre-mer et permet de constater une relative dimi-

nution du nombre total de touristes dans les îles caribéennes, compensée par une relative augmentation à la Réunion, en Guyane et à Mayotte (dans ce dernier cas, sans doute à la suite de la départementalisation). On constate de nouveau par ce document que les touristes étrangers sont particulièrement minoritaires. En 2016, la moitié des touristes des îles caribéennes sont des croisiéristes, ce qui implique de moindres implantations sur place (hôtels notamment).

Le doc. 4 est un exemple de campagne promotionnelle pour la Martinique. Le slogan principal est en français, mais le public visé est un public international, comme en témoigne la phrase en anglais, qui dit « si vous cherchez le site de plongée parfait, nous vous aiderons à faire de fantastiques découvertes ».

Le doc. 5 revient sur la question de l'origine des touristes arrivant dans les destinations ultramarines. Ils représentent 30 à 40 % dans les DROM, mais 80 % dans les COM du Pacifique Sud, qui sont plus éloignées de la métropole mais représentent des destinations intéressantes pour les touristes venus d'Océanie et d'Asie et d'Amérique du Nord. En ce qui concerne le cas spécifique de la Guadeloupe, on note que la plupart des touristes internationaux sont européens (la Guadeloupe est une région ultra-périphérique de l'UE) ou nord-américains, en raison de la proximité géographique.

Le doc. 6 est un exemple de politique européenne à destination des RUP, destinée à améliorer l'accueil des croisiéristes. C'est un exemple des implications de l'insertion européenne des DROM en matière d'attractivité.

Pour la réalisation de l'exposé, les élèves peuvent prélever dans le dossier des informations d'ordre général sur le tourisme en outre-mer. Ils peuvent être invités à procéder en deux temps :

- Une partie peut être consacrée à la description de la manière dont le tourisme modèle les territoires d'outre-mer en termes d'attractivité en mettant en évidence les acteurs du secteur et la provenance des touristes en particulier.
- Une partie consacrée à une étude de cas (des documents portent sur la Guadeloupe ou sur la Martinique, mais on peut choisir d'autres cas d'étude), qui montrera comment l'attractivité touristique recompose le territoire du DROM choisi.

Pour ce faire, on peut s'appuyer sur des cartes (grâce au portail Edugéo par exemple) ou sur des photographies montrant l'activité de croisière et l'activité balnéaire ainsi que les implantations hôtelières par exemple.

## Le schéma bilan du chapitre p. 282

Les lignes de force du territoire français	Les recompositions des territoires et leurs acteurs
<b>Un territoire inégalement occupé</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fortes disparités de peuplement</li> <li>- Accentuation de la métropolisation</li> <li>- Des densités contrastées dans les DROM</li> </ul>	<b>Facteurs et acteurs des recompositions</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Facteurs démographiques et de localisation</li> <li>- Intégration à la mondialisation</li> <li>- Intégration européenne</li> <li>- États et collectivités territoriales comme acteurs essentiels</li> </ul>
<b>Un territoire structuré par de grands axes</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grands couloirs de circulation (souvent vallées)</li> <li>- Grands axes de transport connectent les métropoles entre elles et à Paris</li> </ul>	<b>Territoires attractifs</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Métropoles</li> <li>- Espaces productifs bien intégrés à la mondialisation</li> </ul>
<b>Un territoire polarisé</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grandes aires urbaines très attractives</li> <li>- Métropoles inégalement réparties</li> </ul>	<b>Territoires marginalisés</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Espaces ruraux enclavés</li> <li>- Recompositions / reconversion des territoires en déprise</li> </ul>

## Argumenter dans une question

## problématisée p. 282

1. Mondialisation : processus d'accroissement des échanges internationaux et d'accentuation de l'interdépendance entre les territoires.

Recompositions : mutations qui aboutissent à une réorganisation des territoires sous l'effet de facteurs internes ou externes. Elles peuvent être liées à des changements démographiques, à des modifications des espaces productifs ou encore à des découpages institutionnels.

Territoires : ce sont des espaces car ils sont délimités et appropriés par des acteurs qui les aménagent et les mettent en valeur.

2. Les espaces géographiques qui correspondent à un territoire peuvent être les différents périmètres administratifs (État, région, département, intercommunalité, commune), mais aussi les périmètres qui correspondent à une réalité en termes d'appropriation (quartier, espace productif correspondant à un cluster...).

