

La mondialisation : une introduction

1. Définir la mondialisation

« *L'espace économique du monde est un réseau d'échanges et de forces tissé autour de pôles. (...) Mondialiser l'économie, c'est maintenir ou valoriser entre ces pôles (...) les communications et les coopérations* »

François Perroux, *L'Économie du XXe s.*, 1961, 2e éd. 1964, p. 366.

Laurent CARROUÉ

Collection



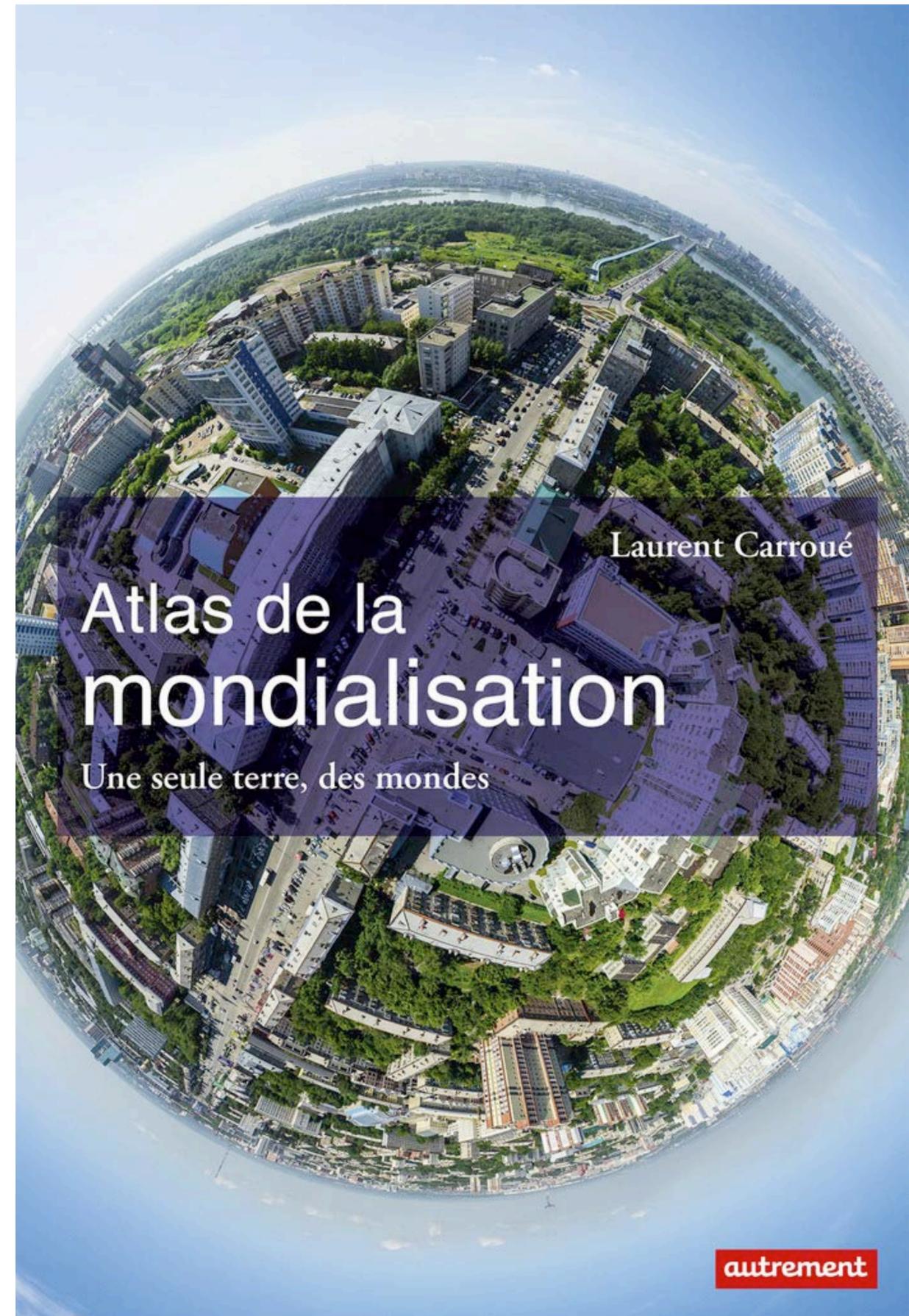
GÉOGRAPHIE DE LA MONDIALISATION

Crises et basculements du monde

4^e édition



ARMAND COLIN



Laurent Carroué

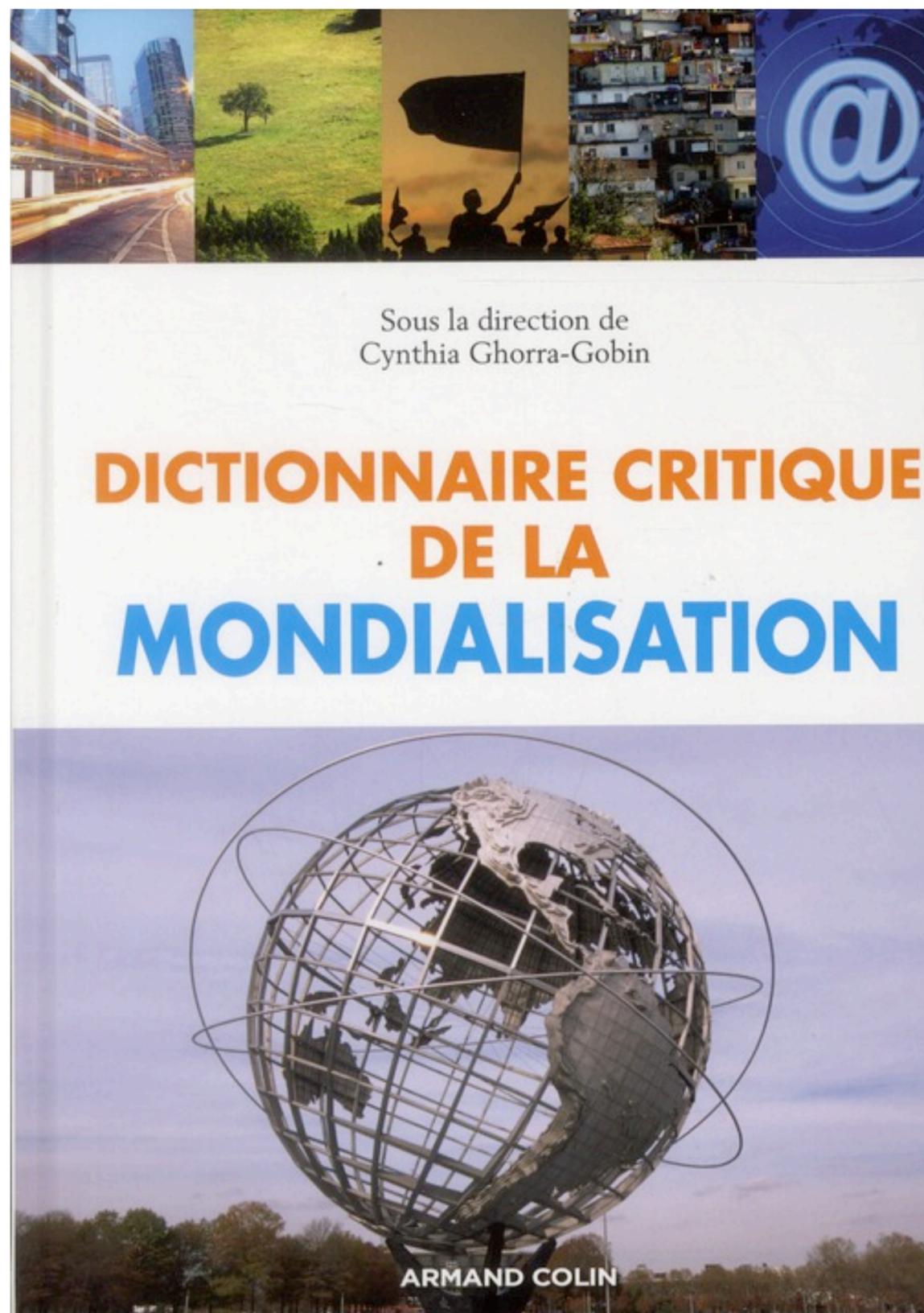
Atlas de la mondialisation

Une seule terre, des mondes

autrement

« Alors que le terme mondialisation est de plus en plus utilisé, il est paradoxalement rarement clairement défini et surtout sa **dimension territoriale** demeure largement sous-estimée. La mondialisation repose pourtant d'abord et avant tout sur la **mise en relation systémique de plus en plus complète des différents territoires pavant l'espace planétaire**. Elle peut être définie et analysée comme le **processus géohistorique multiséculaire d'extension progressive du système marchand puis capitaliste** dans l'espace géographique mondial. Ce système se traduit par de **vives rivalités entre puissances**, l'essor de tensions multiformes, qui suscitent des débats contradictoires. »

Laurent Carroué, dans *Les fondamentaux de la géographie*, A. Ciatonni et Y. Veyret (dir.), Paris, A. Colin, 2018, p. 125.



« La mondialisation se définit comme un processus multidimensionnel concernant différents aspects de la vie des sociétés et des individus. Elle se traduit par l'intensification des flux d'échanges de biens matériels et immatériels. Elle concerne les registres social, culturel, environnemental et économique et de fait interpelle différentes disciplines. »

Cynthia GHORRA-GOBIN,
« Mondialisation et globalisation », *Géoconfluences*,
décembre 2017.

La large diffusion du terme « globalisation » revient à l'économiste **Theodore Levitt** qui dans un article publié dans *Harvard Business Review* en 1983 : « The globalization of markets », annonce **l'avènement de la firme globale structurée** sur le mode de la multi-localisation.

THE

REVISED EDITION

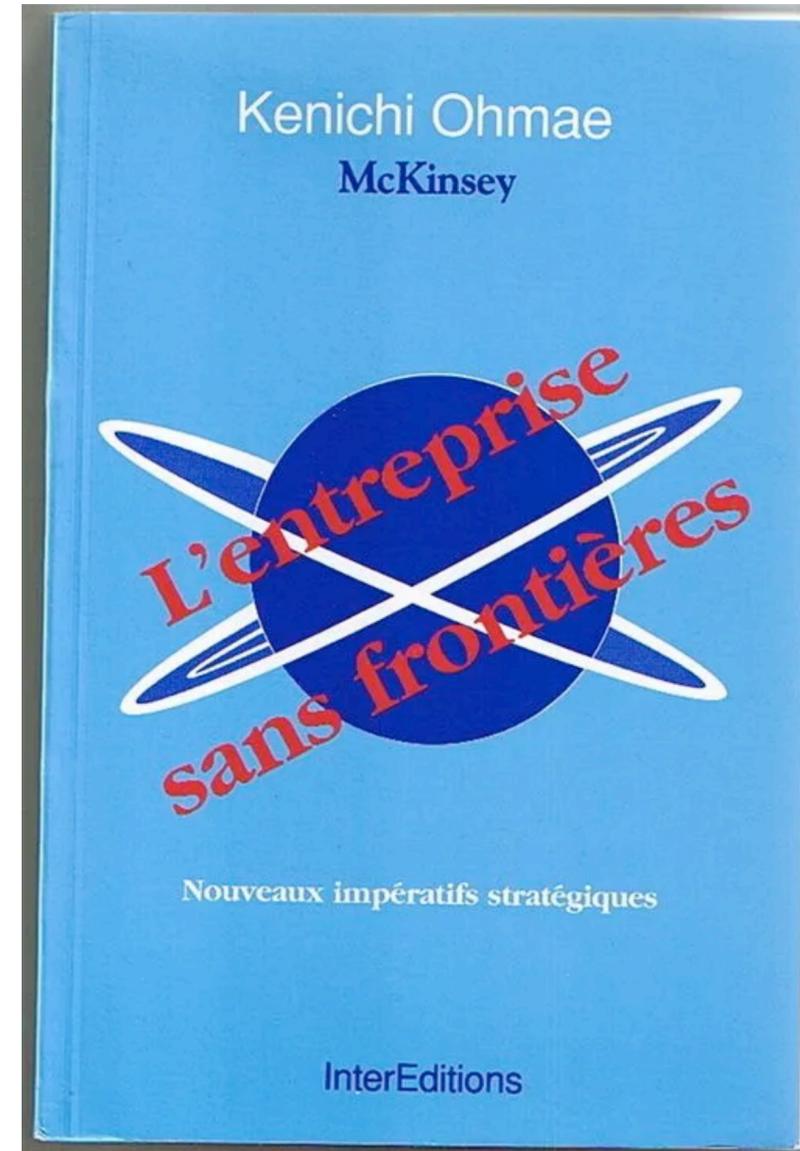
BORDERLESS WORLD



POWER AND
STRATEGY IN THE
INTERLINKED
ECONOMY

MANAGEMENT LESSONS IN THE
NEW LOGIC OF THE GLOBAL
MARKETPLACE

KENICHI OHMAE



Dictionnaire de géopolitique, 2003, article « mondialisation ».

Yves Lacoste dénonce « des théoriciens de la mondialisation et surtout ses idéologues pour lesquels l'extension planétaire du système capitaliste, la circulation quasi instantanée des capitaux, l'accélération des transports et la baisse rapide de leurs coûts conduiraient inexorablement à une étape nouvelle et capitale dans le développement économique et social de l'humanité. Du coup, les rivalités entre les États, les conflits religieux et les questions militaires perdraient bientôt toute importance devant la logique du marché mondial [...]. Bref, la géopolitique serait sous peu supplantée par une problématique nouvelle, celle de la géo-économie ».

Pour lui, le 11 septembre montre que « non seulement les problèmes géopolitiques ne vont pas disparaître avec le développement de la mondialisation, mais sans doute en être de plus en plus (...) nombreux du fait de leurs interactions ».

2. Les étapes historiques d'un processus

GÉOGRAPHIE

collection



Christian GRATALOUP

GÉOHISTOIRE DE LA MONDIALISATION

Le temps long du monde



ARMAND COLIN

3^e ÉDITION

La mondialisation est un **processus de longue durée**, le géographe **Jacques LEVY** distingue 6 moments :

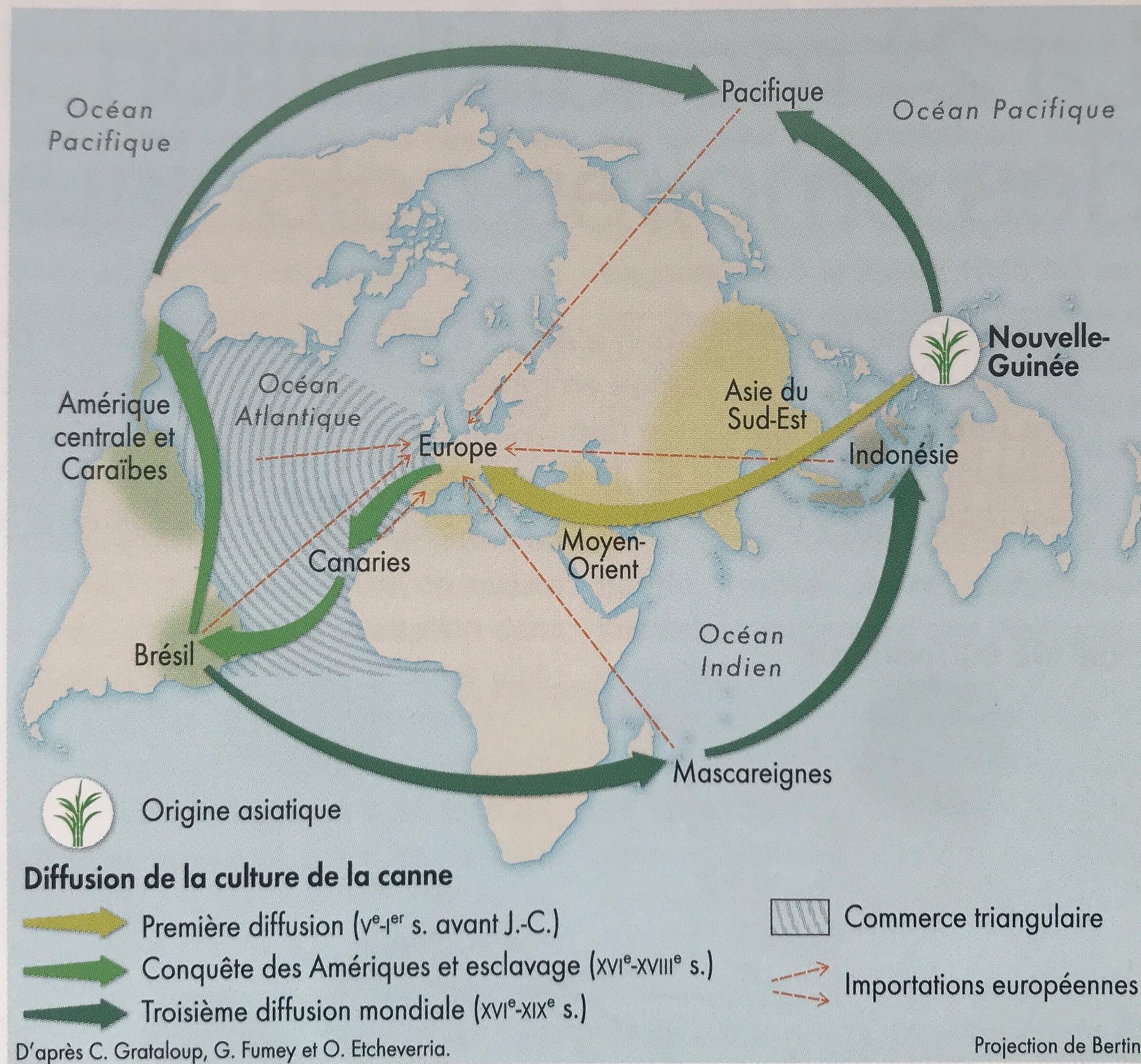
1. La « connexion » : diffusion de l'*Homo sapiens* sur l'ensemble de la planète (-10000 -1400)
2. Le « bouclage » de la planète par les « Grandes Découvertes ».
3. La constitution d'empires d'échelle mondiale au XIXe siècle.
4. La constitution d'un espace mondial des échanges entre 1870 et 1914.
5. La « mondialisation refusée » des années 1914-1945.
6. L'accélération et l'irréversibilité depuis 1945.



Projection de E. Raisz

Terres connues des Européens		Voyages des Européens			Civilisations en Amérique	
 Vers 1400	 Vers 1550	 Espagnol	 Français	 Anglais	 Aztèques	 Mayas
		 Portugais	 Vénitien		 Incas	

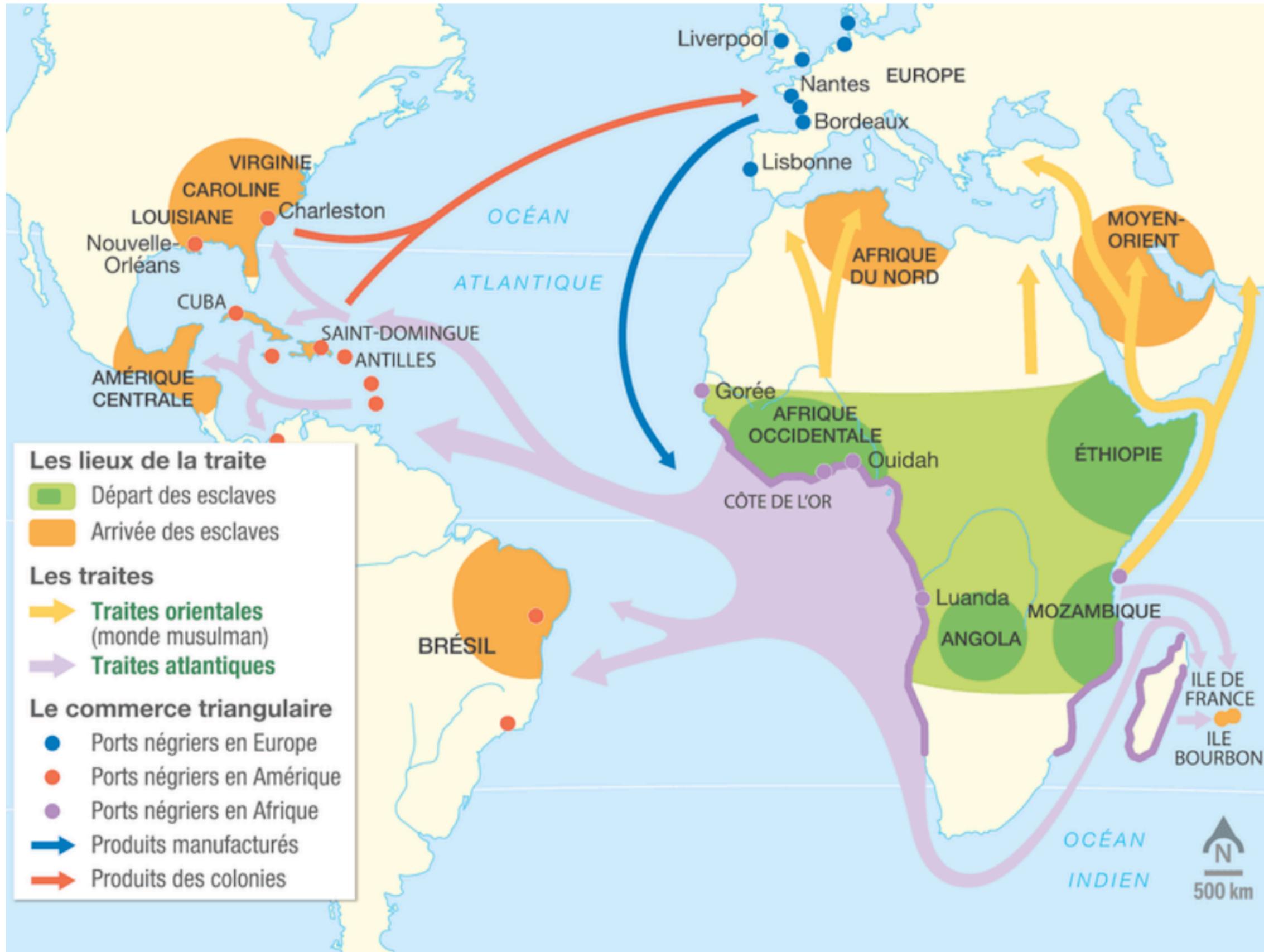
LA DIFFUSION DE LA CANNE À SUCRE





Cette gravure montre une **plantation** « modèle » du XVIII^e siècle : la maison du maître (1), les « cases à nègres » où vivent les esclaves (2), des pâturages (3), les champs de canne à sucre (4), le moulin à eau, la sucrerie et l'étuve, où sèchent les pains de sucre (5).

Les traites négrières à l'époque moderne



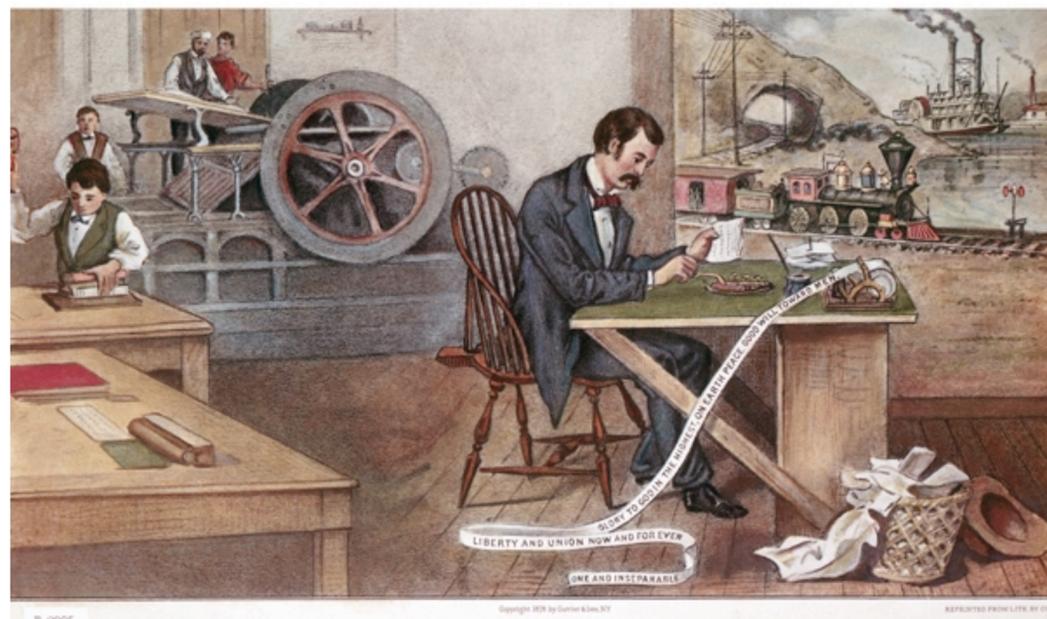
HISTOIRE

collection

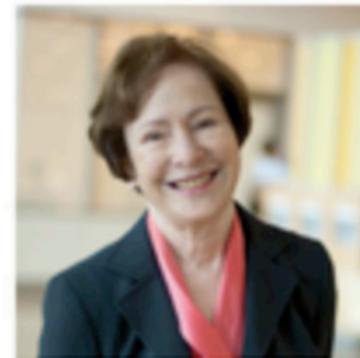


Bruno MARNOT

LA MONDIALISATION AU XIX^e SIÈCLE (1850-1914)



ARMAND COLIN



SUZANNE BERGER

Historienne & politiste du MIT
Spécialiste de l'innovation

Suzanne Berger est une historienne et politiste américaine. Professeur de sciences politiques au Massachusetts Institute of Technology de Cambridge (États-Unis), elle est spécialiste de la France et de la mondialisation. Elle est en particulier célèbre pour *Notre Première Mondialisation : Leçons d'un échec oublié*, livre paru en 2003, et *Made in monde*, paru en 2006.

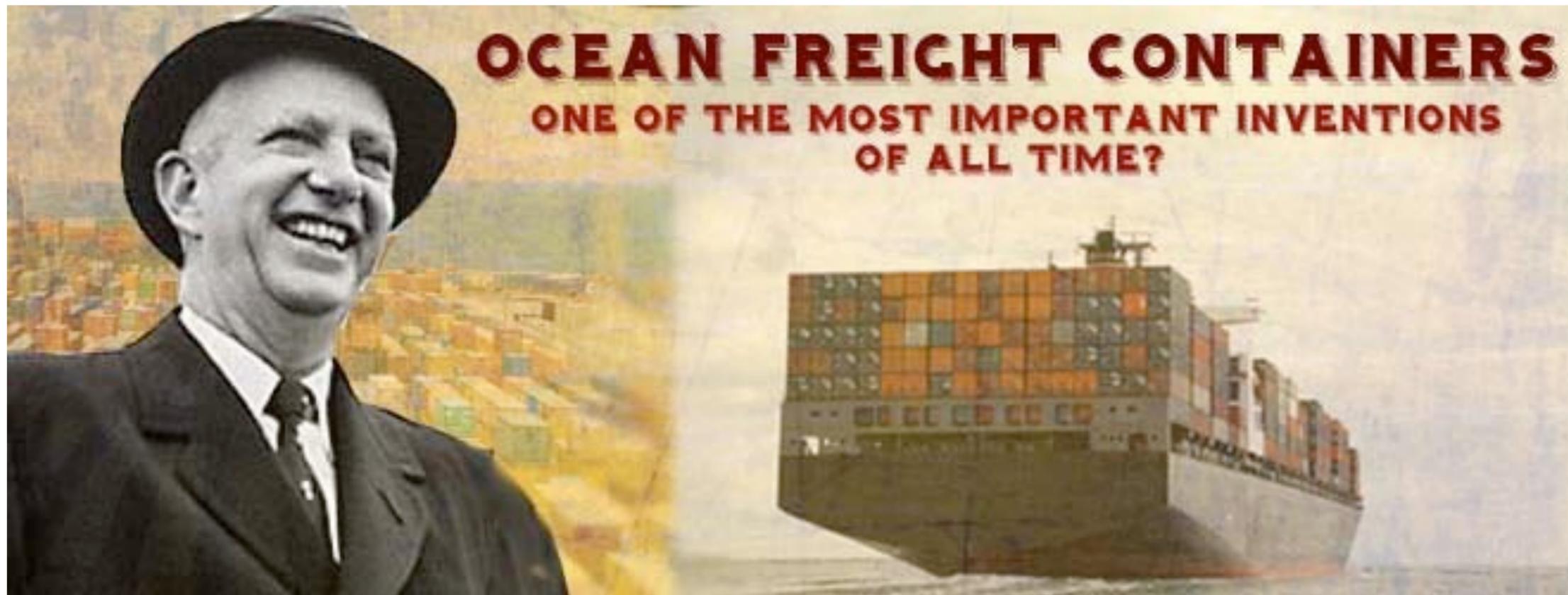
Suzanne Berger
Notre première mondialisation

Leçons d'un échec oublié

LA
REPUBLIQUE
DES IDEES
SEUIL



Malcom McLean, entrepreneur américain opérant dans les transports routiers, à l'origine de la révolution du **conteneur**.



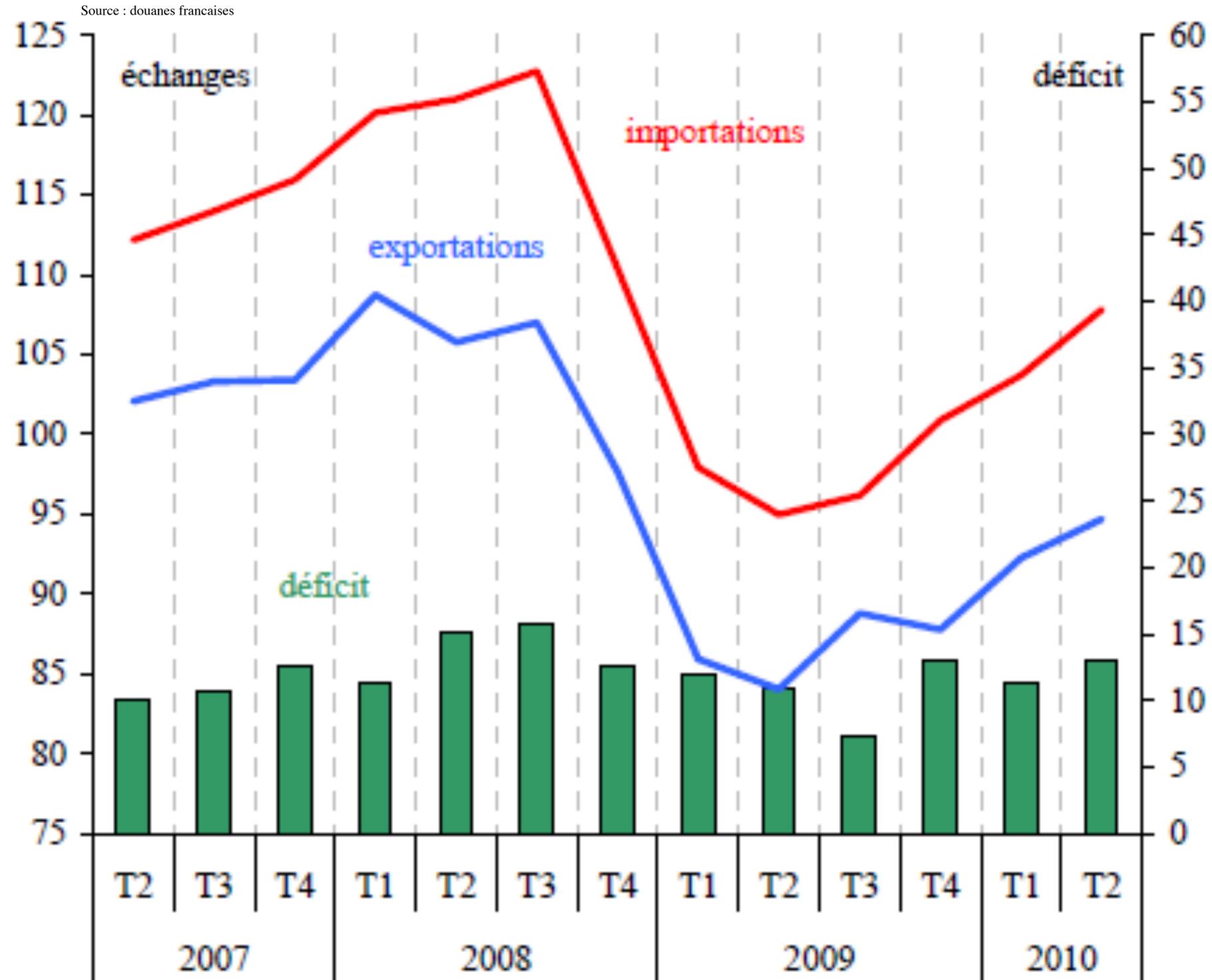
Margaret Thatcher, Première ministre britannique de 1979 à 1990, et **Ronald Reagan**, président des États-Unis de 1981 à 1989. Mettent en oeuvre des **politiques néolibérales**.





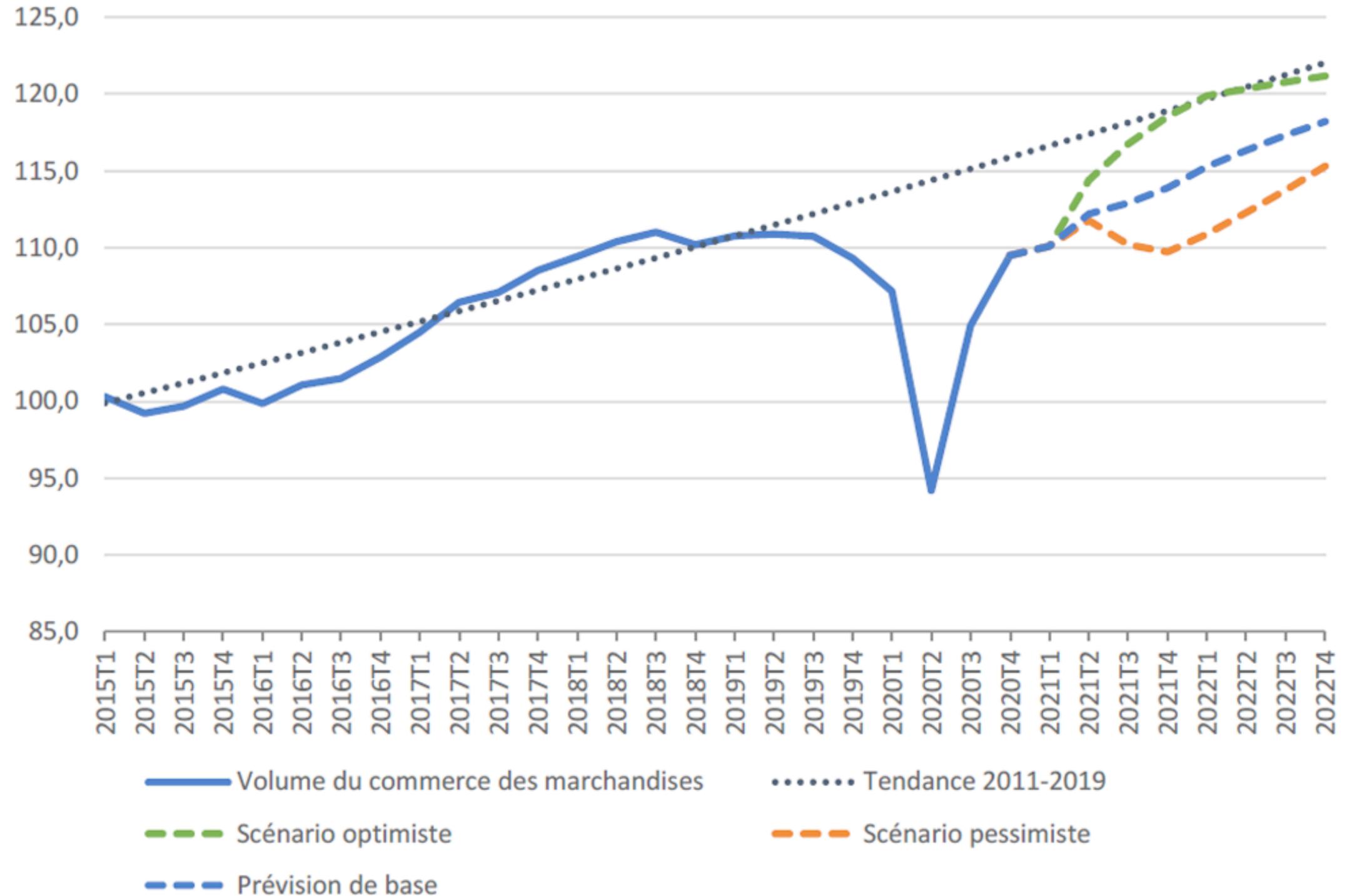
Le commerce français face à la crise des subprimes

évolution trimestrielle et déficit commercial (en milliards d'euros)



Volume du commerce mondial des marchandises, 2015T1-2022T4

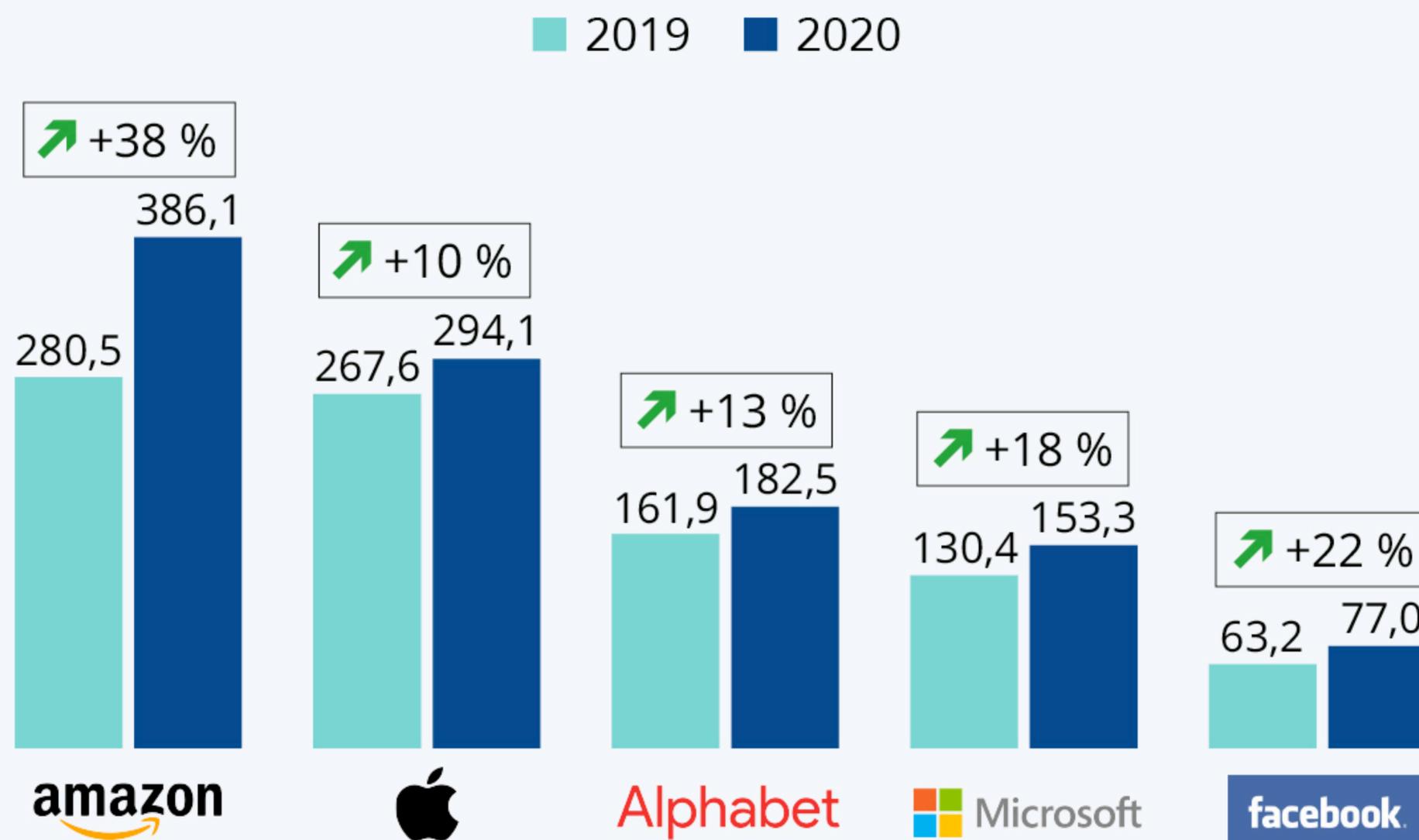
Base 100 en 2015



Sources: OMC et CNUCED pour les données sur le volume des échanges; OMC pour les prévisions. Mars 2021.

GAFAM : une croissance à deux chiffres en 2020

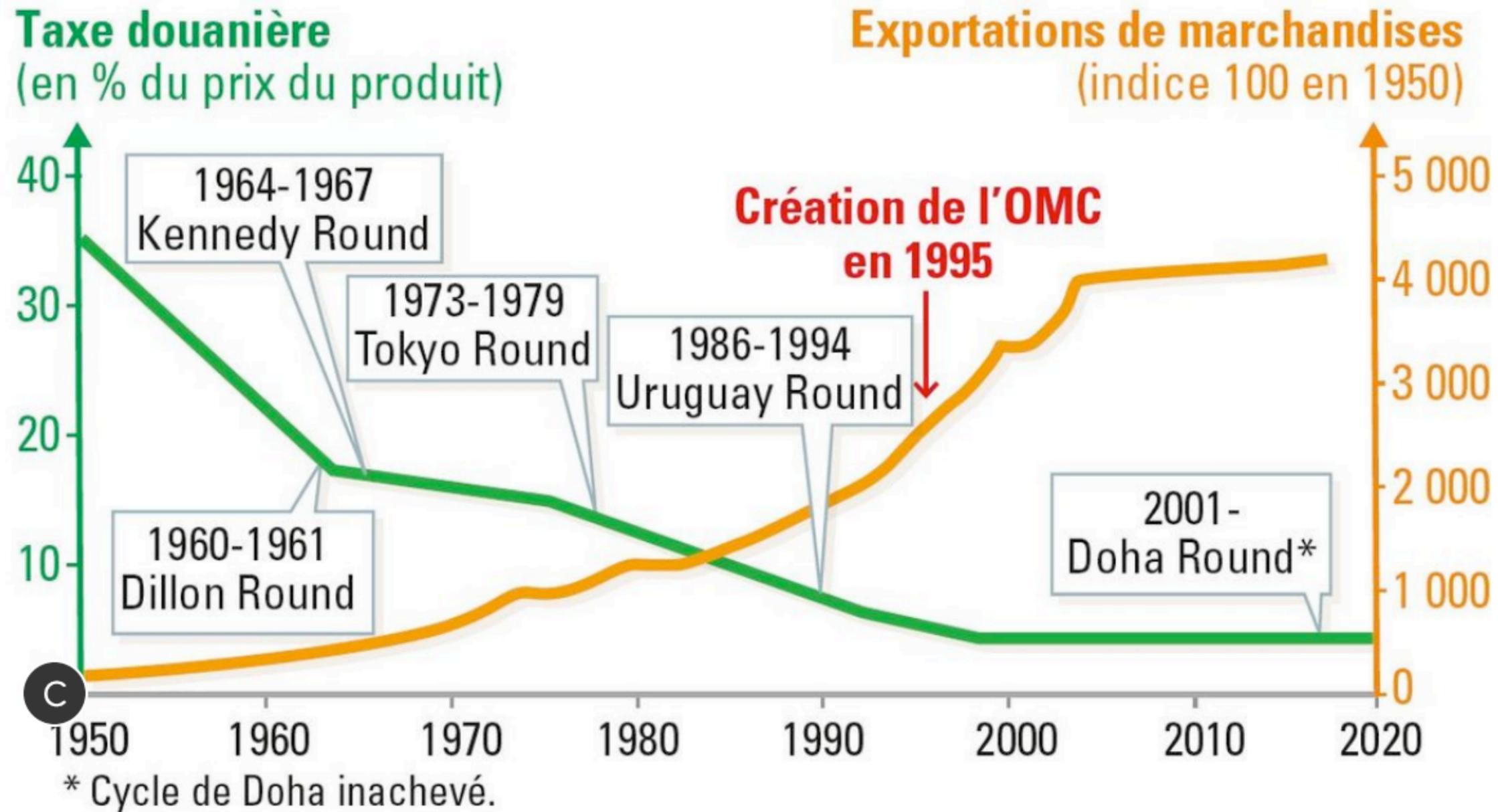
Chiffre d'affaires annuel des entreprises, en milliards de dollars US



Sources : rapports d'entreprise

3. Vecteurs et flux de la mondialisation

Baisse des tarifs douaniers et hausse des exportations de « rounds » en « rounds »



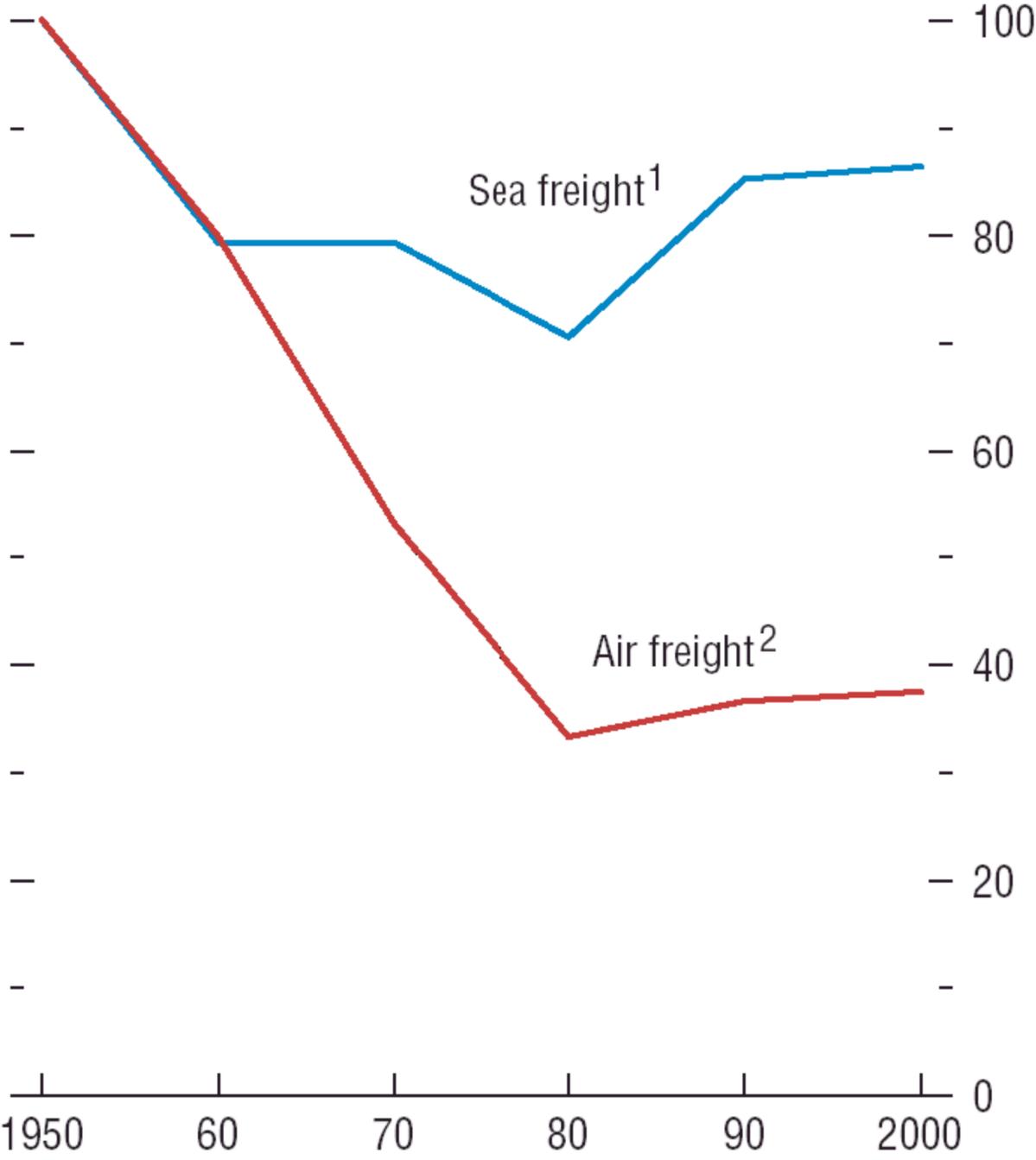
Données OMC 2015 et 2018.