3. Le sujet invite à décrire et expliquer un phénomène, comme le pronom interrogatif « comment » vous l'indique.

4. L'ensemble des propositions peut constituer des arguments à l'intérieur d'une argumentation portant sur ce sujet. Toutefois, la description des systèmes productifs serait peu problématisée, comme celle de la structure des axes de transport. Les arguments à mettre en avant au premier chef sont les propositions b, h, i, et l parce qu'elles correspondent directement à l'impact de la mondialisation.

5. Mise en réseau d'entreprises : Airbus Group fonctionne en réseau avec des entreprises à l'échelle européenne.

Délocalisation d'activités : Smart à Hambach, Ford à Bordeaux, entreprises qui ferment suite à la délocalisation des activités de production dans des pays à plus faible coût de main-d'œuvre...

Valorisation des territoires bien connectés et ouverts au monde : tourisme en outre-mer, qui entraîne une spécialisation des littoraux dans le domaine du tourisme balnéaire et de croisière grâce à la bonne connexion portuaire et aéroportuaire ; zones industrialo-portuaires qui concentrent les activités industrielles à proximité des nœuds maritimes, comme à Fos-sur-Mer ou Dunkerque...

Métropolisation : poids des FTN étrangères en Île-de-France, qui accentue la concentration des activités de commandement à proximité de Paris.

## 6. Proposition de plan :

I. La mondialisation renforce les processus de concentration des activités dans les métropoles et sur les littoraux

a. Renforcement de la métropolisation (concentration des activités tertiaires supérieures et des sièges de FTN)

b. Renforcement de la littoralisation des espaces productifs, pour la proximité des ports et façades maritimes et pour les aménités

II. La mondialisation implique une recomposition des espaces productifs

a. Des espaces productifs à proximité des infrastructures de transport (ports, voies de chemin de fer, aéroports...)

b. Des espaces productifs qui fonctionnent en réseau (des entreprises qui ont différentes localisations à l'échelle européenne et mondiale et qui doivent compter sur un réseau de sous-traitance par exemple)

### III. La mondialisation renforce les inégalités entre les territoires

- Des territoires gagnants de la mondialisation (métropoles, littoraux, territoires de la haute-technologie)
- Des territoires dont l'activité dominante dépend étroitement des flux mondialisés (espaces du tourisme par exemple)
- Des territoires marginalisés dans la mondialisation (territoires en déprise ou qui subissent les délocalisations)

#### Transposer un texte en croquis p. 283

- Les titres les plus pertinents sont, dans l'ordre des paragraphes : c, a, b.
- Il faut sélectionner les données les plus pertinentes (on peut les lister, paragraphe par paragraphe, par exemple) : on conservera un maximum d'éléments dès

lors qu'ils peuvent être situés, mais on veillera à ne pas retenir tous les réseaux (lignes conventionnelles de chemin de fer et routes nationales alourdiraient considérablement le croquis).