Coût du transport

(en dollars constants, 1950 : base 100)

Transport aérien ²

Transport maritime ¹



Coûts du transport aérien et d'un appel téléphonique

(en dollars de 1990)

Année	Coût moyen du transport aérien par passager et par mile* parcouru	Coût d'un appel de trois minutes de New York à Londres
1930	0.68	244.65
1940	0.46	188.51
1950	0.30	53.20
1960	0.24	45.86
1970	0.16	31.58
1980	0.10	4.80
1990	0.11	3.32

* 1 mile = 1 609,31 mètres

Source : Herring et Litan, cités dans *World Economic Outlook*, FMI, 1997

Le transport maritime - définitions.

Maritimisation : processus d'accroissement des échanges internationaux par voie maritime. Le trafic maritime mondial est passé de **2,6** milliards de tonnes en 1970 à **11** milliards de tonnes en 2019.

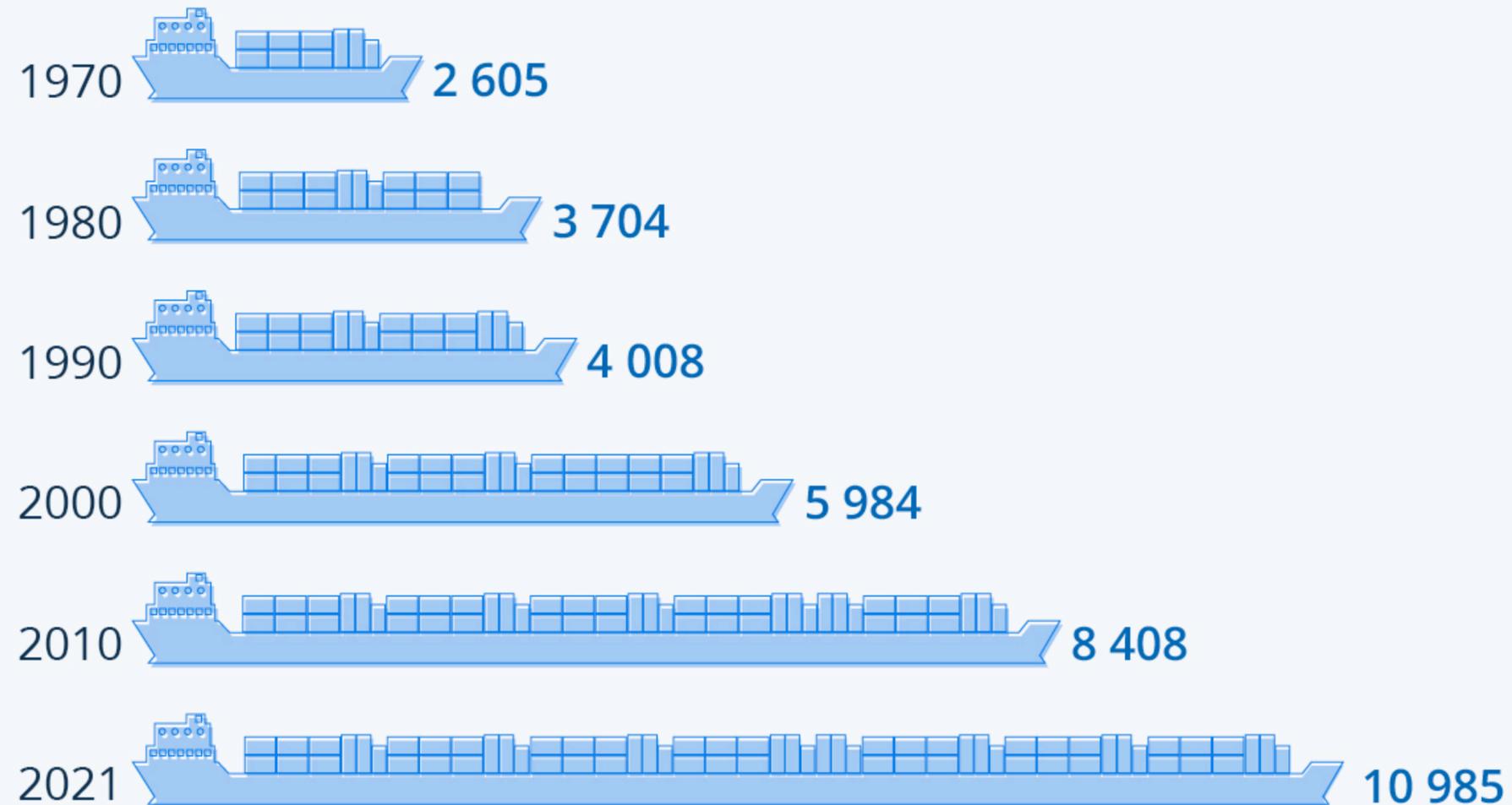
RTM : révolution des transports maritimes.

Conteneurisation : adoption des conteneurs pour l'essentiel du transport des produits, manufacturés en particulier.

EVP : « Équivalent vingt pieds », c'est-à-dire la plus petite taille de conteneur (20 pieds équivalent à environ 6 mètres). Sert d'unité de mesure des gabarits et du trafic.

L'essor du commerce maritime mondial

Évolution du volume de fret maritime dans le monde, en millions de tonnes de marchandises



Source : UNCTAD

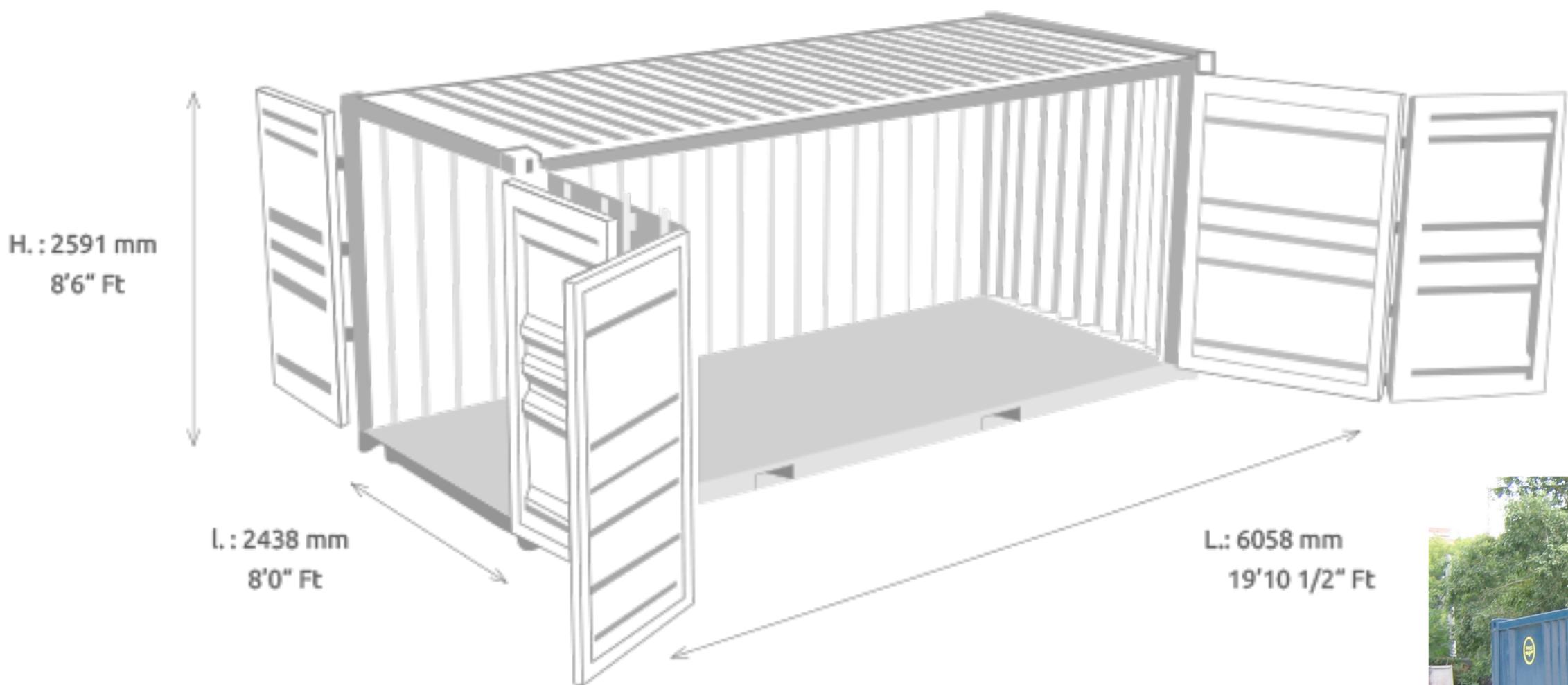


*Des produits informatiques aux vêtements, en passant par les fruits et légumes, les produits réfrigérés, les déchets et les produits minéraliers et énergétiques : tout peut être transporté par mer et sur terre grâce aux conteneurs. La **conteneurisation** a bouleversé les échanges mondiaux de marchandises.*

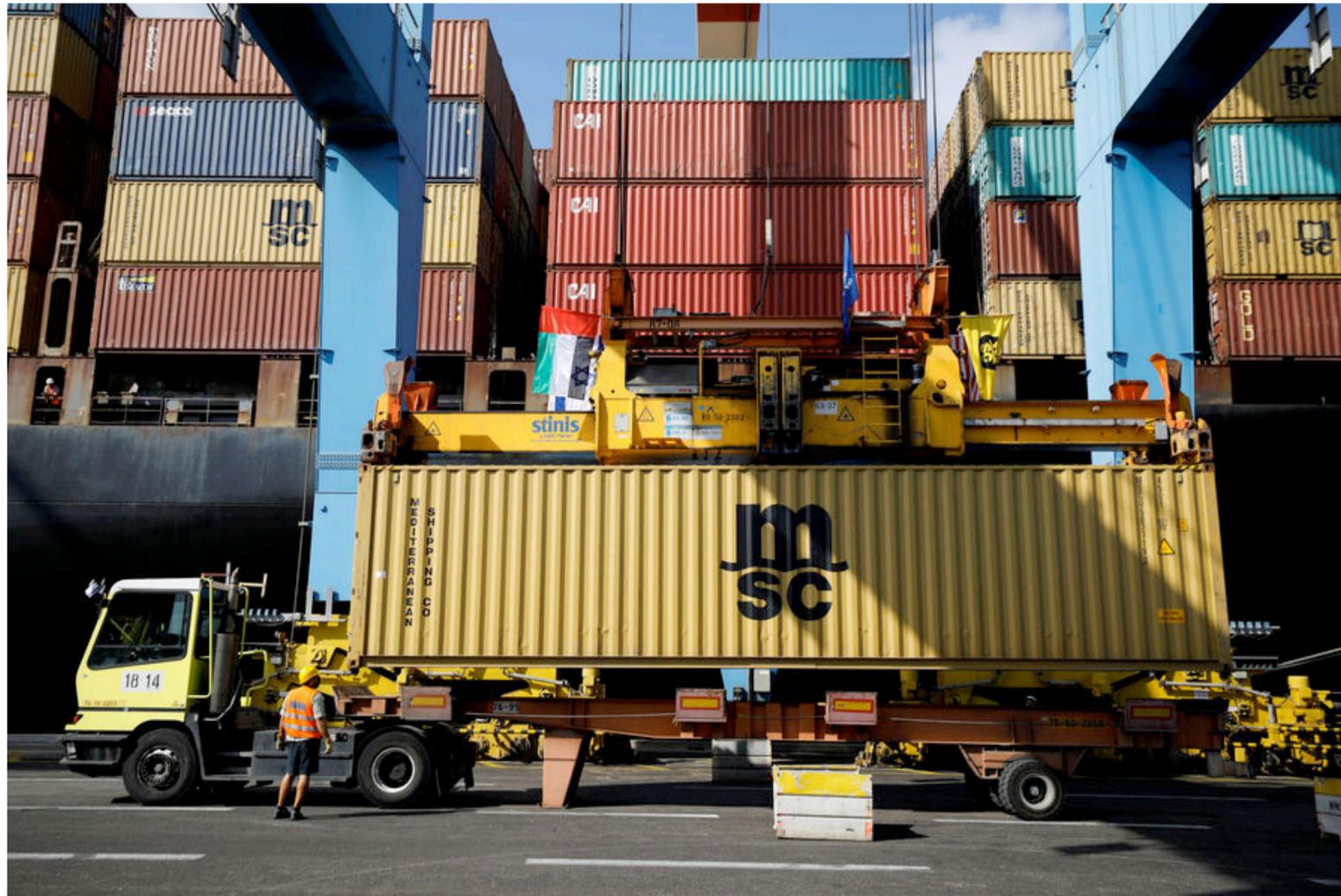
« Hyperstandardisés, les porte-conteneurs transportent des milliers de boîtes identiques, de 20 ou 40 pieds de long, mais remplies d'une infinie variété de marchandises [...]. La taille de ces navires n'a cessé d'augmenter [...]. Un nouveau record a été signé en décembre 2014 avec le lancement d'un porte-conteneurs d'une capacité de plus de 19 000 EVP pour le compte d'un armement chinois. La conteneurisation a physiquement rendu possible le « lego » mondial de la production et de la distribution. Elle se joue principalement à trois, entre l'Asie orientale, l'Amérique du Nord et l'Europe, ce qui confère aux routes maritimes qui les relient une importance capitale dans le fonctionnement quotidien du commerce mondial [...]. En assurant plus de 80 % des échanges mondiaux en volume, les transports maritimes, notamment par le biais de la conteneurisation, constituent aujourd'hui l'épine dorsale de la mondialisation. »

Antoine Frémont et Anne Frémont-Vanacore, « Géographie des espaces maritimes », *La Documentation géographique*, 2015.

Le volume d'un conteneur standard (1 EVP) est d'environ 38,5 m³.



MSC, *Mediterranean Shipping Company*, groupe suisse, 1er rang en 2022 en capacité.
Donc **leader mondial du transport de conteneurs.**



Maersk Line, entreprise danoise (2e rang).



La CMA CGM

Compagnie maritime d'affrètement – Compagnie générale maritime.



« La compagnie maritime d'affrètement (**CMA**) est **créée en 1978** par Jacques Saadé pour assurer un service entre Beyrouth et Marseille. [...]

Dès **1986**, [il] est l'un des **précurseurs du marché chinois** en créant en 1994 la *French Asia Line* (FAL), qui reste la desserte phare de la compagnie. [...]

En **1995**, la compagnie n'était encore que le 20^e opérateur. L'acquisition de la Compagnie Générale Maritime (**CGM**) le hisse à la 15^e place. En effet, au cours des années 1990-2000, la compagnie s'engage comme ses concurrents dans une stratégie d'intégration horizontale, de fusions-acquisitions, lui permettant de franchir la 10^e marche en 2001, puis la 5^e en 2005, la 3^e en 2006. [...] »

2021 : 3e rang mondial

M.-F. Berneron-Couvenhes, « Le transport maritime, un fer de lance de la mondialisation » in Tristan Lecoq, Florence Smits, *Enseigner la mer, Des espaces maritimes aux territoires de la mondialisation*, Canopé-CNDP.

La CMA CGM

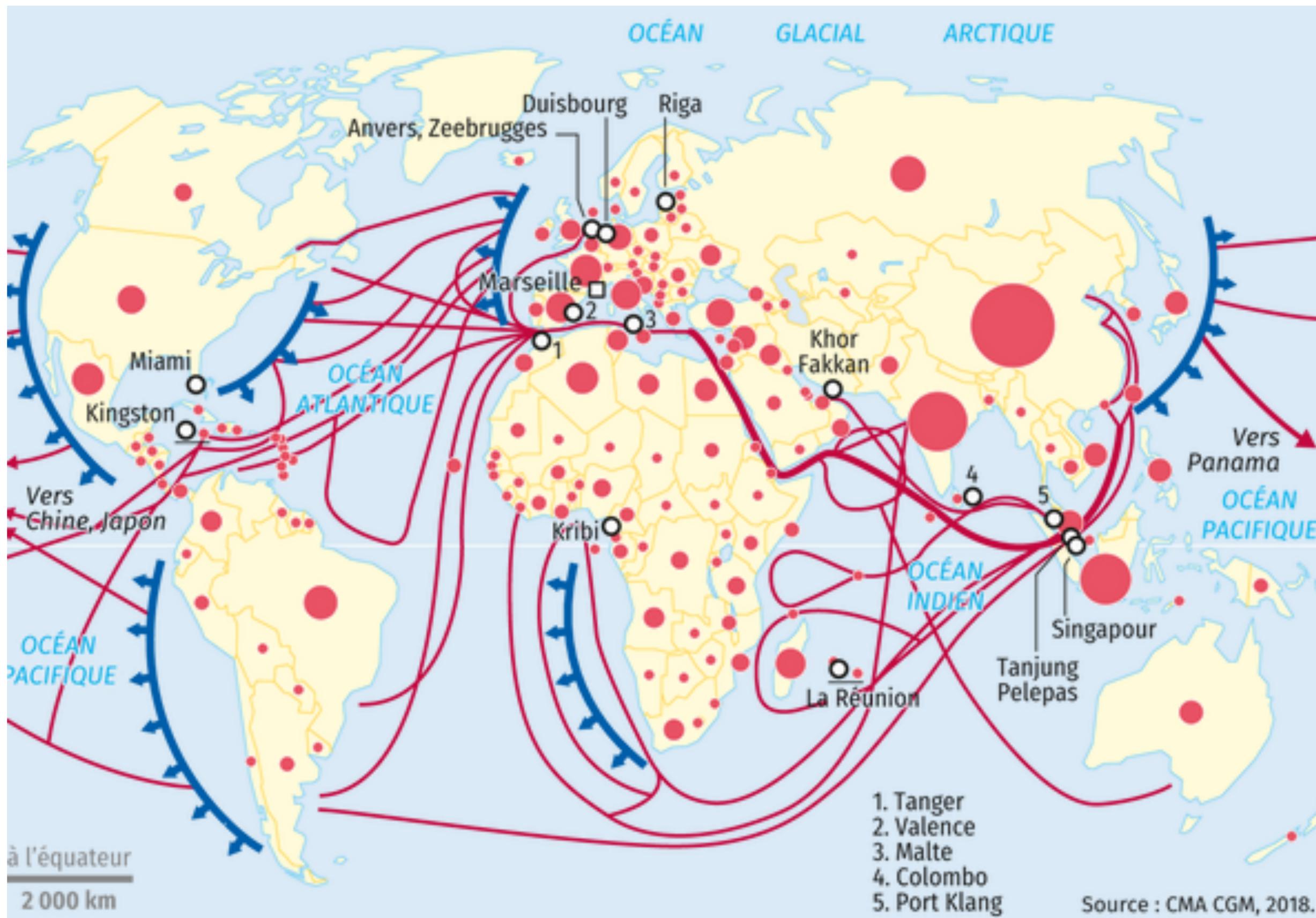
Quelques chiffres

- **Transport maritime**

- Flotte de 584 navires
- Desserte de 420 ports (sur 521 en activité dans le monde), dans 160 pays.
- Capacité de la flotte : 3 millions d'EVP.
- Volume transporté annuellement : 20,98 millions d'EVP.

- **Le groupe**

- 110 000 collaborateurs
- 56 milliards de dollars de chiffre d'affaires (2021)

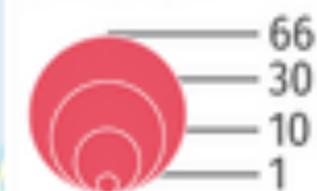


Les lignes maritimes et les espaces desservis par la CMA CGM

- Principales routes maritimes utilisées par la compagnie
- Façades maritimes desservies par la CMA CGM
- Principaux hubs de la CMA CGM

Présence de la CMA CGM à terre

Nombre d'agences par pays



- Siège social de la CMA CGM

Tour CMA CGM, siège social de l'entreprise, Marseille.
Architecte : Zaha Hadid. Construction 2006-2010.



2011

CMA CGM 
MARSEILLE

2002

1978

C'est à Marseille, en 1978, que tout a commencé pour la CMA. 33 ans plus tard, c'est toujours à Marseille, depuis la Tour CMA CGM, nouveau siège social de la compagnie, que 2400 personnes font rayonner sur les cinq continents le dynamisme et l'esprit d'innovation du Groupe.

CMA CGM aime Marseille.

Le Groupe CMA CGM, un leader mondial du transport par porte-conteneurs, devient, par l'intermédiaire de sa filiale Australian National Line (ANL), **actionnaire majoritaire de Sofrana Unilines, un acteur clé dans le commerce maritime régional des îles du Pacifique.** [...] Sofrana Unilines possède une flotte de 10 navires qui opèrent sur huit voies commerciales desservant 21 ports en Australie, en Nouvelle-Zélande, en Papouasie-Nouvelle-Guinée et dans les îles du Pacifique. [...] Avec plus de 16 lignes commerciales desservant les principaux ports d'Australie de Nouvelle-Zélande, de Papouasie-Nouvelle-Guinée, d'Asie du Nord, d'Asie du Sud-Est, d'Inde et d'Amérique du Nord, ANL **renforce sa présence dans le Pacifique Sud** par cette nouvelle acquisition. La place importante occupée par ANL en Asie, en Inde et en Amérique du Nord, associée à la connaissance de Sofrana des îles du Pacifique, permet d'offrir aux clients une couverture opérationnelle élargie via des services plus performants.

« CMA CGM renforce sa présence dans le Pacifique Sud avec l'acquisition de Sofrana Unilines », *CMA CGM*, 2 octobre **2017**

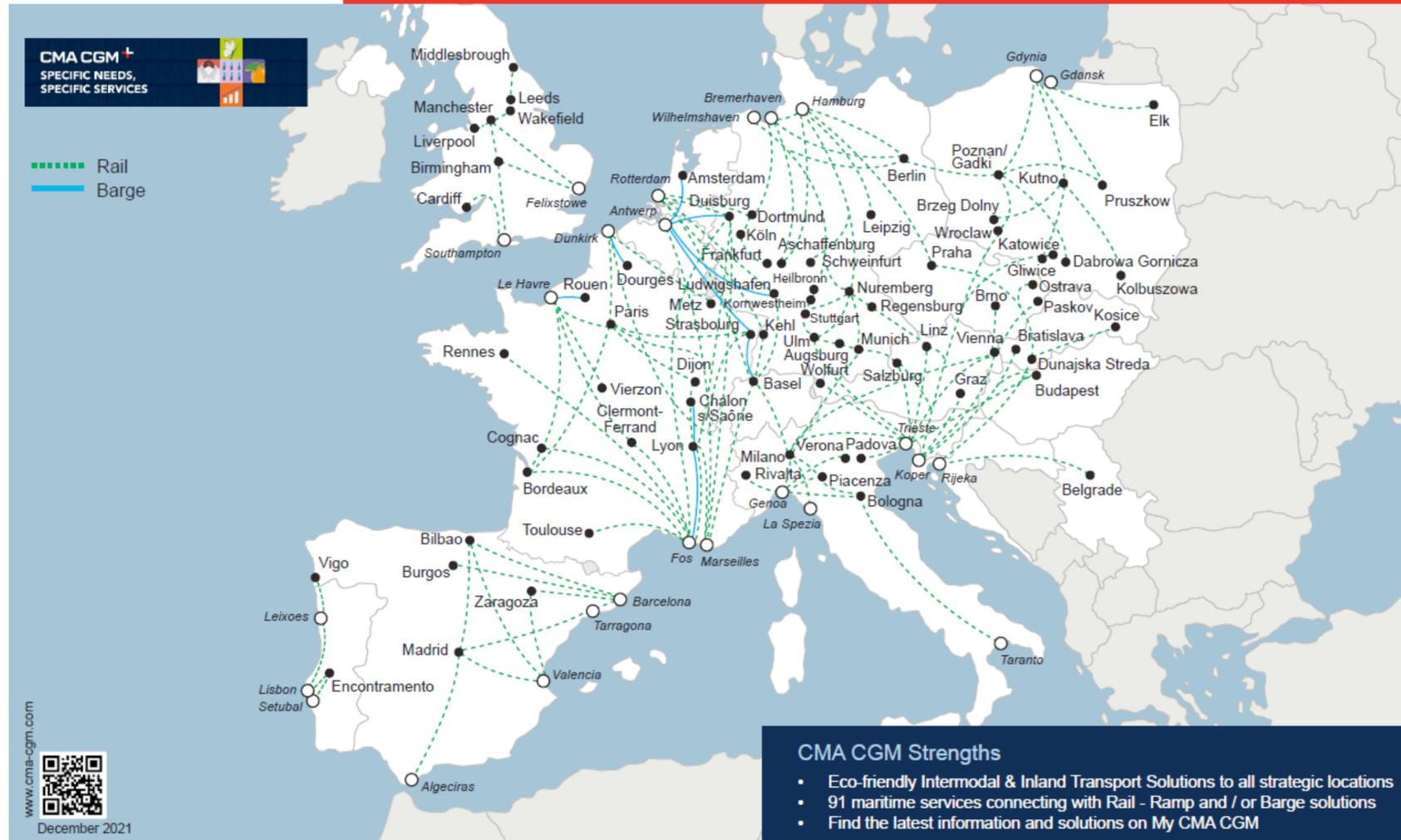
« Cette opération réussie marque une étape majeure et historique du développement de CMA CGM », s'est félicité hier Rodolphe Saadé suite au succès de l'offre publique d'achat amicale lancée sur le **logisticien Ceva**. L'opération avait été initiée le 12 février. CMA CGM, qui détenait déjà 33 %, est monté à 97,89 % du capital de la société, cotée à la bourse de Zurich [...]. Cette opération s'inscrit dans la stratégie du président de CMA CGM, qui souhaite **appuyer le groupe sur deux piliers : le transport maritime et la logistique**, la seconde étant considérée comme moins volatile que le premier. « La combinaison des activités de Ceva au sein du Groupe CMA CGM permet de conforter sa position de leader mondial du transport et de la logistique, présent dans 160 pays, comptant 110 000 collaborateurs et réalisant plus de 30 milliards de dollars de chiffre d'affaires. Le groupe CMA CGM aura dorénavant la capacité de répondre, partout dans le monde, à tout besoin logistique de ses clients grâce à une offre couvrant l'ensemble de la chaîne logistique, et notamment le groupage, le fret aérien, la gestion des commandes, la logistique contractuelle ou encore les procédures de dédouanement », explique CMA CGM.

« CMA CGM finalise avec succès l'offre publique d'achat sur Ceva Logistics et confirme sa position de leader mondial du transport et de la logistique », *Mer et Marine*, 10 avril **2019**



INTERMODAL | REGION EUROPE_RAIL & BARGE SOLUTIONS

CMA CGM Group Eco-Friendly Inland & Transport Solution



LTI

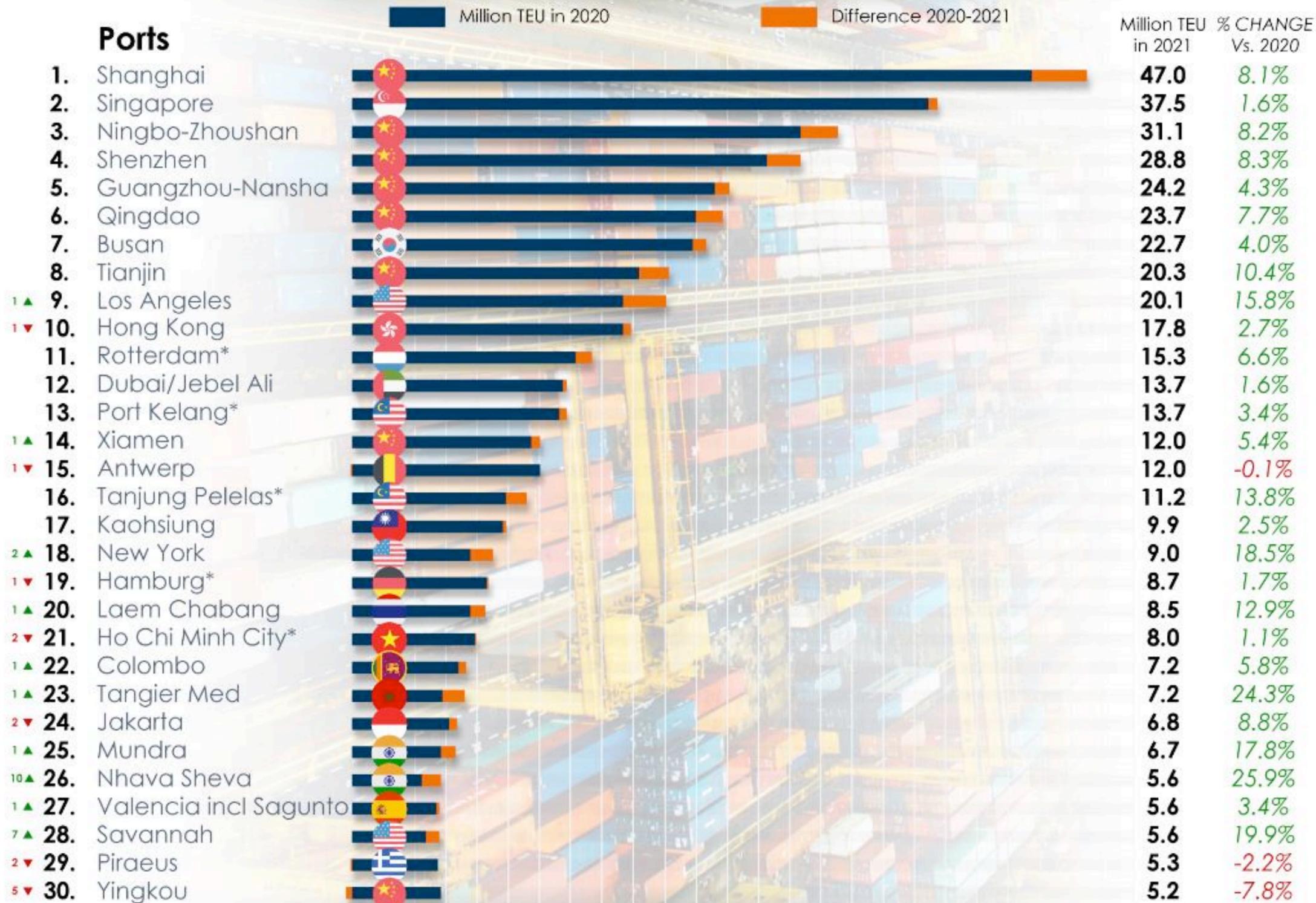


River Shuttle containers (RSC)



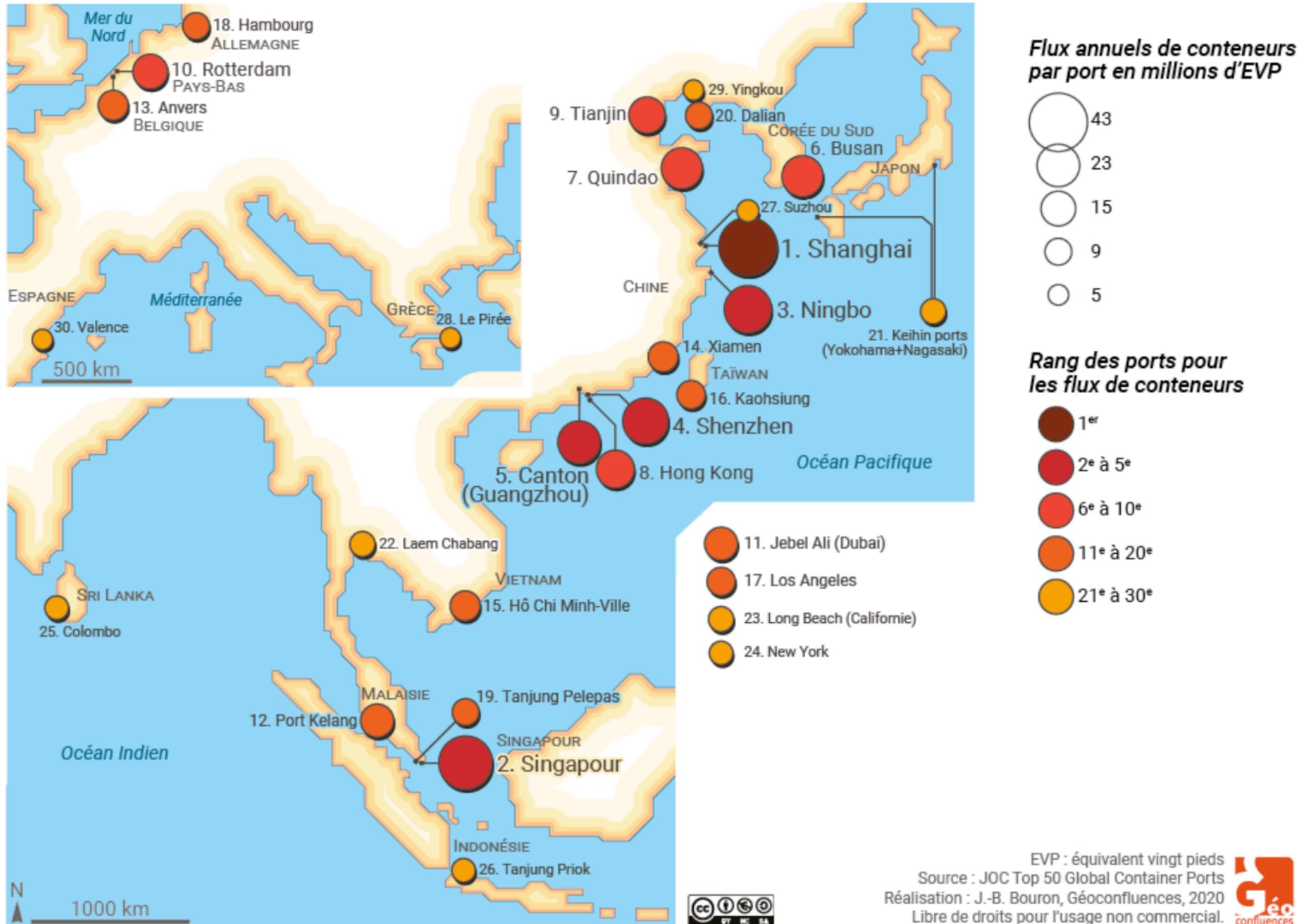
CMA Rail / Rail Link Europe

TOP 30 CONTAINER PORTS BY TOTAL SEA CARGO TRAFFIC IN 2021



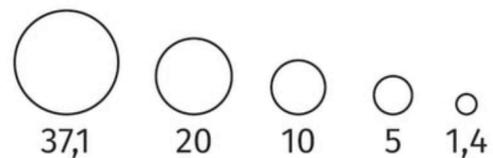
Based on The Top 30 Container Ports Ranking by **ALPHALINER**

Les 30 premiers ports à conteneurs en 2019 : la domination des façades maritimes asiatiques

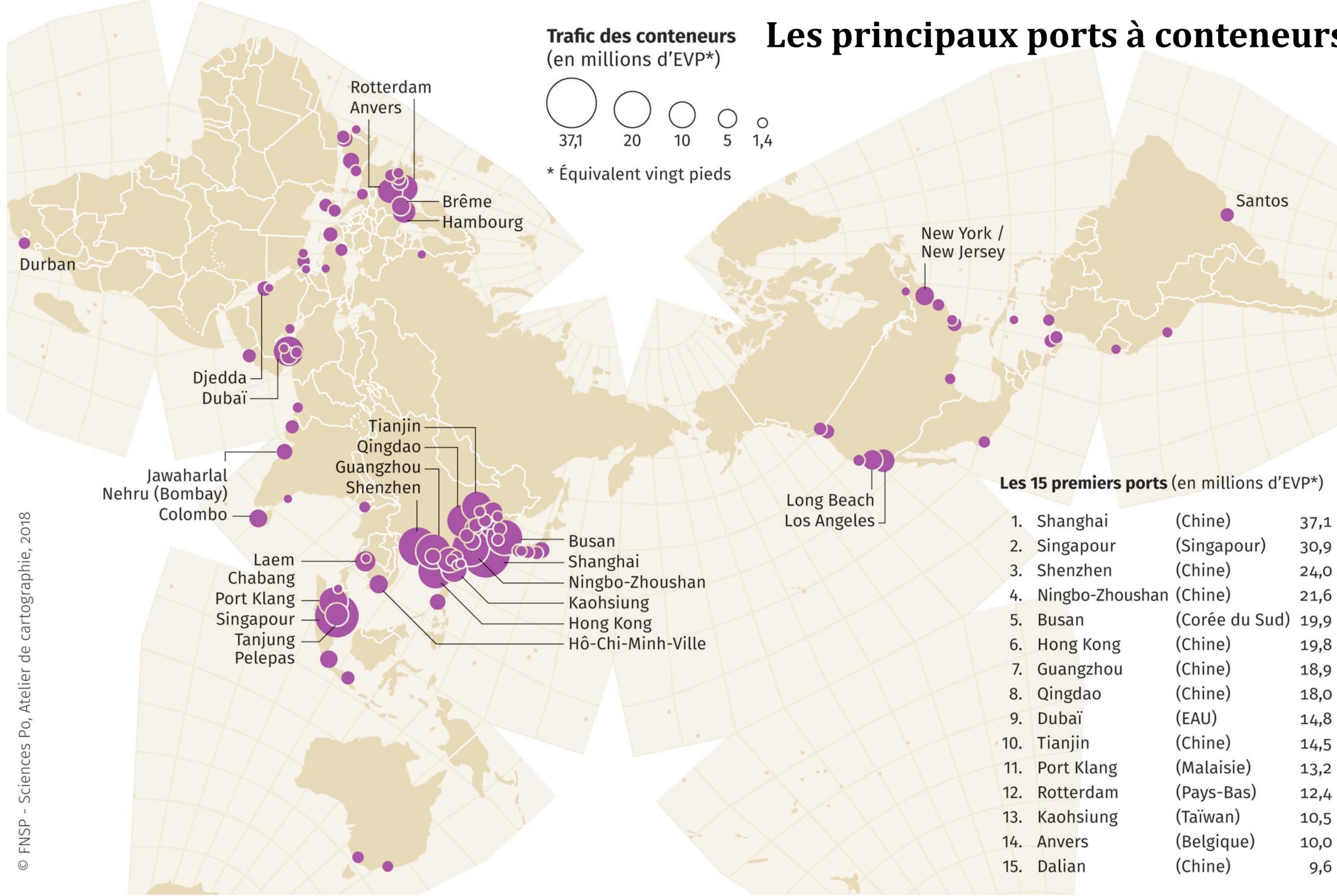


Les principaux ports à conteneurs, 2016

Trafic des conteneurs
(en millions d'EVP*)



* Équivalent vingt pieds



Les 15 premiers ports (en millions d'EVP*)

1.	Shanghai	(Chine)	37,1
2.	Singapour	(Singapour)	30,9
3.	Shenzhen	(Chine)	24,0
4.	Ningbo-Zhoushan	(Chine)	21,6
5.	Busan	(Corée du Sud)	19,9
6.	Hong Kong	(Chine)	19,8
7.	Guangzhou	(Chine)	18,9
8.	Qingdao	(Chine)	18,0
9.	Dubaï	(EAU)	14,8
10.	Tianjin	(Chine)	14,5
11.	Port Klang	(Malaisie)	13,2
12.	Rotterdam	(Pays-Bas)	12,4
13.	Kaohsiung	(Taiwan)	10,5
14.	Anvers	(Belgique)	10,0
15.	Dalian	(Chine)	9,6

Yangshan, terminal à conteneurs construit en 2005 à plus de 100 km du centre de Shanghai.







La fonte régulière de la banquise provoque la libération progressive de la route maritime du **passage du Nord-Ouest** (en rouge sur la carte), jusque-là impraticable en hiver.



Source : *Le Monde*, 27 octobre 2018

Article de Marie de Vergès :
« **Transport maritime : les nouvelles routes polaires ne devraient pas bouleverser le commerce mondial** »

L'ouverture de nouvelles routes maritimes au pôle Nord du fait du réchauffement climatique n'aura qu'une conséquence modeste sur le commerce, selon le Centre d'études prospectives et d'informations internationales.

Le réchauffement climatique va-t-il chambouler la géographie de la mondialisation commerciale ? L'ouverture en Arctique, « grâce » à la fonte des glaces, de nouvelles voies propres à la navigation de porte-conteneurs suscite autant de fantasmes que de répulsion. Or, « *ces nouvelles routes n'auront qu'un impact modeste sur le commerce mondial* », estime une étude tout juste publiée par le Centre d'études prospectives et d'informations internationales (Cepii).

Le changement climatique est en train de bouleverser la donne : l'été dernier, les températures ont été anormalement élevées dans le cercle polaire arctique, dépassant par endroits les 30 °C. Et pour la première fois, entre fin août et fin septembre, un navire porte-conteneurs de Maersk, la première compagnie maritime au monde, a relié Saint-Pétersbourg depuis Vladivostok en longeant les côtes sibériennes. Jusqu'alors, seuls des navires de moindre taille avaient parcouru cette route, désormais accessible de juillet à octobre.

Des gains commerciaux limités

La lettre du Cepii souligne que trois nouvelles voies pourraient s'ouvrir à la navigation de façon permanente, d'ici à 2050 et au-delà. Outre celle qui longe la Sibérie (passage du Nord-Est), un autre itinéraire borde la côte septentrionale (passage du Nord-Ouest), les deux débouchant sur l'océan Pacifique via le détroit de Béring. Une troisième route, enfin, la Transpolaire, reliera l'Atlantique au Pacifique à travers l'océan Arctique.

Dans bien des cas, ces passages réduiront effectivement les distances, comparées aux voies commerciales traditionnelles passant par le canal de Suez. Le trajet entre Reykjavik (Islande) et Tokyo (Japon) sera ainsi quasiment divisé par deux. Pour autant, les gains en termes commerciaux seront limités, jugent les auteurs, qui ont réalisé leurs calculs en étudiant les effets sur les échanges de l'ouverture des canaux de Suez (1869) et Panama (1920). « *La distance n'est pas le seul facteur qui joue dans les relations commerciales, il y a aussi la langue, la proximité culturelle ou la politique commerciale* », explique M. Umana Dajud.

Les principaux bénéficiaires seront, sans surprise, les pays du nord de l'Europe et de l'Asie, dont les ports gagneront en accessibilité. Le Japon, la Chine, la Norvège ou l'Allemagne verront leurs exportations augmenter d'un iota, de 0,04 % à 1,11 %. In fine, ces nouvelles routes polaires permettront à l'ensemble du commerce mondial d'enregistrer une maigre progression, comprise entre +0,04 % et +0,32 %.

Et encore, cette estimation ne prend-elle pas en compte le coût engendré par une navigation arctique qui devrait rester complexe pendant encore un certain nombre d'années. De fait, la calotte glaciaire a beau fondre à toute vitesse, les icebergs ne sont pas près de disparaître entièrement, nécessitant l'intervention de brise-glace pour ouvrir la voie. « *Le ravitaillement et le sauvetage de navires en détresse pourraient demeurer plus coûteux en raison de l'accès difficile aux côtes de l'océan Arctique* », ajoute l'étude.

« Une goutte d'eau dans l'océan »

Enfin, tout laisse penser que la Russie comme le Canada réfléchiront à imposer un droit de passage aux navires passant le long de leurs côtes septentrionales. Autant de surcoûts susceptibles de réduire fortement – voire tout à fait – les gains estimés pour le commerce mondial.