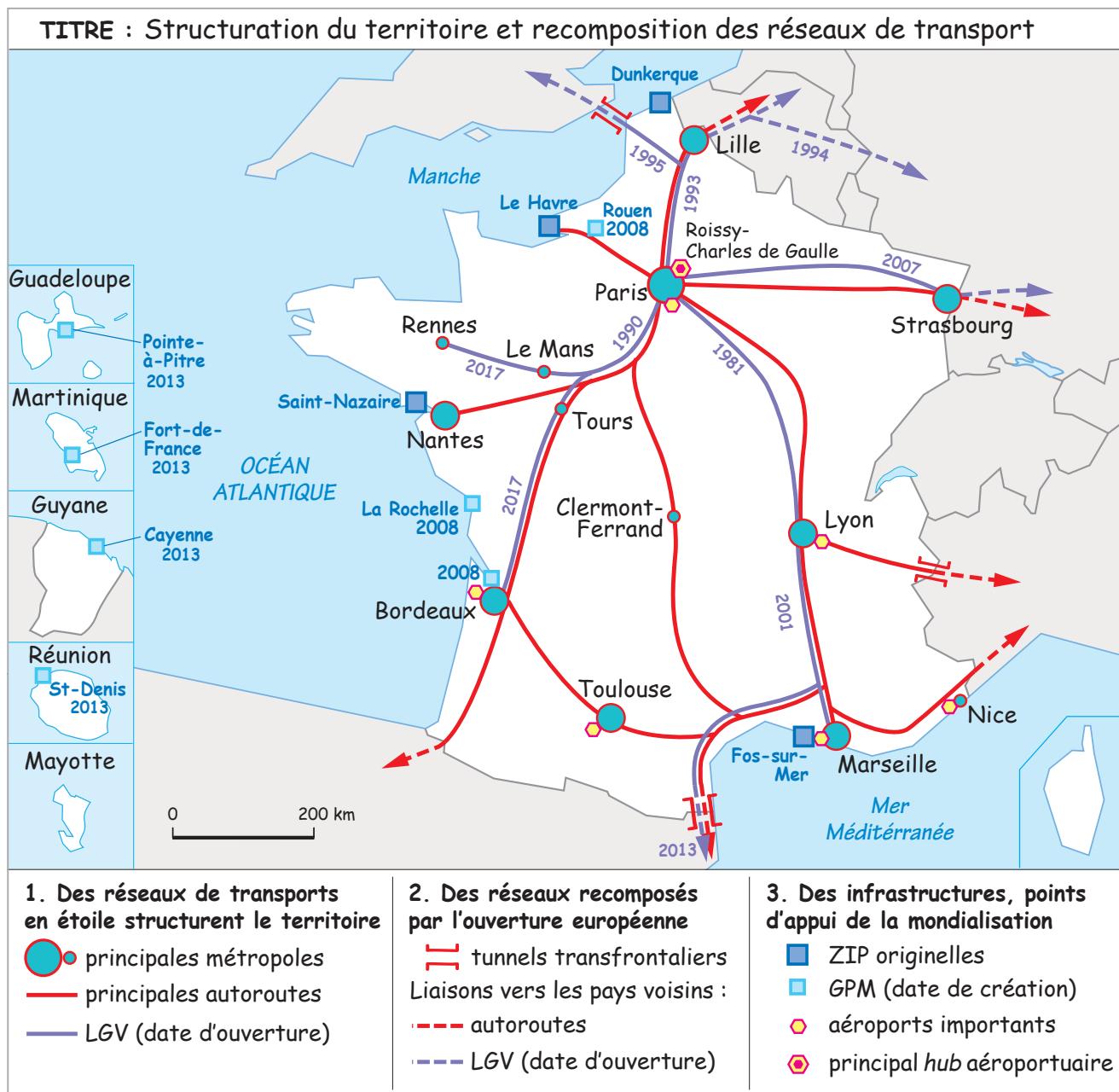
Pour les LGV et les ports, on peut tenir compte des dates afin de montrer les recompositions, en plaçant la date le long du figuré par exemple.

3. On utilisera une couleur par type de transport (routier, ferroviaire, aérien, maritime) et on pourra en faire varier la taille ou l'aspect (ligne pleine ou pointillés par exemple).

Les métropoles doivent être nommées et représentées par des cercles proportionnels à leur taille.

On peut distinguer le *hub* de Roissy en lui accordant un figuré particulier en légende, c'est-à-dire en doublant le figuré « aéroport » d'un liseré supplémentaire, par exemple.

#### 4. 5. 6.



## Analyser deux documents p. 284

1. Mondialisation : processus d'accroissement des échanges internationaux et d'accentuation de l'interdépendance entre les territoires.

Recompositions : mutations qui aboutissent à une réorganisation des territoires sous l'effet de facteurs internes ou externes. Elles peuvent être liées à des changements démographiques, à des modifications des espaces productifs ou encore à des découpages institutionnels.

Cluster : réseau d'entreprises d'un même secteur, sur un territoire donné, le plus souvent tourné vers l'innovation.

2. Le sujet invite à réfléchir à l'échelle « régionale », au sens d'un territoire assez vaste ne correspondant pas nécessairement à la région administrative, mais à un territoire fonctionnellement cohérent.

3. Ce sujet invite à une réflexion destinée à expliquer les conséquences d'un phénomène sur le territoire.

4. Le cluster Eurobiomed se situe à cheval entre la Région Sud (ex-PACA) et l'Occitanie (ex-Languedoc-Roussillon) et Cancer Bio Santé se situe en Occitanie (mais dans l'ex-Midi-Pyrénées). La fusion des clusters se fait dans le cadre de la fusion de Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon dans l'Occitanie. L'objectif est d'atteindre une taille critique permettant de drainer des financements plus importants et de gagner en visibilité à l'échelle internationale. Il s'agit d'être compétitif dans la mondialisation et de pouvoir rivaliser ou se poser comme partenaire des clusters japonais ou américains dans le domaine.