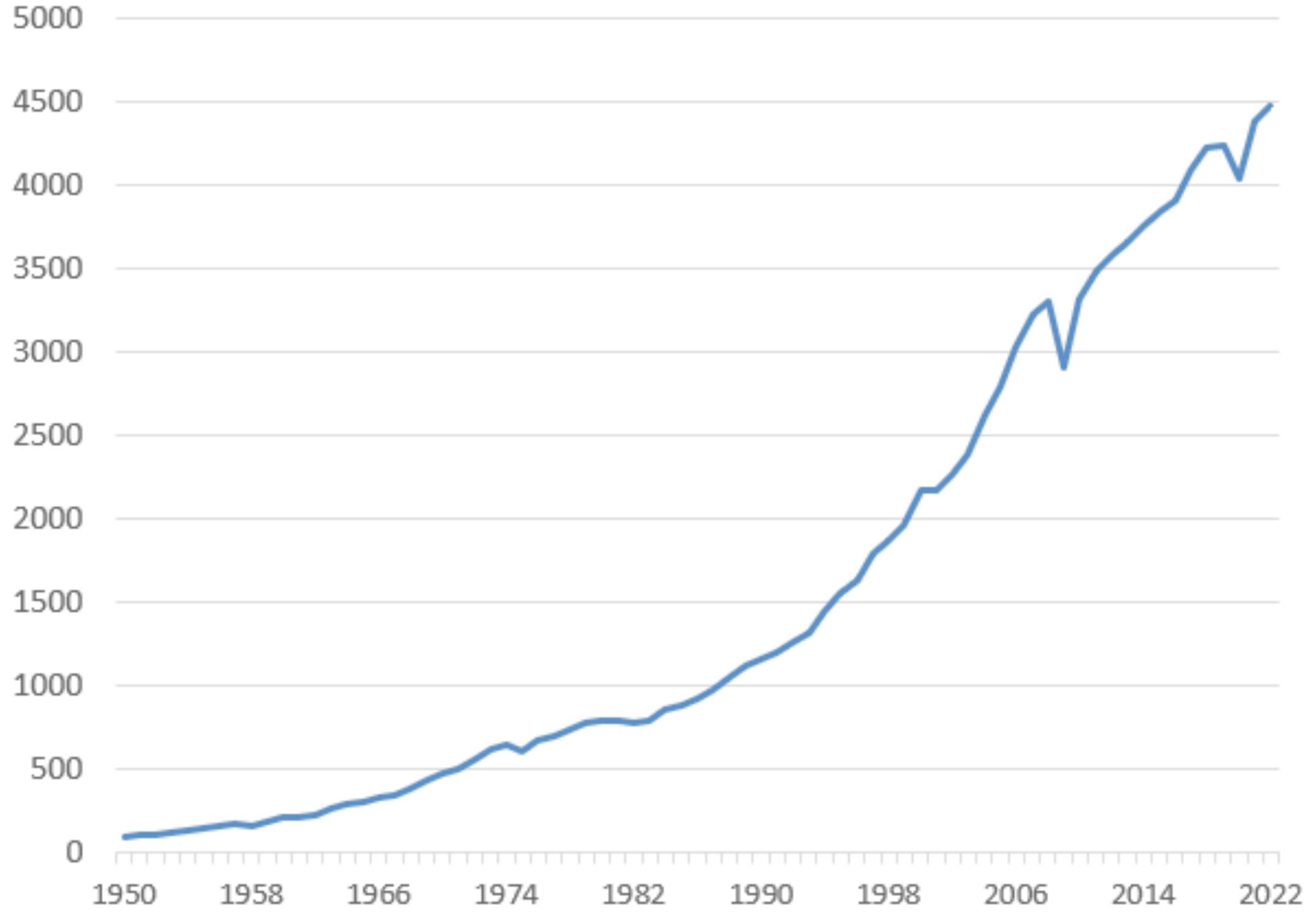
Plus insignifiants encore sont les bénéfices attendus pour le produit intérieur brut (PIB) mondial. Le Cepii le chiffre à 0,02 % soit quelque 16 milliards de dollars par an (14 milliards d'euros). *« Soit une goutte d'eau dans l'océan, soulignent les deux économistes, en comparaison des dégâts causés par la fonte des glaces, estimés entre 7 000 et 90 000 milliards de dollars d'ici à la fin du siècle. »*

Tel constat n'empêche pas les convoitises de monter autour de ces raccourcis maritimes. Début septembre, le président russe, Vladimir Poutine, invitait « *tous les partenaires intéressés à développer cette route prometteuse* ». Au grand dam des défenseurs de l'environnement, la Russie a déjà prévu d'investir plus de 40 milliards de roubles (533 millions d'euros) dans son projet de budget 2019-2021 afin de mieux exploiter cette route avec des infrastructures portuaires et la construction de brise-glace à propulsion nucléaire.

Marie de Vergès

- **Les flux commerciaux**

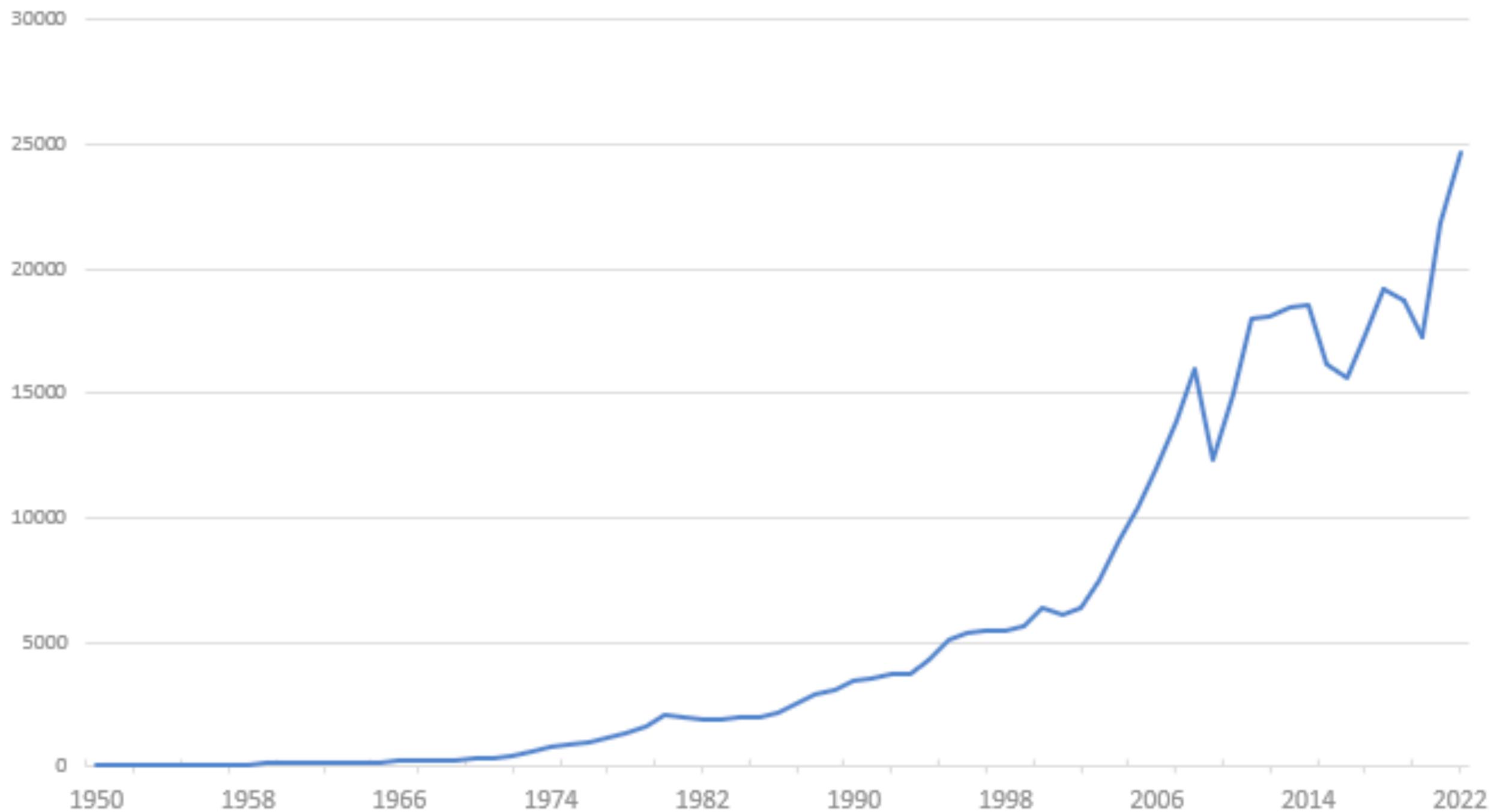
Evolution of world trade, 1950-2022
Volume index, 1950=100



Source : OMC

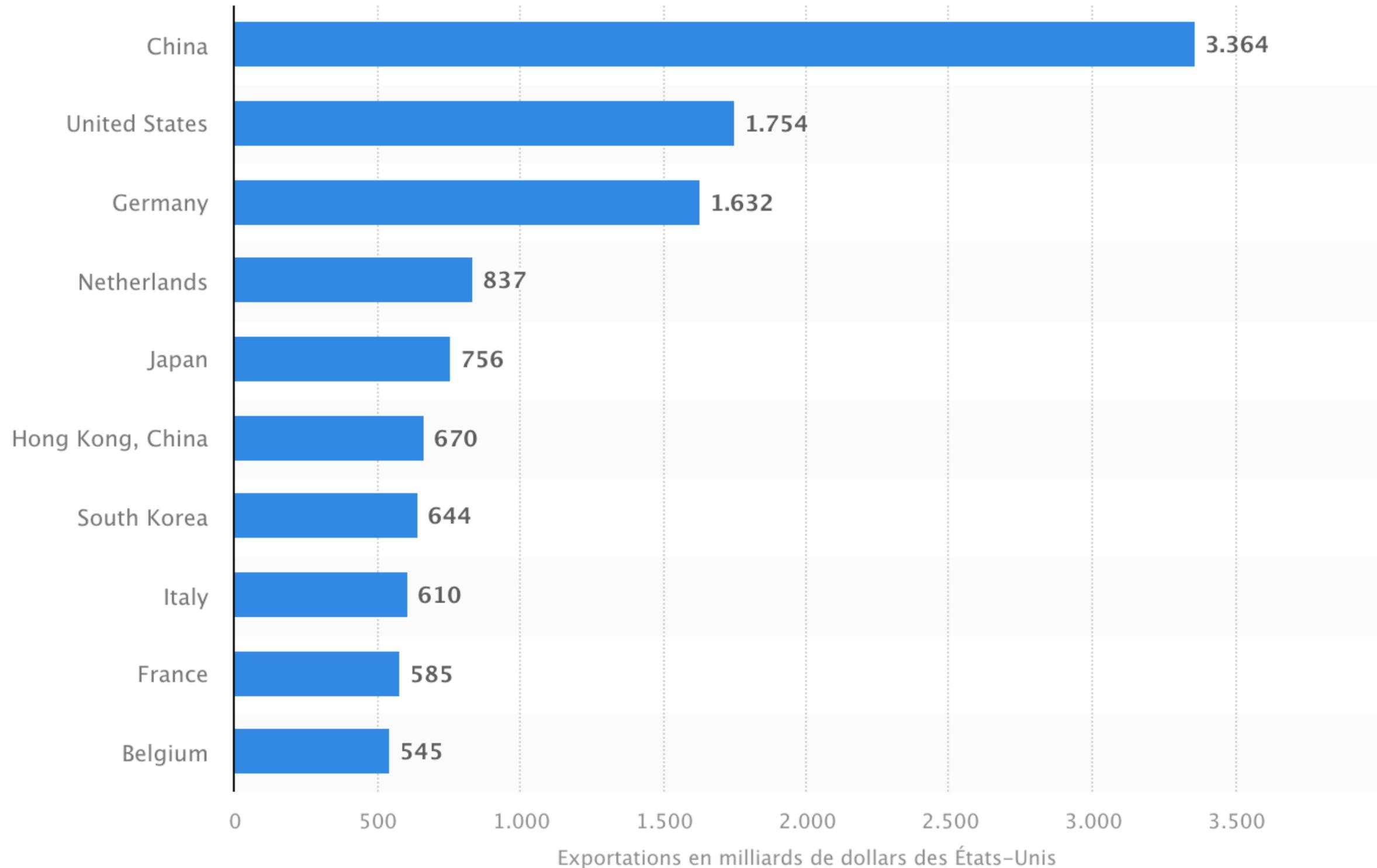
Average of Value

Evolution of World Trade, 1950-2022
Values, Billion USD



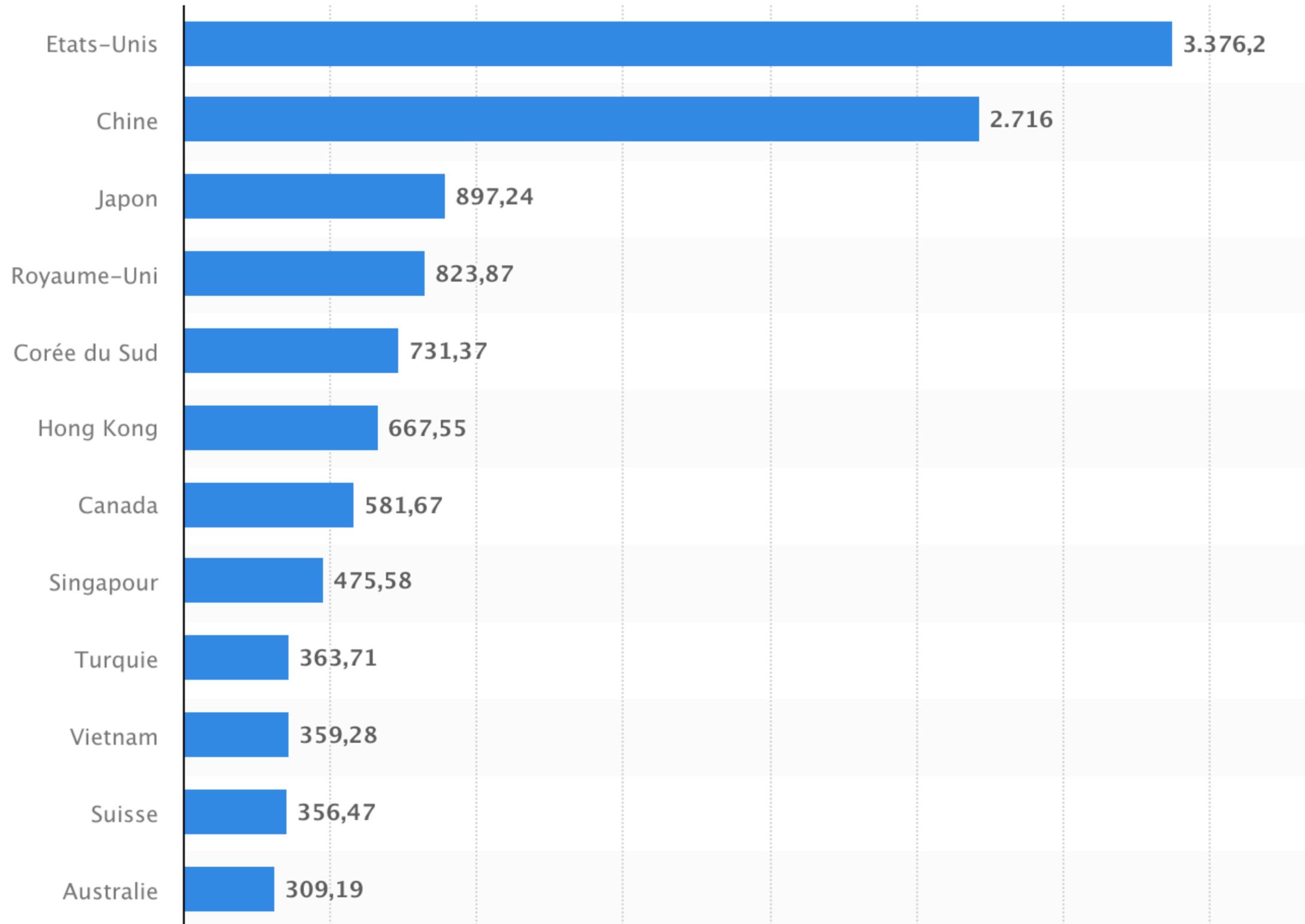
Classement des principaux pays exportateurs dans le monde en 2021/2022

(en milliards de dollars des États-Unis)



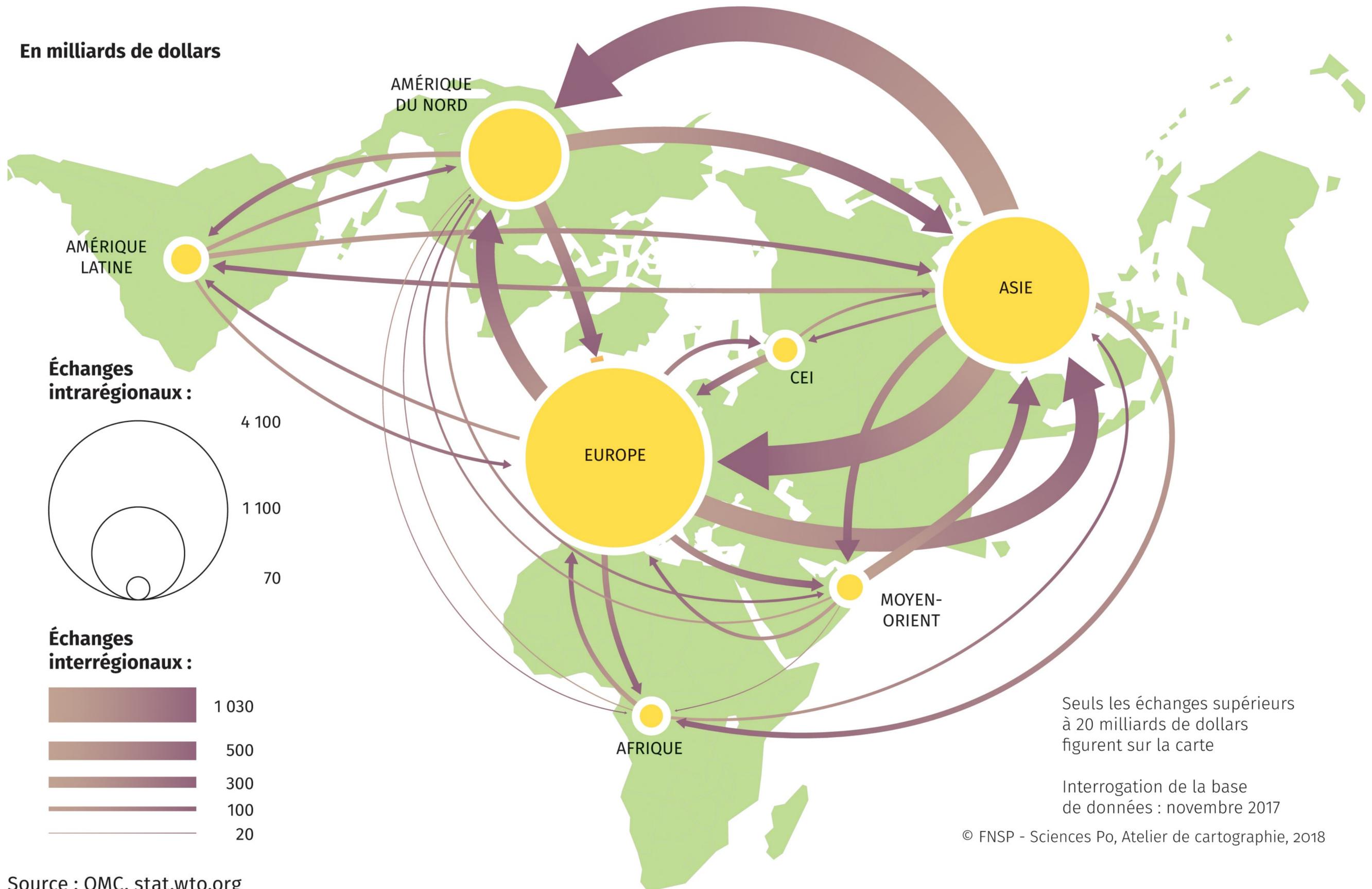
Classement des principaux pays importateurs dans le monde en 2022

(en milliards de dollars des États-Unis)



Commerce de marchandises, 2016

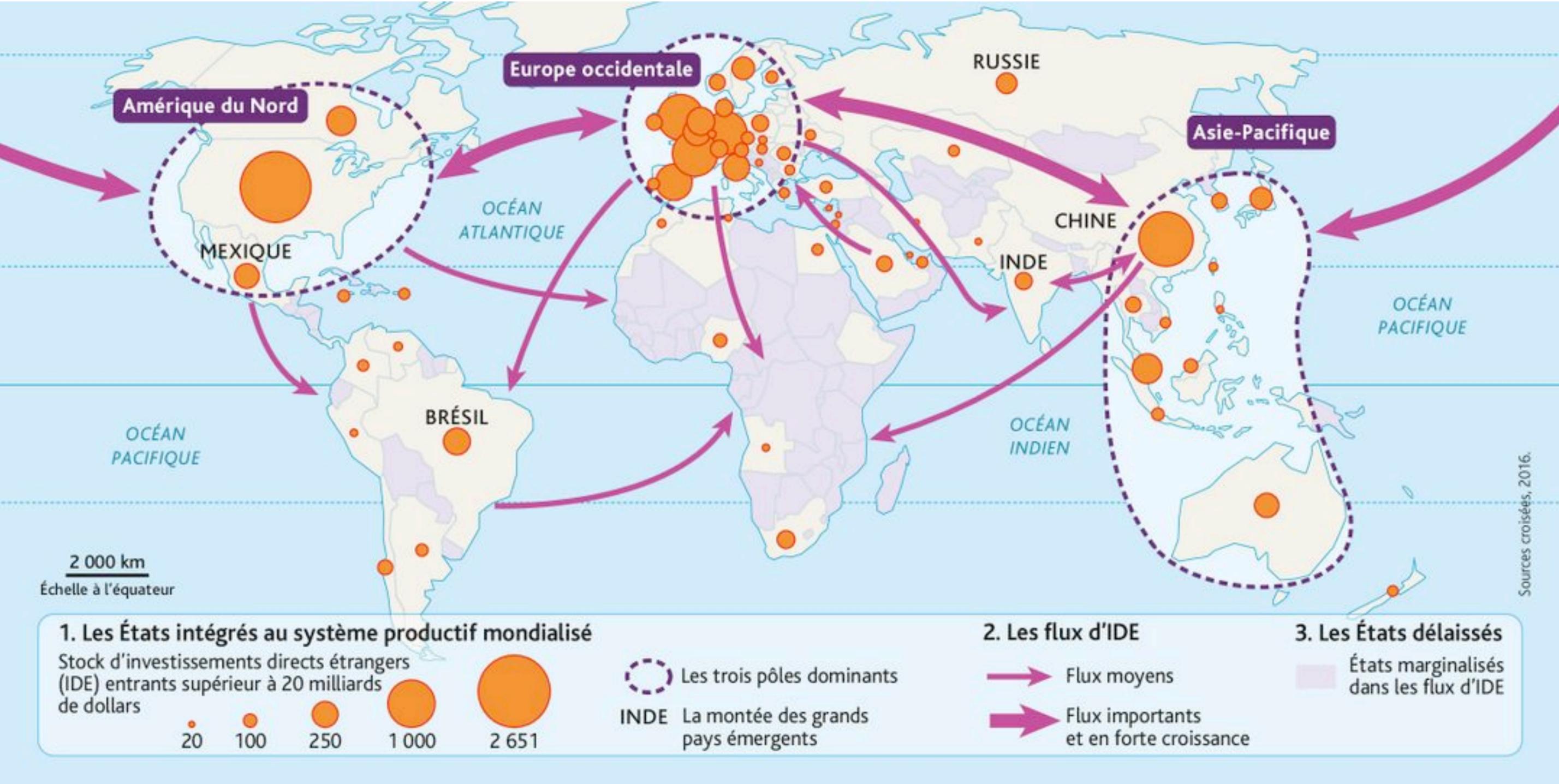
En milliards de dollars



Source : OMC, stat.wto.org

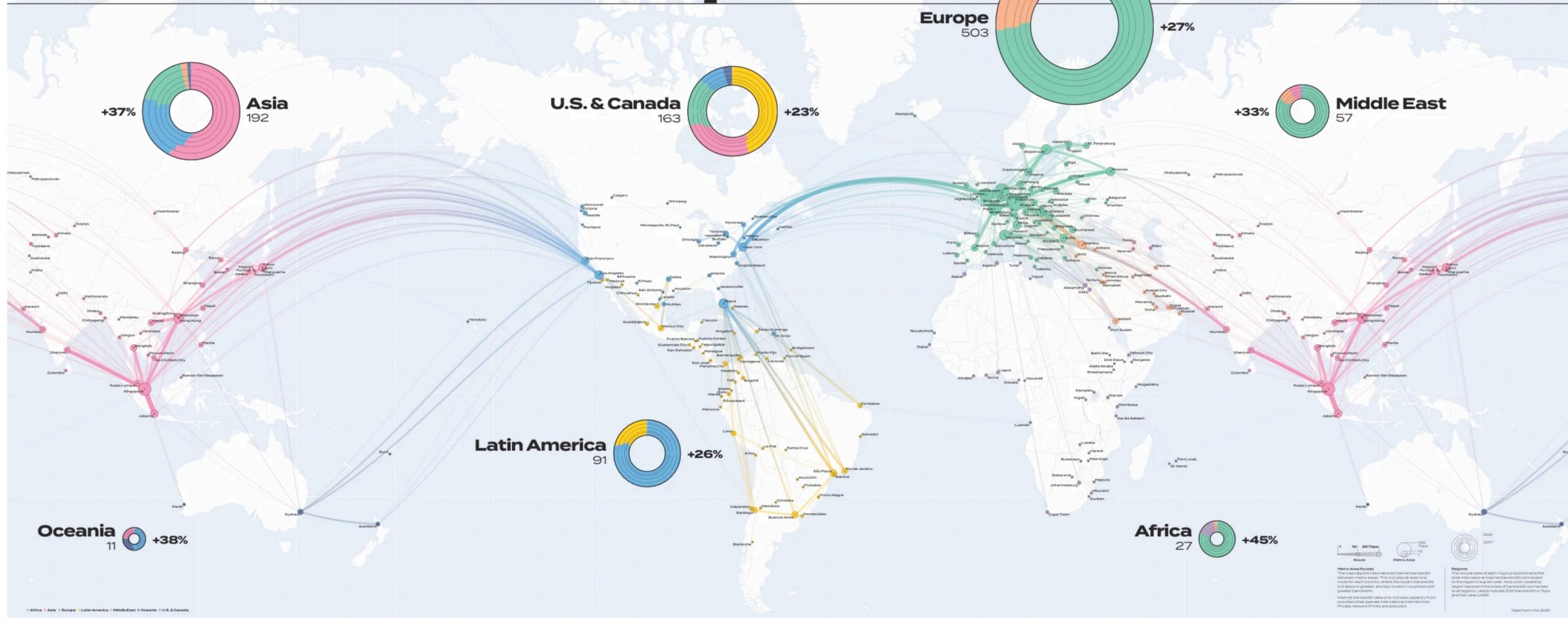
- **Les flux de capitaux**

Les investissements directs à l'étranger (IDE)

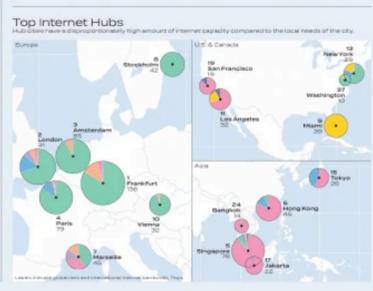
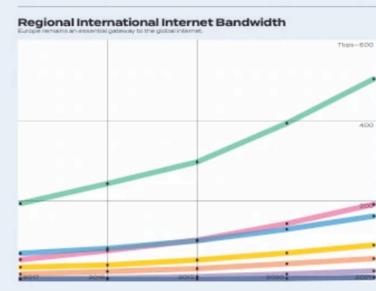
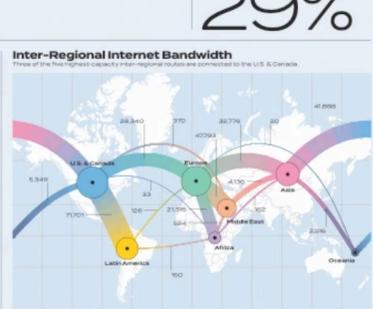
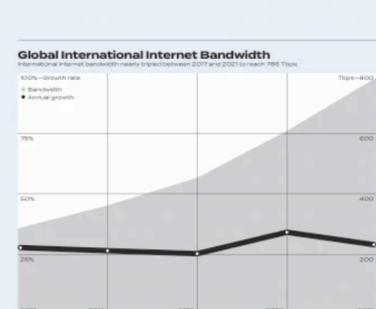


- **Les flux d'informations**

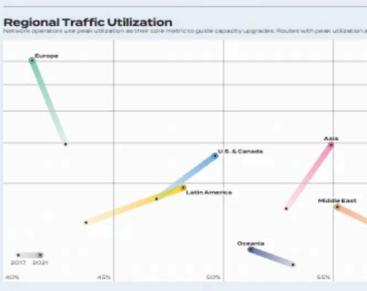
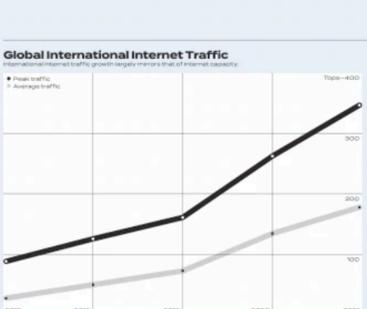
Global Internet Map 2022



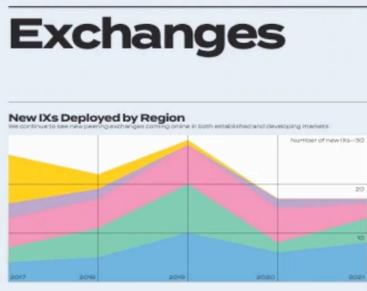
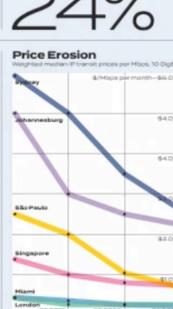
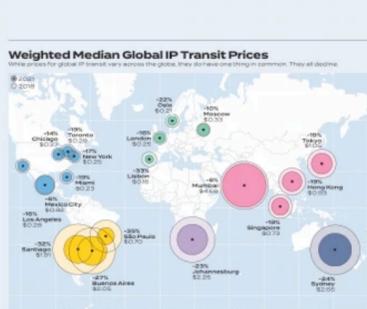
Capacity



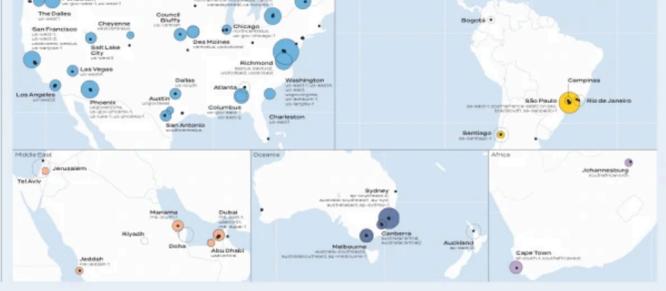
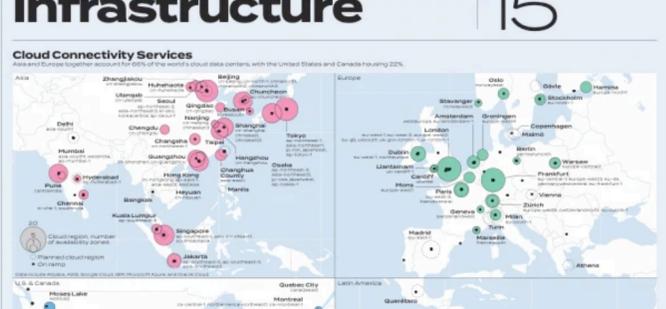
Traffic

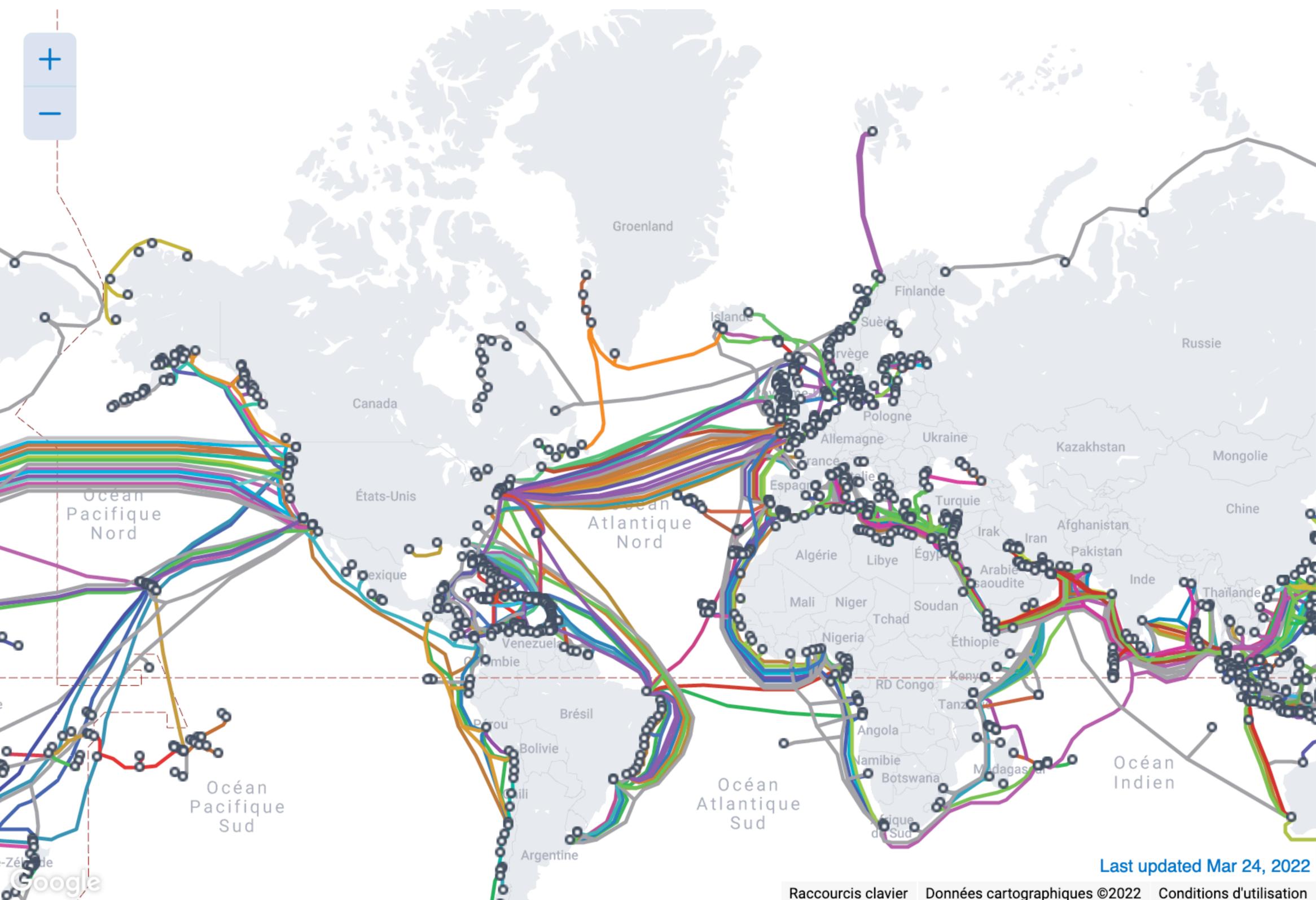


Prices



Cloud Infrastructure





Submarine Cable Map

The Submarine Cable Map is a free and regularly updated resource from [TeleGeography](#).

Sponsored by



Submarine Cables

- 2Africa
- ACS Alaska-Oregon Network (AKORN)
- Aden-Djibouti
- Adria-1
- AEC-1
- Africa-1



Last updated Mar 24, 2022



THOMAS
GOMART

Guerres invisibles

*Nos prochains défis
géopolitiques*

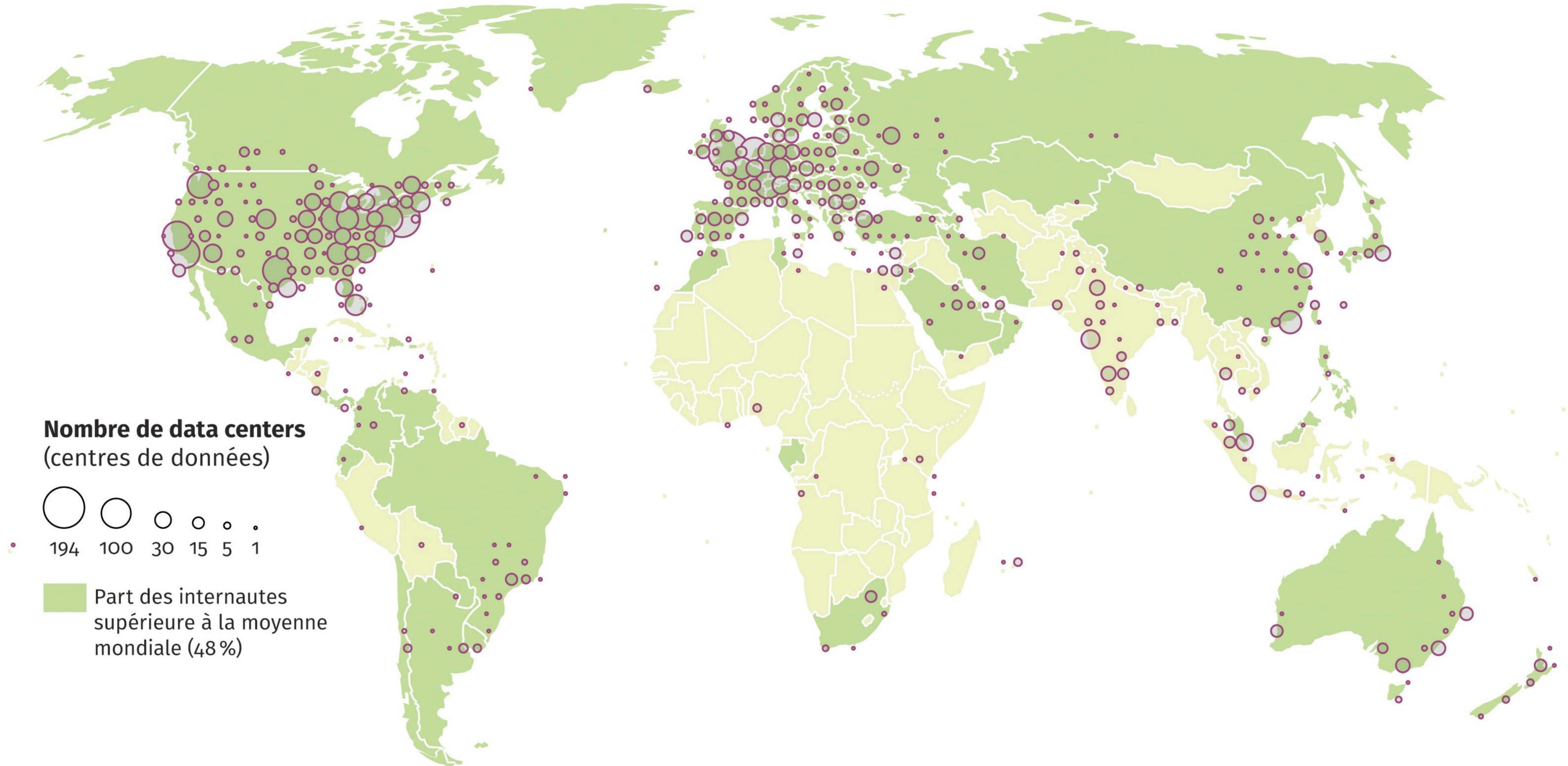


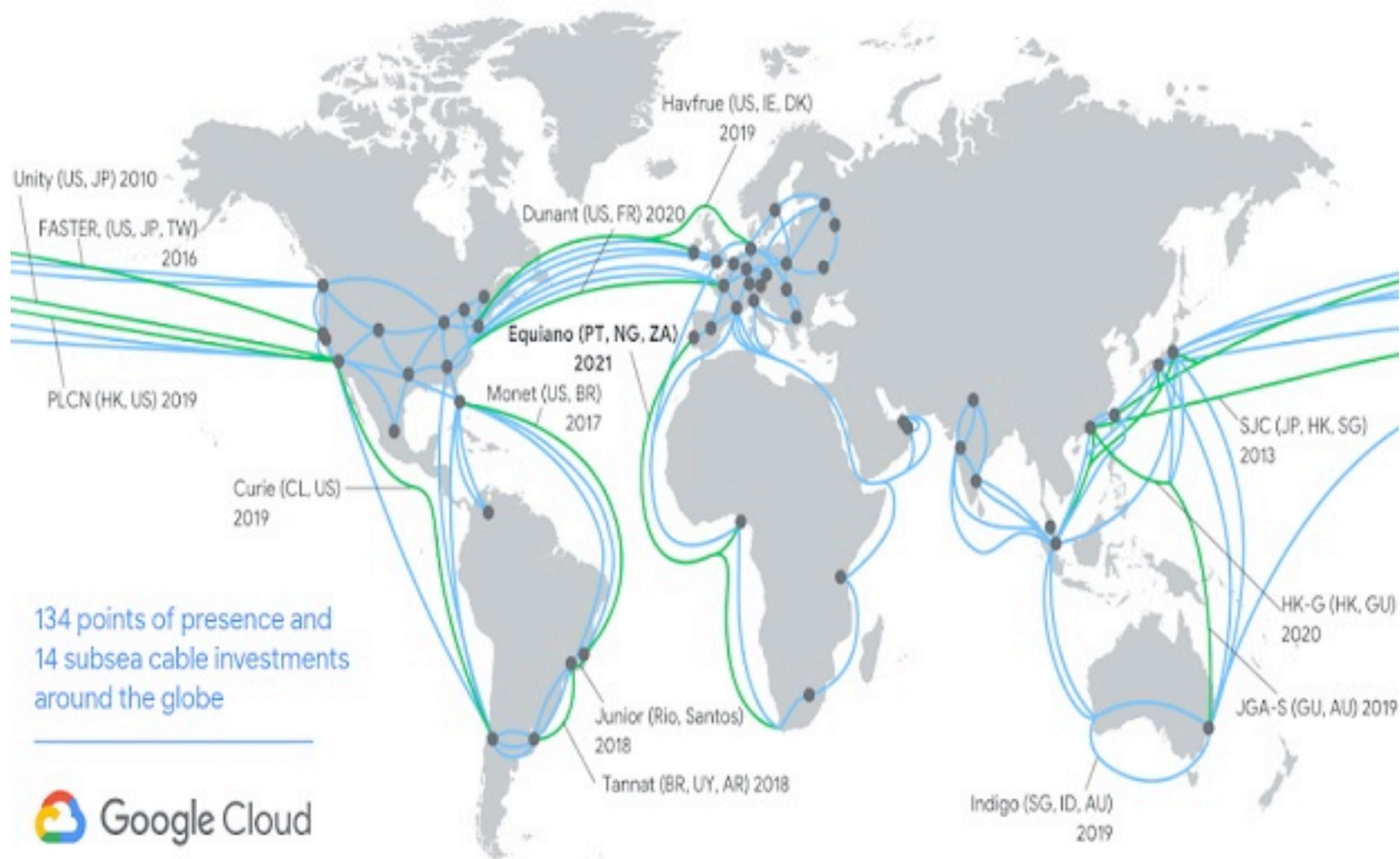
PAR L'AUTEUR DE
**L'AFFOLEMENT
DU MONDE**

Tallandier
ESSAIS

« *mondialisation continue par numérisation* »

Localisation des data centers, janvier 2018





134 points of presence and
14 subsea cable investments
around the globe

Google's Subsea Cable Curie lands in Chile



« L'ultra-puissant câble sous-marin Dunant est arrivé en Vendée »

Propriété de Google, cette autoroute de fibre optique reposant sous l'Atlantique permettra d'absorber les échanges de données toujours plus importants entre les Etats-Unis et l'Europe. »



La Tribune, 13 mars 2020.

C'est Orange, partenaire de Google sur ce projet, qui a assuré l'atterrissage de Dunant en Vendée. Le câble doit ensuite être raccordé à la station de Saint-Hilaire-de-Riez, qui appartient à l'opérateur historique.
(Crédits : Stéphane Foulon (Orange))

« L'Europe est en passe de perdre la guerre des câbles sous-marins »

Sous l'océan se joue un jeu géostratégique et économique majeur : le contrôle des liaisons intercontinentales des télécommunications, rappelle Marie Charrel.

Publié le 12 mai 2021 à 16h24 - Mis à jour le 14 mai 2021 à 12h09 | 🕒 Lecture 3 min.