5. Les clusters d'éco-entreprises en France sont relativement petits et composés essentiellement de PME. Une recomposition à l'échelle des nouvelles régions, plus grandes, est proposée, mais le scénario défendu par l'association des éco-entreprises est aussi celui d'une réorganisation thématique à l'échelle nationale, comme en Suisse ou en Allemagne.

6. La taille des clusters est importante parce qu'elle permet de concurrencer des clusters étrangers, en moyenne plus grands, mais aussi de gagner en compétitivité en mettant en commun des financements et des compétences.

7. Les acteurs impliqués sont aussi bien les collectivités territoriales (au premier rang desquelles les régions) que les acteurs privés (entreprises et fédérations d'entreprises).

8. Les clusters font partie des systèmes productifs insérés dans la mondialisation. Ils évoluent en fonction de ses dynamiques, et à ce titre ils constituent des facteurs de recompilation des territoires, notamment à l'échelle régionale.

Dans le périmètre de la nouvelle Région Occitanie, deux clusters du domaine de la santé, l'un ancré en Midi-Pyrénées et l'autre en Languedoc-Roussillon et en PACA, entendent fusionner pour acquérir une plus grande compétitivité à l'échelle mondiale. Cela a pour but de leur permettre de résister à la concurrence des clusters américains et japonais du même domaine. Cela devrait aussi les mettre en position favorable pour attirer des investissements.

Il en va de même pour les clusters d'éco-entreprises en France. Ils sont structurés à l'échelle régionale, mais cherchent à accroître leur rayonnement et leur compétitivité en s'associant dans des structures nationales ou dans le cadre des nouvelles régions, plus vastes.

Dans les deux cas, ces recompositions se font dans l'objectif de faire face à la concurrence et d'améliorer l'attractivité des espaces productifs français. Cela participe à la dynamique de métropolisation, ces grandes villes étant les points d'ancrage dans les réseaux de la mondialisation.

## Analyser deux documents p. 285

1. Les recompositions territoriales sont des mutations qui aboutissent à une réorganisation des territoires sous l'effet de facteurs internes ou externes. Elles peuvent être liées à des changements démographiques, à des modifications des espaces productifs ou encore à des découpages institutionnels.

2. Honfleur est une petite ville (17 000 habitants dans l'aire urbaine) de Normandie, située à l'entrée de l'estuaire de la Seine, sur la rive sud, à proximité du Havre, qui se situe sur la rive nord.

3. La localisation de Honfleur a joué un rôle clé pour deux raisons. D'une part, la proximité du port du Havre, auquel le Normandy Outlet est relié directement par le Pont de Normandie, permet l'acheminement rapide des marchandises. D'autre part, Honfleur est une ville touristique, ce qui permet de compter sur une clientèle abondante et internationale.

4. La clientèle visée par le Normandy Outlet est une clientèle touristique, venue de la région parisienne, mais surtout de l'étranger. Pour renforcer l'attractivité pour ce public, un hôtel 4 étoiles doit voir le jour, et un pôle détaxe est mis en place.

5. Le Normandy Outlet se situe au premier plan de la photographie, à proximité immédiate de l'estuaire de la Seine (visible à l'arrière-plan). Il est longé par un canal et une route à chaussée séparée. Au second plan, le pont de Normandie qui relie le site au Havre. À l'arrière-plan, on distingue la Seine et la rive nord.

6. Les acteurs à l'origine de ce projet sont Advantail, une entreprise commerciale privée, et la mairie de Honfleur. Il s'agit d'acteurs habituels des recompositions territoriales, même si ce sont plus souvent des acteurs régionaux qui portent les projets du côté des acteurs publics

7. Les infrastructures de transport sont essentielles dans les recompositions territoriales parce qu'elles permettent l'acheminement des marchandises et des personnes, donc la bonne connexion des implantations commerciales ou des activités. Sur la photographie, on note que le pont de Normandie permet de relier Honfleur au Havre, donc à la fois au port de commerce et à une ville d'où peut venir la clientèle.

8. Honfleur est un territoire attractif parce que la ville est dotée d'un centre-ville touristique ainsi que d'un accès au littoral développé dans les premiers temps du

tourisme balnéaire. C'est également une ville très bien reliée au reste du territoire régional (par le pont), national (par l'autoroute et le chemin de fer) et international (par le port). C'est un territoire qui bénéficie des dynamiques de la littoralisation.