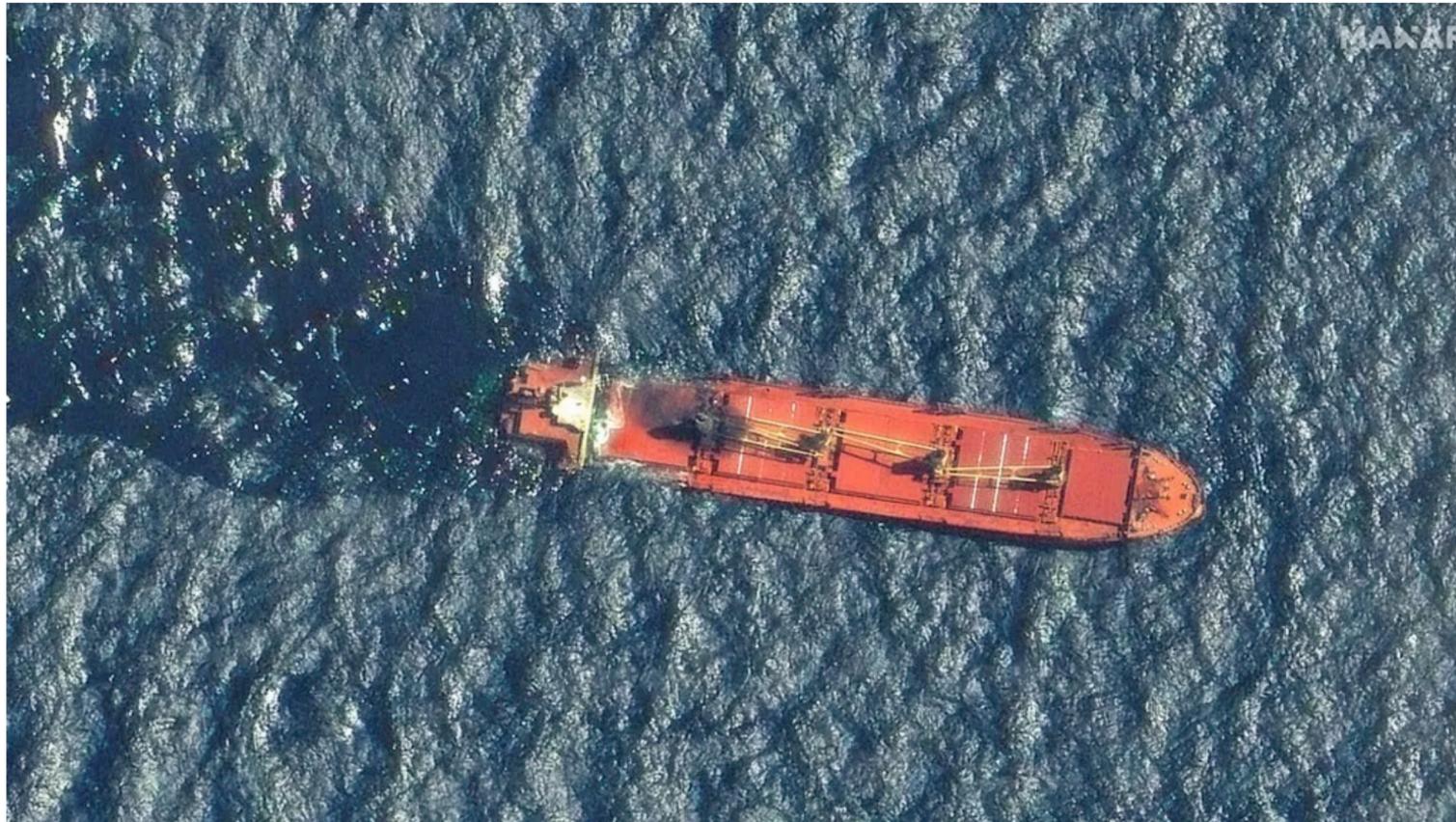
Chronique S'il y a bien une chose que l'Union européenne (UE) ne sait pas faire, c'est parler de ses succès. Ce mois-ci, le Portugal inaugure EllaLink, un câble de télécommunication sous-marin joignant le port de Sines à celui de Fortaleza, au Brésil. Ça n'a l'air de rien, mais cette « autoroute » permettant la transmission de données à grande vitesse est la première à relier directement l'Europe à l'Amérique du sud. Jusqu'ici, les données échangées entre les deux continents transitaient par les Etats-Unis.

EllaLink repose sur Bella, un consortium regroupant des organismes de recherche d'Europe et d'Amérique latine. Construit en grande partie grâce à des fonds européens, il apporte une pierre à la souveraineté numérique européenne. Les optimistes applaudissent. Les pessimistes soulignent que le câble portugais pèse bien peu dans la discrète guerre qui se joue depuis quelques années sous nos océans, aussi bien stratégique qu'économique et technologique.



Des câbles sous-marins, indispensables pour Internet, coupés en mer Rouge

Une immense majorité du trafic internet passe sous la surface de la mer, par des câbles sous-marins. Plusieurs d'entre eux auraient été coupés par l'ancre du « Rubymar », un cargo qui a été coulé en mer Rouge par les rebelles houthistes du Yémen.



Le cargo « Rubymar » (photo) a coulé samedi 2 mars 2024, deux semaines après avoir été attaqué par les rebelles Houthis en mer Rouge.



STARLINK



< Épisodes



Starlink, les influents satellites d'Elon Musk

[L'Heure du Monde](#) | [Le Monde](#)



00:14

22:16



Voir la description

La guerre en Ukraine a révélé l'importance stratégique des constellations de satellites, depuis qu'Elon Musk a envoyé à Kiev des antennes Starlink pour rétablir l'accès à Internet dans certaines zones du pays. Alexandre Piquard, journaliste au *Monde*, explique dans ce podcast comment ce système s'est imposé comme atout économique et militaire.

Ecouter aussi :

[Elon Musk a-t-il trop de pouvoir ?](#)

[Débris spatiaux : une catastrophe finira-t-elle par arriver ?](#)

Un épisode Garance Muñoz. Réalisation et musique originale : Amandine Robillard. Présentation et rédaction en chef : Morgane Tual. Dans cet épisode : extraits de reportages de l'AFP et extrait d'une interview de Gwynne Shotwell enregistrée par Alexandre Piquard.

- **Les flux migratoires**

Atlas des migrations

De nouvelles solidarités à construire

Catherine Wihtol de Wenden



SIXIÈME ÉDITION

autrement

Maria Gravari-Barbas
Sébastien Jacquot

Atlas mondial du tourisme et des loisirs

Du Grand Tour aux voyages *low cost*



autrement

Vocabulaire des flux migratoires

« **Brain drain** » : « fuite des cerveaux ». Expression qui désigne l'émigration de travailleurs qualifiés.

Diaspora : dispersion à travers le monde de migrants d'une même origine, ayant maintenu des liens (culturels, économiques) entre eux.

Émigration / Immigration Fait de quitter un espace, dit de départ, pour aller s'installer durablement ailleurs / Fait d'entrer dans un espace, dit d'arrivée, pour s'y installer. La différence entre le nombre d'immigrants et le nombre d'émigrants dans un espace est le **solde migratoire**. Donc émigré : personne qui quitte son pays pour s'installer durablement dans un autre pays ; immigré : personne qui arrive dans un pays étranger au sien pour s'y installer durablement.

Espace de transit : pays ou régions traversés par les migrants lors de leur déplacement.

Espace Schengen : zone de libre-circulation des personnes entrée en vigueur en 1995 et comptant **27 pays en 2023** (la Croatie est entrée le 1er janvier 2023), dont 4 ne sont pas membres de l'UE.

- **23 des 27 membres** de l'Union européenne (UE). La Bulgarie, la Roumanie, Chypre n'y participent pas encore. L'Irlande, quant à elle, bénéficie d'un statut particulier et ne participe qu'à une partie des dispositions Schengen ;
- **4 États associés**, non-membres de l'UE : Norvège, Islande, Suisse et Liechtenstein.

Migration : déplacement d'une personne ou d'une population qui implique un changement de domicile pour une durée longue. Une migration internationale suppose un changement de pays et le passage de frontières.

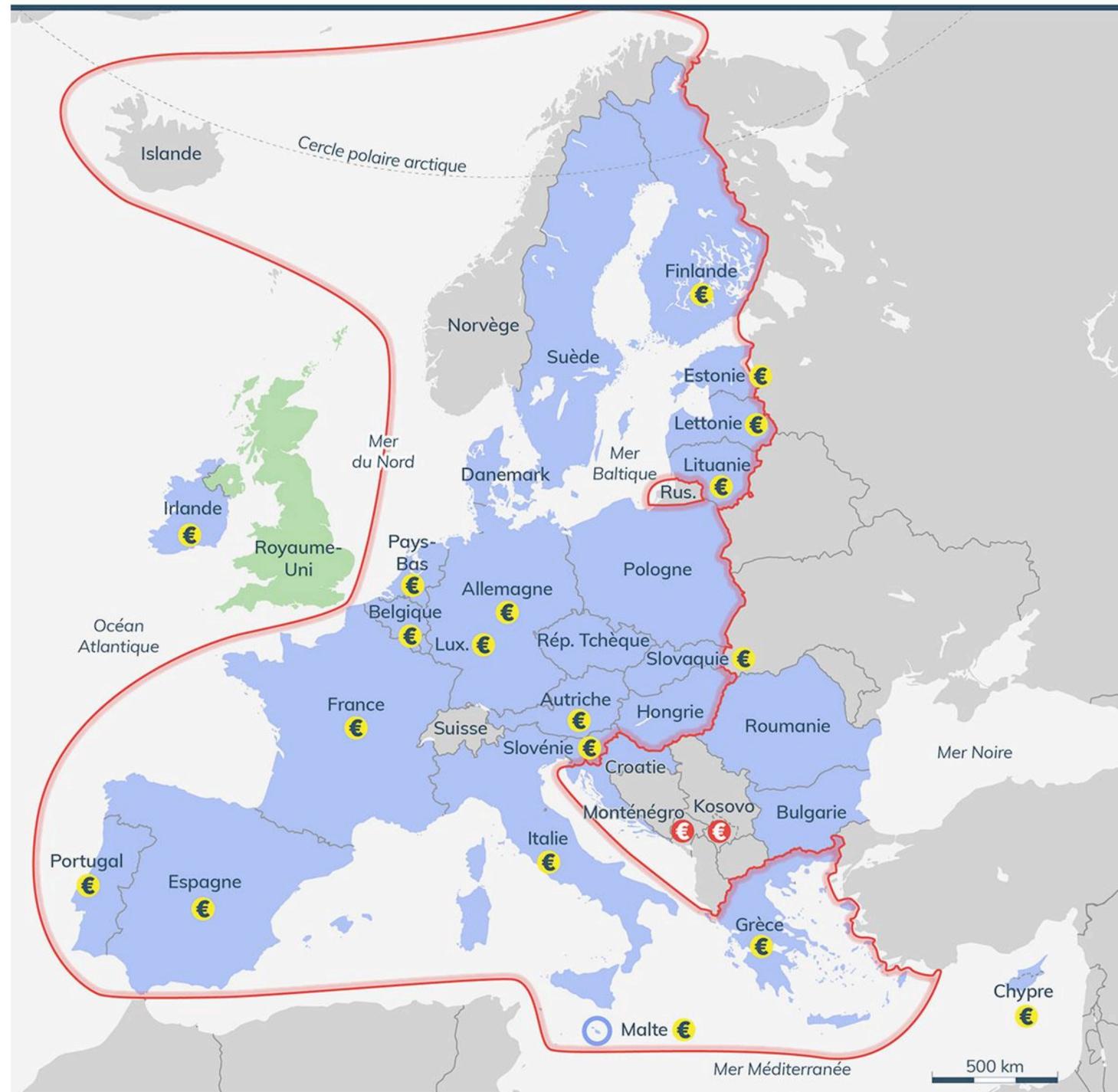
Mobilités : déplacements de personnes. Des **mobilités circulatoires** sont des déplacements non linéaires, comportant des allers-retours en fonction de choix d'itinéraires successifs.

Réfugié : personne qui a fui son pays d'origine, craignant pour sa vie ou sa liberté.

Les flux migratoires dans le monde



Les États membres de la zone euro et de la zone Schengen



 Pays membres de l'Union européenne

 ex-membre (1973-2020)

 Zone Schengen de libre circulation

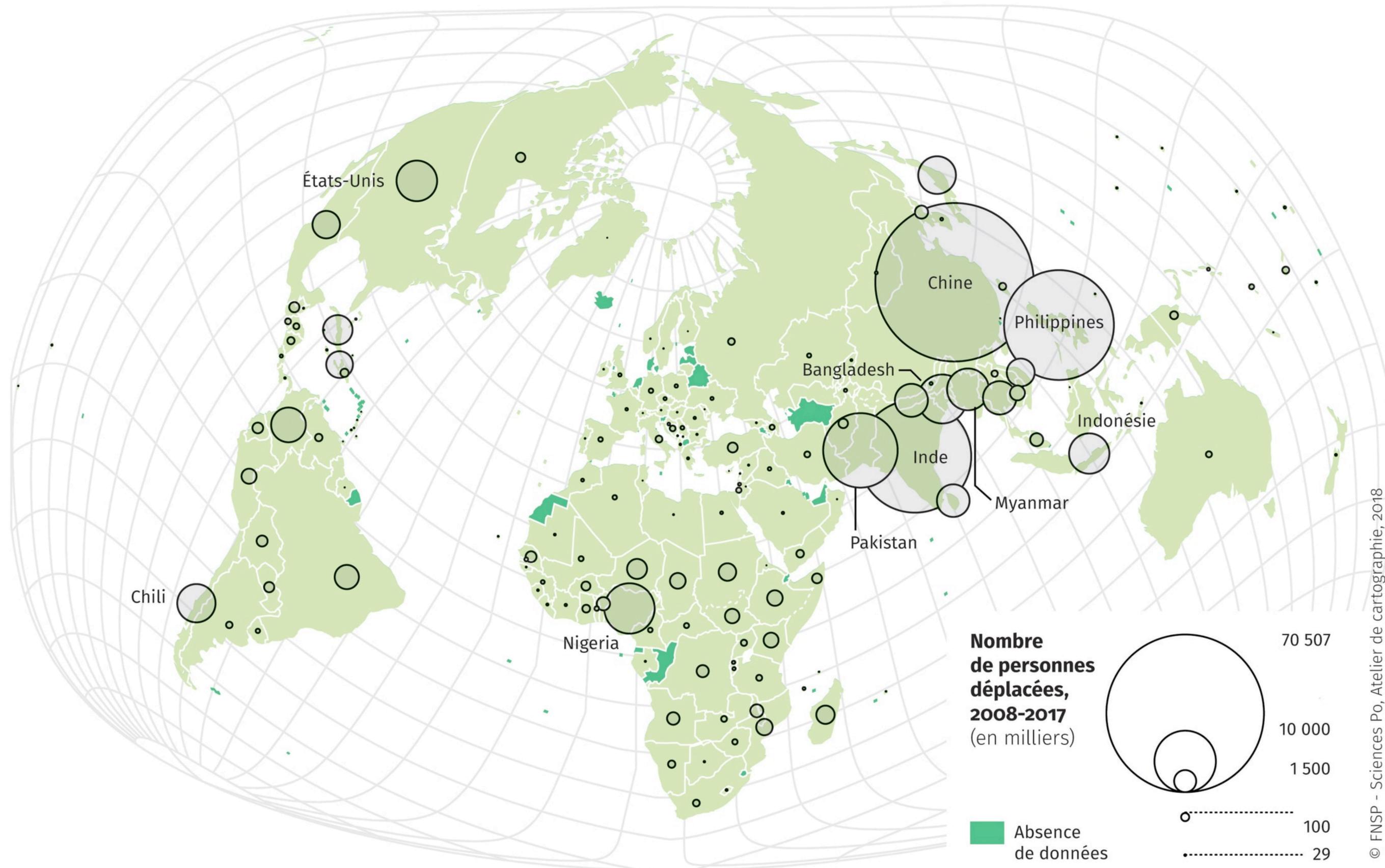
 Pays membres ayant adopté l'euro

 Pays non membres de l'Union européenne ayant adopté unilatéralement l'euro

Source : Europa.eu ; Banque centrale européenne

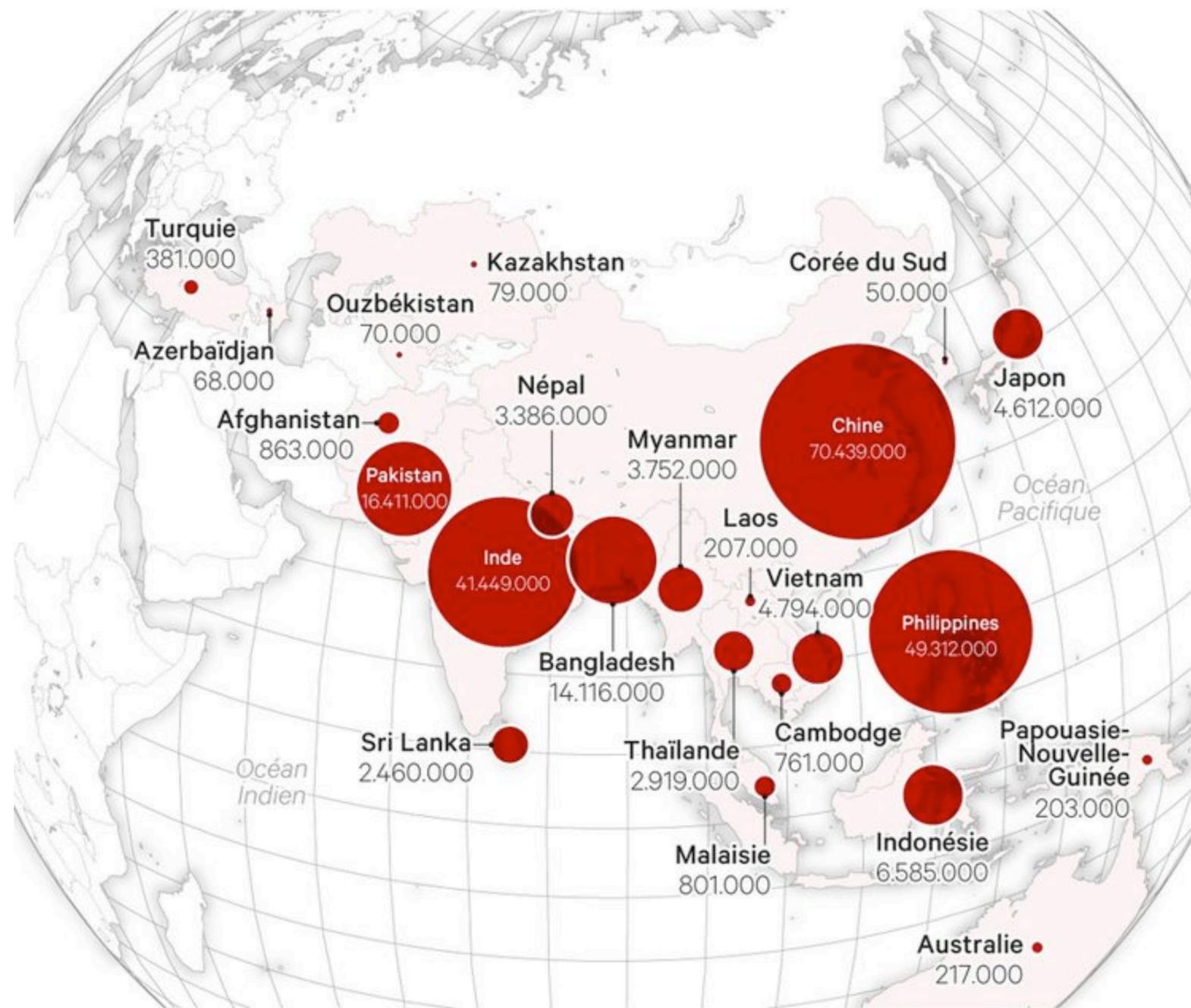
Cartographie : Dario Ingiusto

Personnes déplacées à cause de catastrophes naturelles, 2008-2017

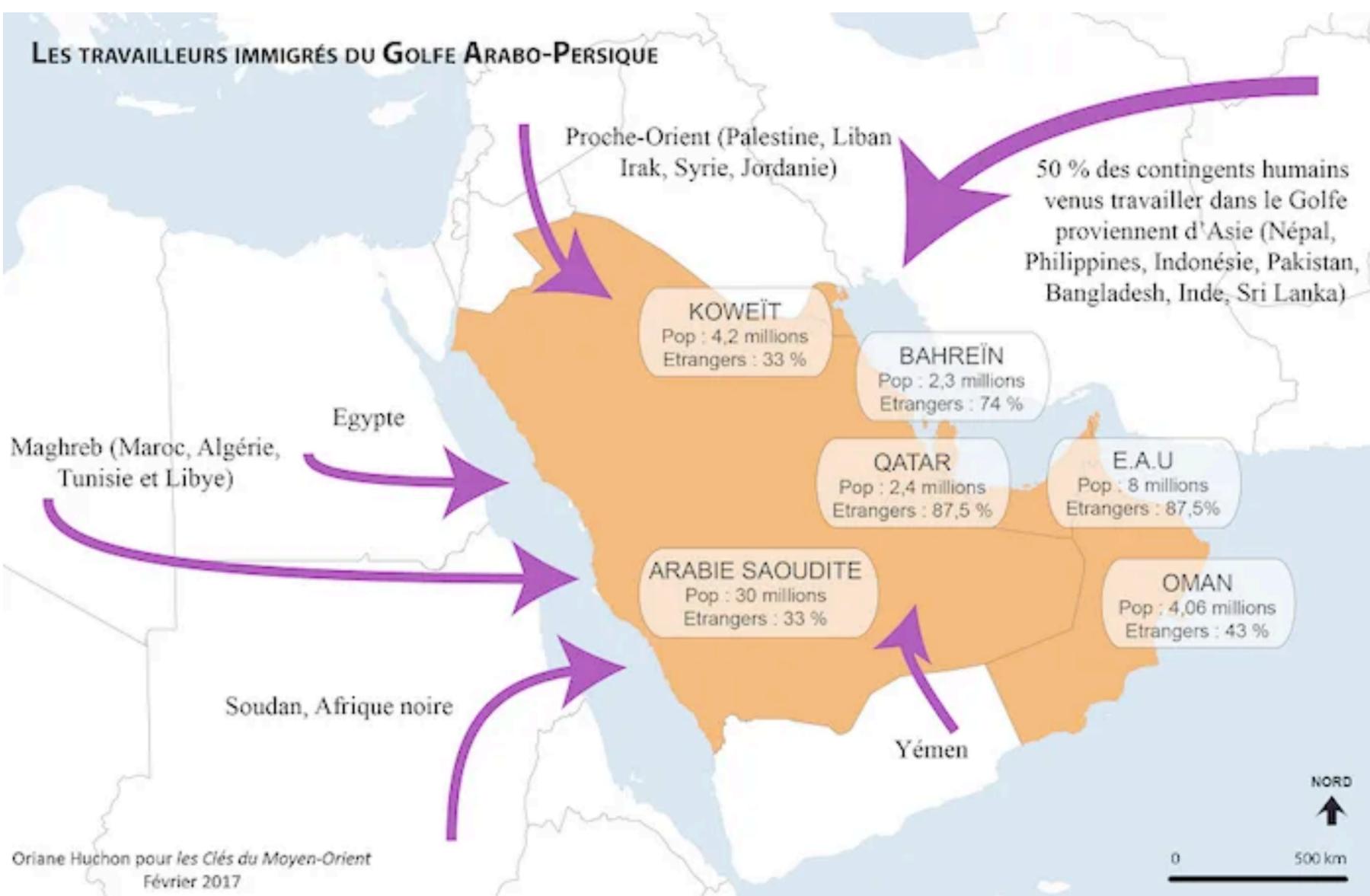


Des millions de réfugiés climatiques

Nombre de déplacés internes pour des raisons climatiques en Asie et dans le Pacifique entre 2010 et 2021