9. Le Normandy Outlet, en proposant des vêtements à prix d'usine à proximité de Honfleur, peut avoir des conséquences négatives sur le centre-ville (dans de nombreuses villes petites et moyennes, les centres sont en déclin). Cela se perçoit par la baisse du chiffre d'affaires de certains magasins. Toutefois, il a aussi un impact positif, en renforçant l'attractivité de Honfleur pour le tourisme et les loisirs, les clients de l'outlet allant aussi visiter la ville.

## pp. 286-287 Bac blanc

### Confronter deux documents p. 286

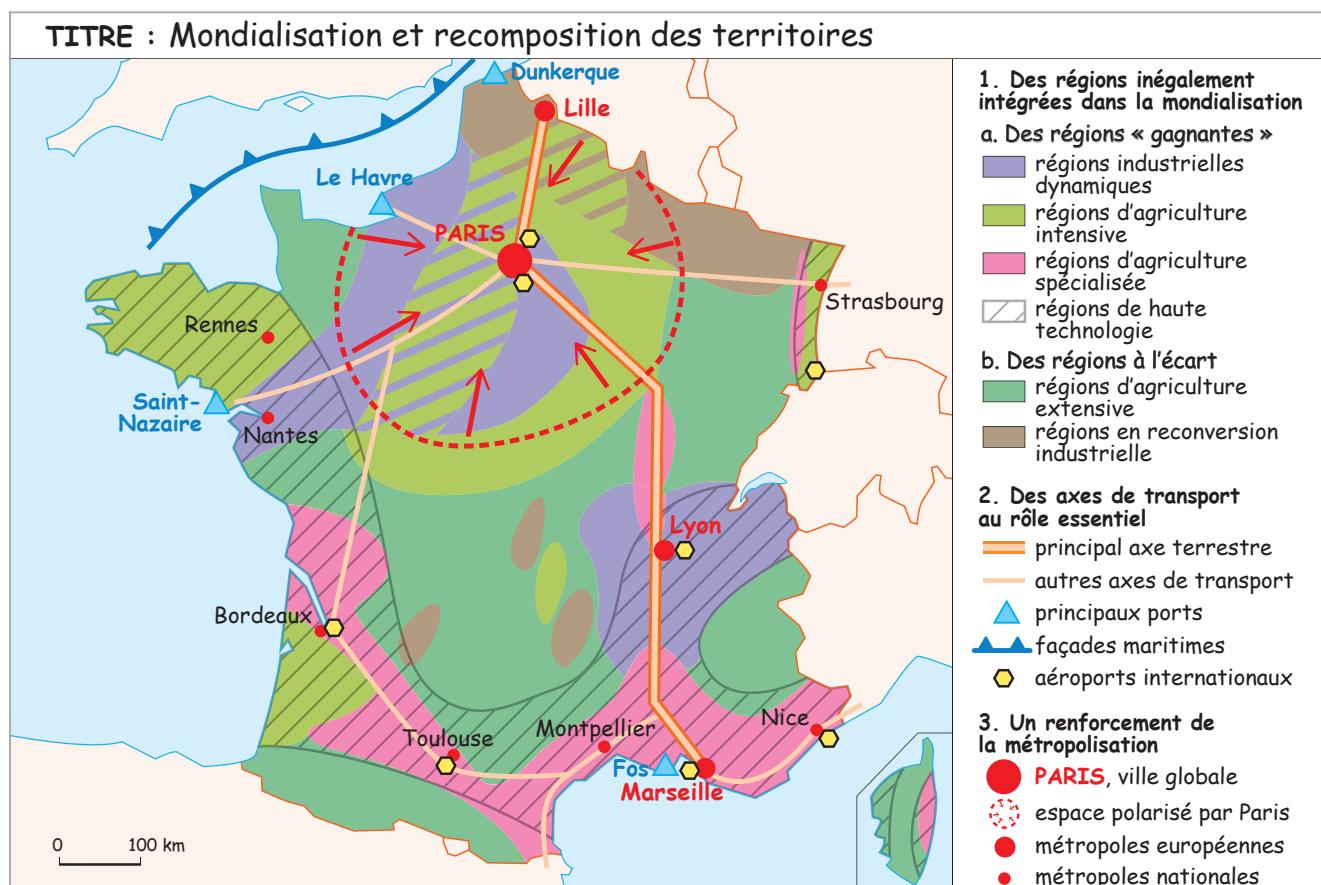
La France est un pays très touristique, grâce à ses littoraux et à ses métropoles notamment. Les transports jouent un rôle essentiel dans l'attractivité des territoires, c'est-à-dire dans leur capacité à faire venir des touristes, parce qu'ils leur permettent de se déplacer. Cela induit également des recompositions, des mutations territoriales. Le doc. 1 prend l'exemple de la Martinique et montre les dessertes aériennes de l'île, tandis que le doc. 2 évoque, à l'échelle locale, l'adaptation de l'offre de transports parisiens.

Les documents montrent que l'offre de transports est essentielle dans l'attractivité des territoires parce

qu'elle permet leur accessibilité à différentes échelles. Le doc. 1 montre que l'île de la Martinique est reliée aux principaux foyers émetteurs de touristes (la France métropolitaine et, plus largement, l'Europe, ainsi que les États-Unis), mais aussi à d'autres îles des Caraïbes, par différentes compagnies aériennes. Il y a donc une offre de transports relativement diversifiée. Toutefois, la clientèle touristique est majoritairement métropolitaine, ce qui n'apparaît pas ici. La question de l'accessibilité se pose également à l'échelle locale, comme le montre le doc. 2 avec le cas de Paris. La capitale est accessible par une clientèle nombreuse et internationale, et les transports en commun ont un rôle clé pour permettre aux touristes de se déplacer dans la métropole. Afin de s'adapter à leurs besoins spécifiques, l'offre se diversifie avec, par exemple, les bus à impériale de l'Open Tour.

L'offre de transports est amenée à évoluer pour accompagner les mutations de la fréquentation touristique. Par exemple, les offres destinées aux touristes peuvent être un facteur de recomposition des transports en général. Le doc. 2 souligne que les choix faits en matière de services de transports (multilinguisme, intégration tarifaire...) permettent à certains territoires de se singulariser par rapport à d'autres et de devenir plus attractifs. De même, la multiplication des liaisons aériennes à destination de la Martinique permet une diversification de la fréquentation et implique des recompositions territoriales à l'échelle de l'île pour répondre à la demande des nouveaux publics (pratiques différentes...).

### Transposer un texte en croquis p. 287



## Question problématisée p. 287

Sujet 1 : Quel est le rôle de la métropolisation dans la recomposition des territoires français ?

I. La métropolisation, une concentration croissante des fonctions de commandement, des hommes et des activités

a. À l'échelle nationale, concentration des fonctions de commandement dans les métropoles

b. À l'échelle locale, périurbanisation qui absorbe la croissance démographique et les activités gourmandes en espace

c. Constitution de quartiers d'affaires centraux ou péri-centraux

II. La métropolisation, facteur de hiérarchisation des territoires dans la mondialisation

a. Une ville globale, Paris, au centre des réseaux

b. Une armature de métropoles de rang national ou européen

c. Des territoires moins bien connectés à la mondialisation

Sujet 2 : Quelles sont les recompositions territoriales liées à l'insertion des régions françaises dans l'Union européenne et dans la mondialisation ?

I. Des régions organisées dans une logique de réseau

a. Des régions structurées par les échanges internationaux

b. Des espaces productifs en réseau à l'échelle européenne ou mondiale

II. Des régions aménagées pour favoriser leur intégration européenne et mondiale

a. L'aménagement des territoires à toutes les échelles permet l'insertion dans les réseaux

b. La compétitivité des territoires à toutes les échelles est renforcée par les acteurs

c. L'attractivité du territoire est mise en avant

III. Un dynamisme régional différencié

a. Des régions gagnantes de l'insertion dans l'UE et la mondialisation

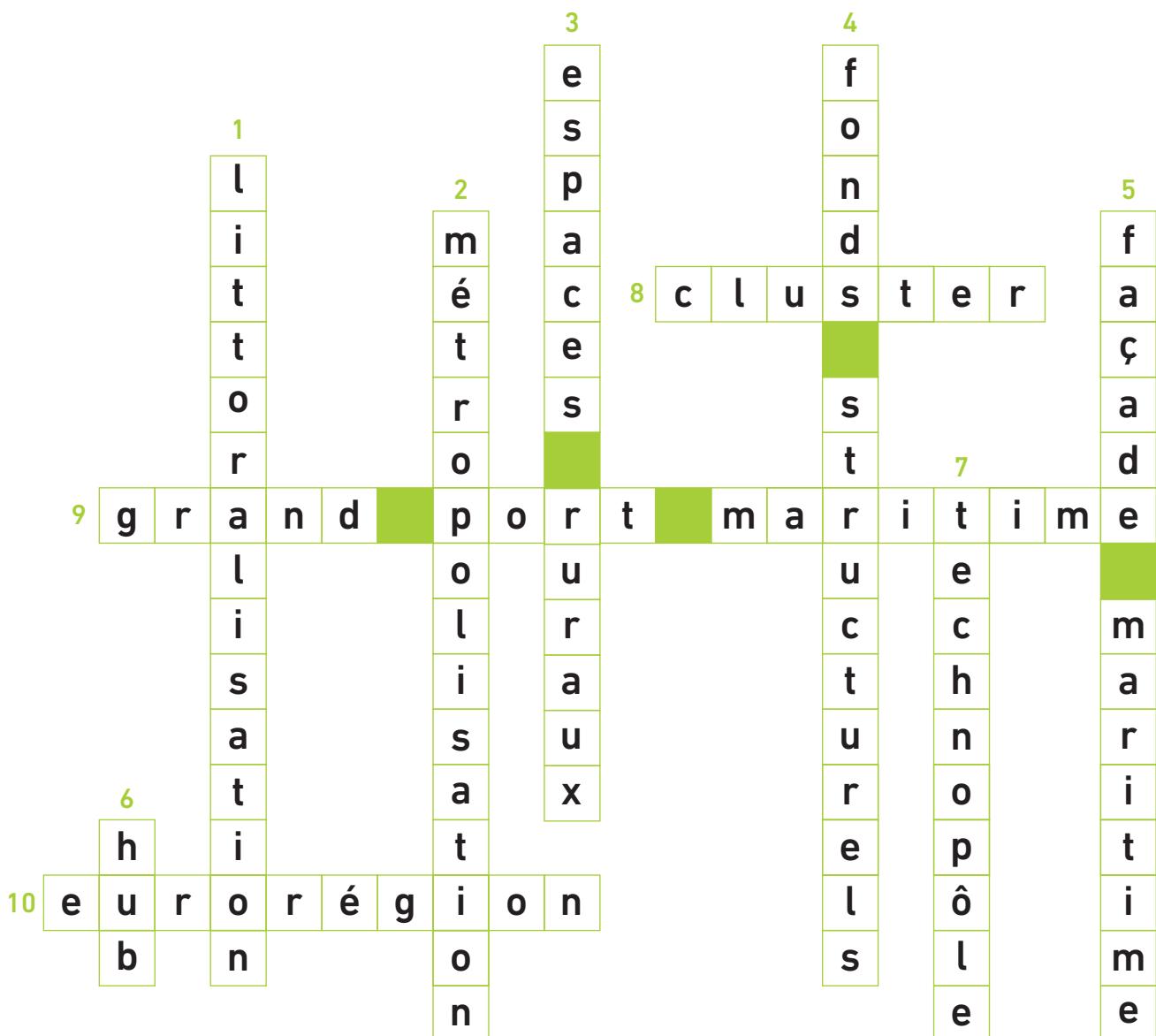
b. Des régions marginalisées par les dynamiques européennes et mondialisées

## pp. 288-289 Révisions Thème 4

### 1 Comprendre les facteurs des recompositions des territoires

Vrai	Faux → Correction
L'enclavement favorise l'intégration des territoires.	L'enclavement freine l'intégration des territoires.
La métropolisation renforce le poids de Paris.	✗
La littoralisation est un processus qui attire les hommes et les activités à proximité des littoraux.	✗
La reconversion industrielle provoque un retour à l'activité agricole d'un territoire.	La reconversion industrielle se traduit généralement par l'implantation de nouvelles activités industrielles ou de services.
La périurbanisation recompose les territoires autour des grandes agglomérations.	✗
L'agrotourisme redynamise des espaces agricoles denses.	L'agrotourisme se pratique plutôt dans les espaces agricoles peu denses.
L'héliotropisme touche principalement les territoires de l'ouest français.	Il touche les territoires de l'ouest et du sud de la France.

## 2 Connaître le vocabulaire du thème



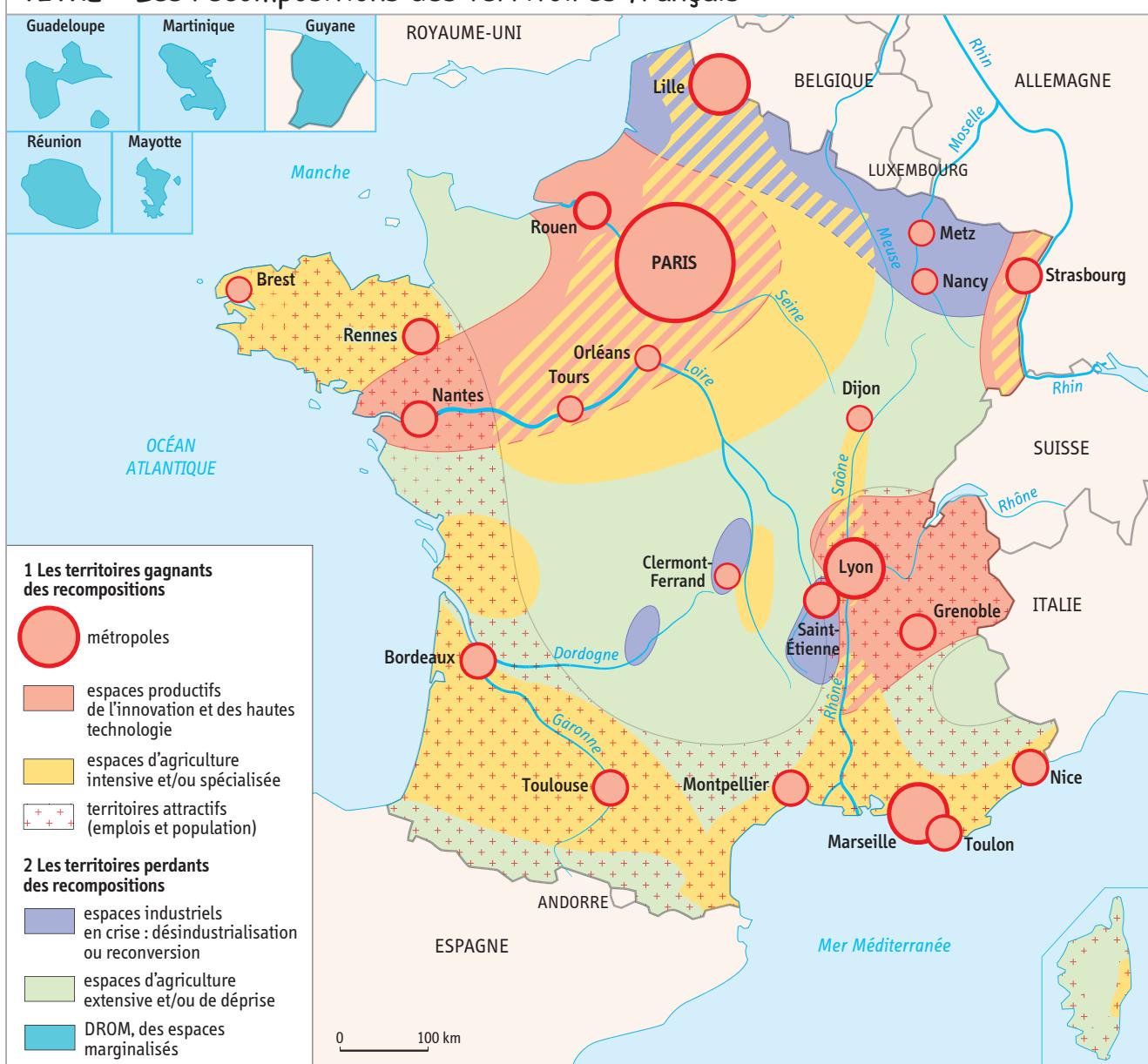
### 3 Expliquer un processus

La mondialisation a des effets sur le territoire français. Sur le plan des activités, elle favorise les services et la **haute technologie**, qui se concentre par exemple dans des **technopôles** autour des grandes métropoles. Elle favorise donc la **métropolisation** et les processus de **spé-**

**cialisat**ion des territoires, qui cherchent ainsi à gagner en **compétitivité**. Les **espaces ruraux** sont quant à eux moins bien insérés, sauf lorsqu'ils sont intensifs. La mondialisation repose également sur la desserte des territoires par les **infrastructures de transport**, en particulier les ports, ce qui renforce le rôle des **façades maritimes** et la littoralisation des activités.

## 4 Connaître les recompositions du territoire français

### TITRE : Les recompositions des territoires français



## 5 Connaître les principales lignes de force du territoire français