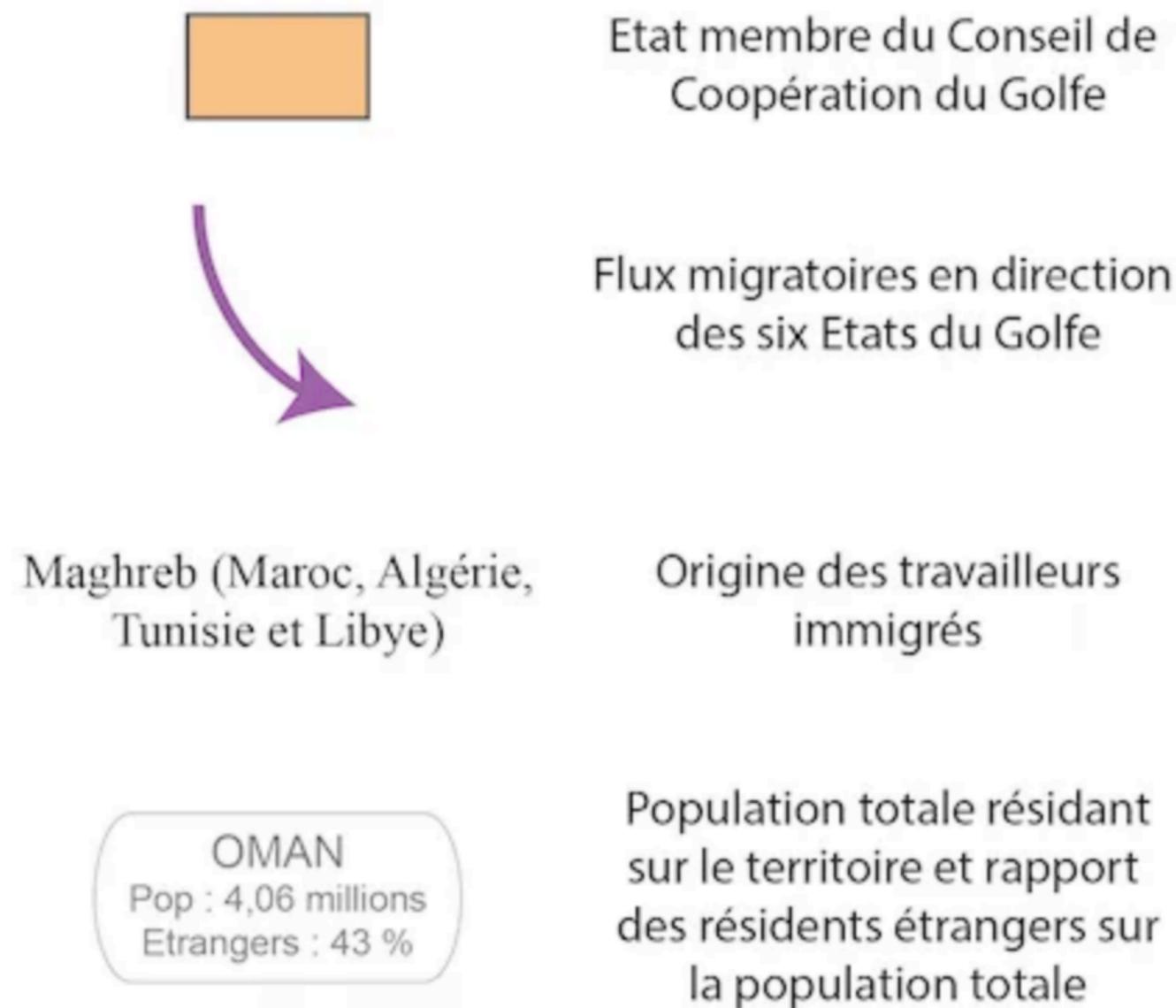


SOURCE : INTERNAL DISPLACEMENT MONITORING CENTRE, 2022



LES TRAVAILLEURS IMMIGRÉS DU GOLFE ARABO-PERSIQUE

Oriane Huchon pour *les Clés du Moyen Orient*, février 2017



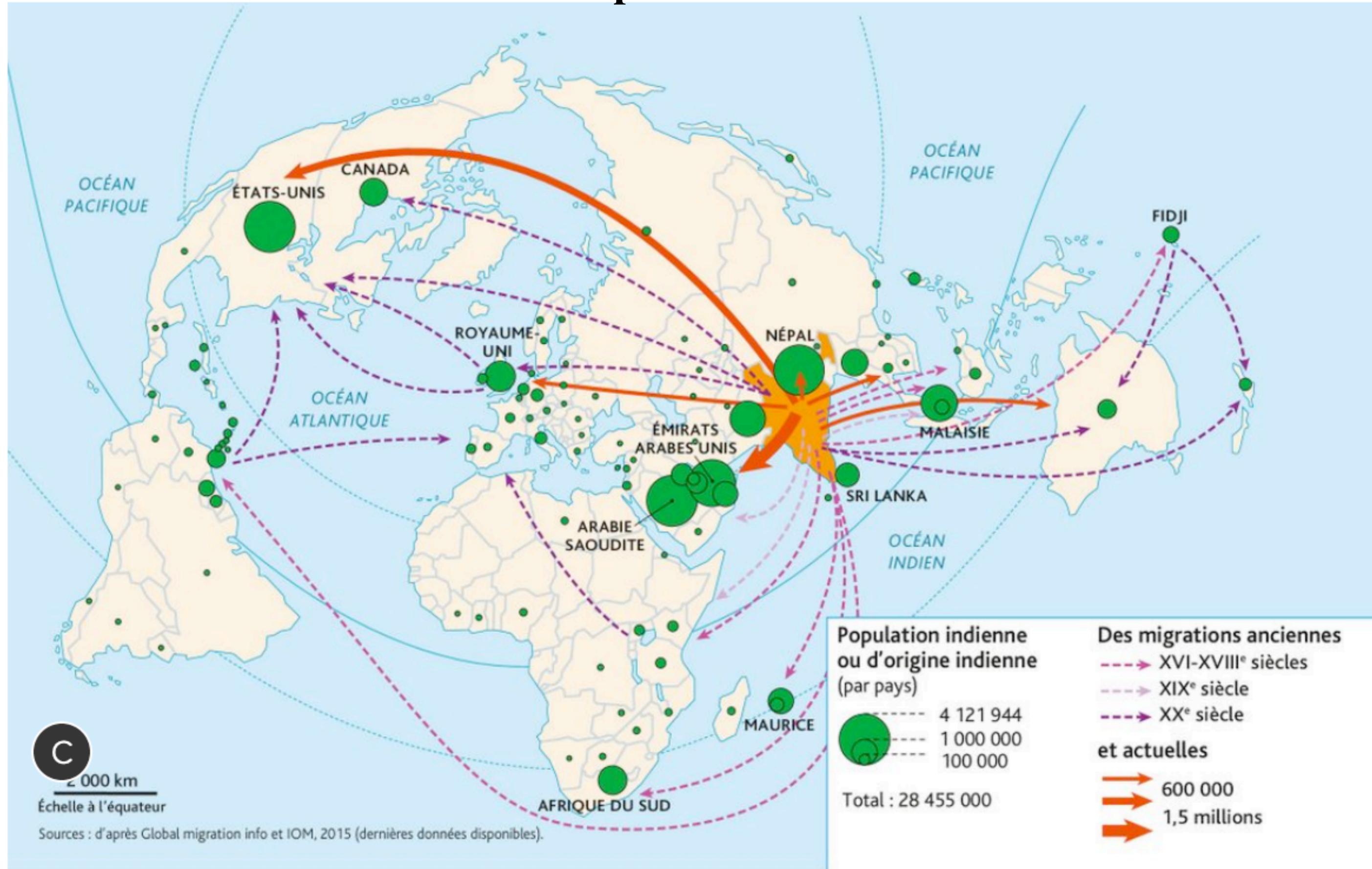
Sources : Nazim Kurundeyr, « Derrière l'eldorado, l'Enfer », *Manière de voir, Le monde diplomatique n°147*, Juin-juillet 2016
Fond de carte: Comersis. com

Boutiques dans le « *Little India* » de Toronto, Canada

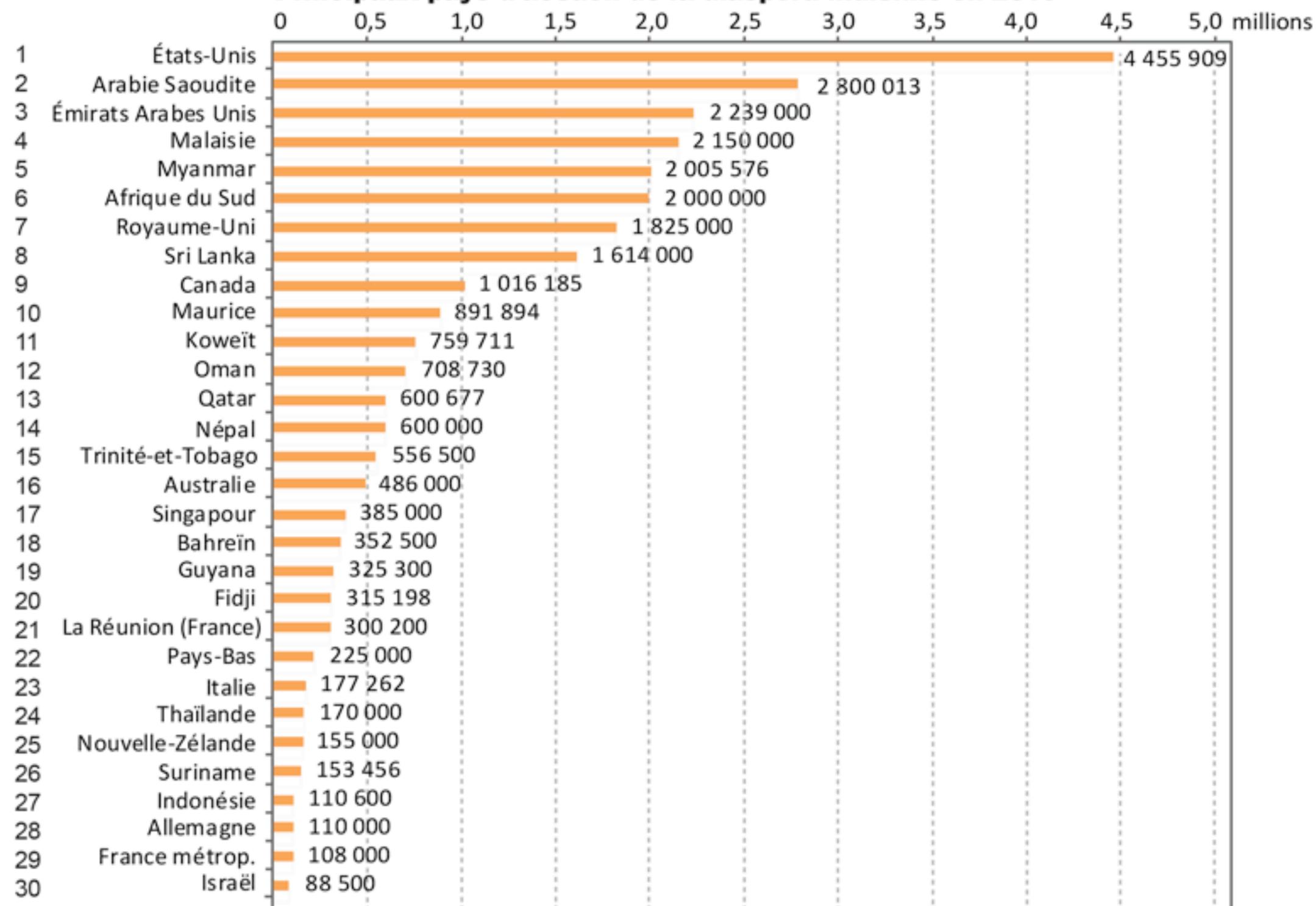


Le centre-ville de Toronto accueille un quartier commerçant sud-asiatique principal alors que les lieux de résidence des immigrants sud-asiatiques sont situés en périphérie.

La diaspora indienne



Principaux pays d'accueil de la diaspora indienne en 2015



Source : Ministry of Overseas Indian Affairs (statistiques NRI+PIO)

Crédit : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr>, ENS-Lyon / DGESCO ;

Réalisation : H. Parmentier, UMR 5600 EVS, ENS de Lyon

Journée des Indiens de l'étranger en 2015

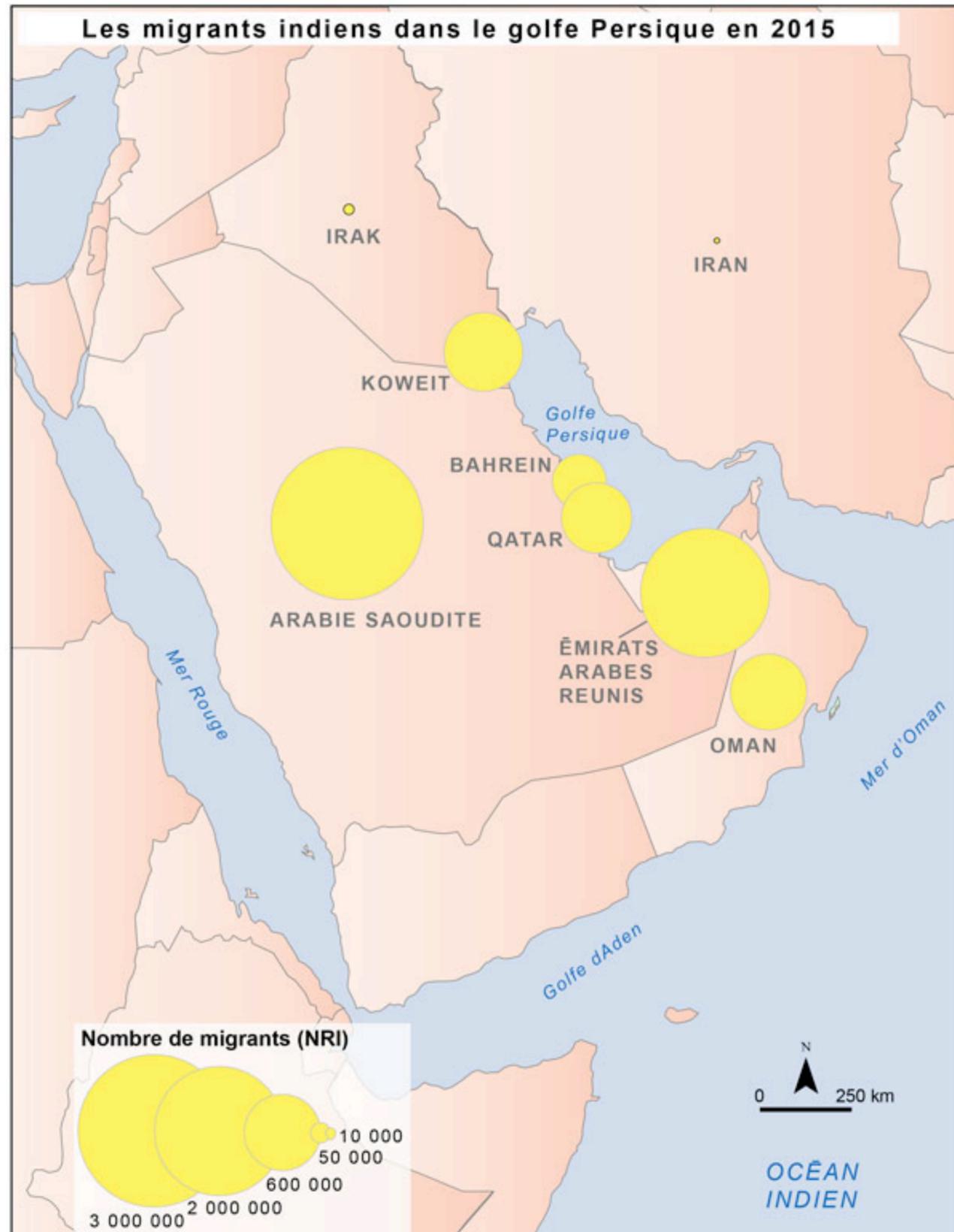


Le premier ministre indien, Narendra Modi, présentant le timbre-poste et la pièce de monnaie émis à l'occasion du centenaire du retour du Mahatma Gandhi en Inde, lors de la 13e édition du Pravasi Bharatiya Divas à Gandhinagar, Gujerat, en janvier 2015. Source : [🌐 narendramodi.in](https://www.narendramodi.in)

Sanctuaire hindou de Chennai financé par la diaspora



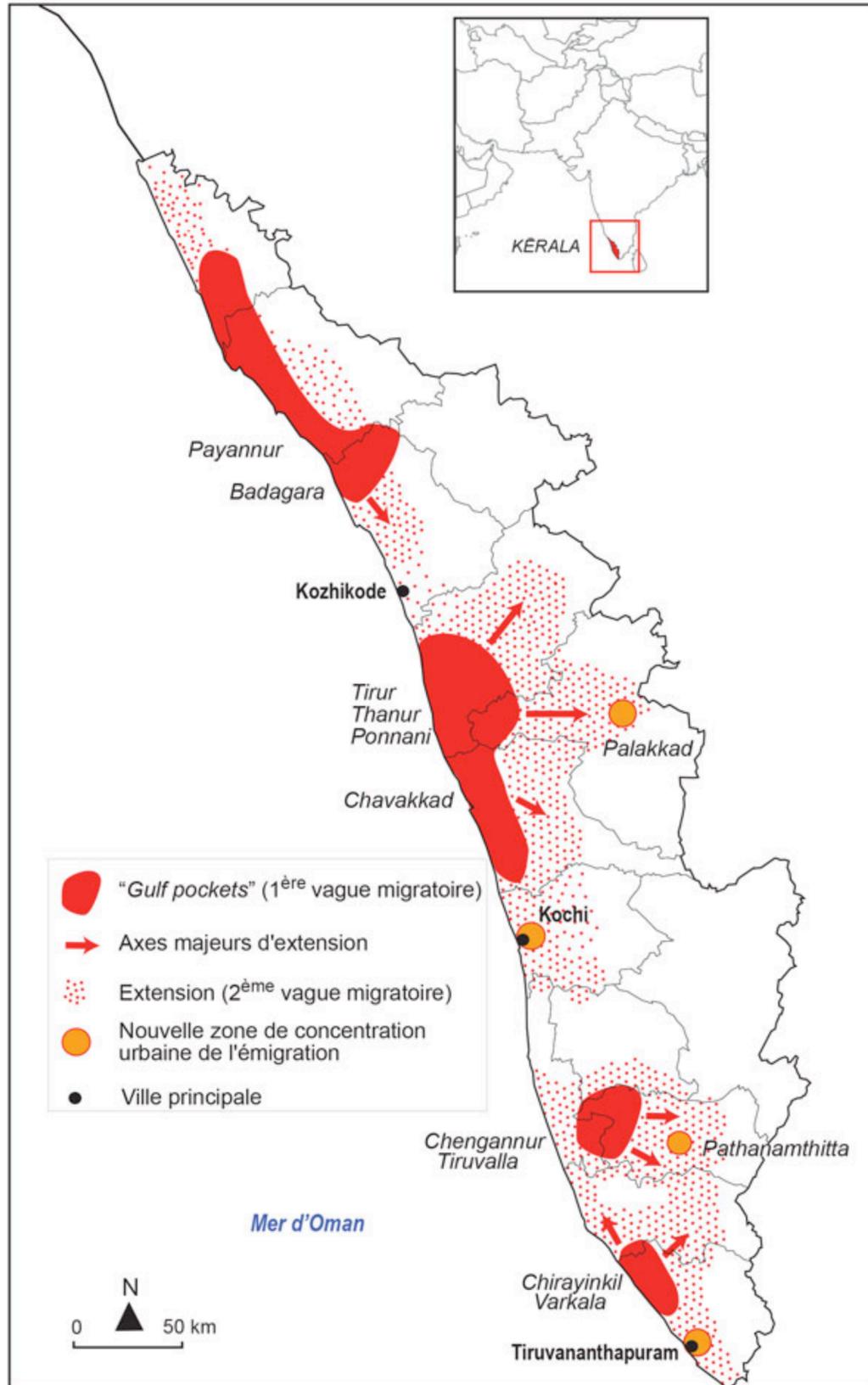
Des NRI de caste chettiar installés à New-York ont fondé et continuent à gérer ce sanctuaire.



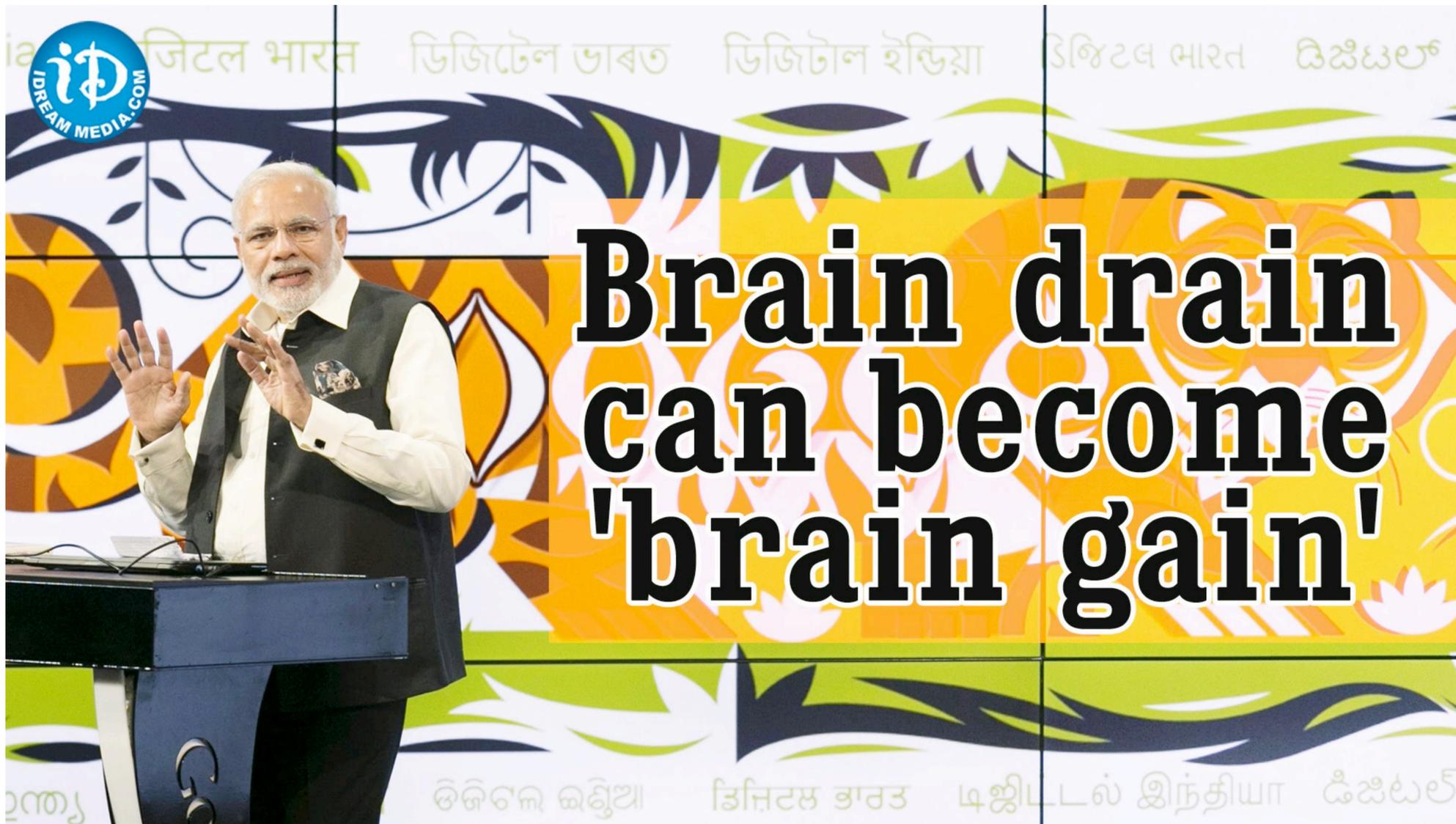
Al Karama, le "little Kerala" de Dubaï



Extension spatiale de l'émigration dans les années 1990 au Kérala.

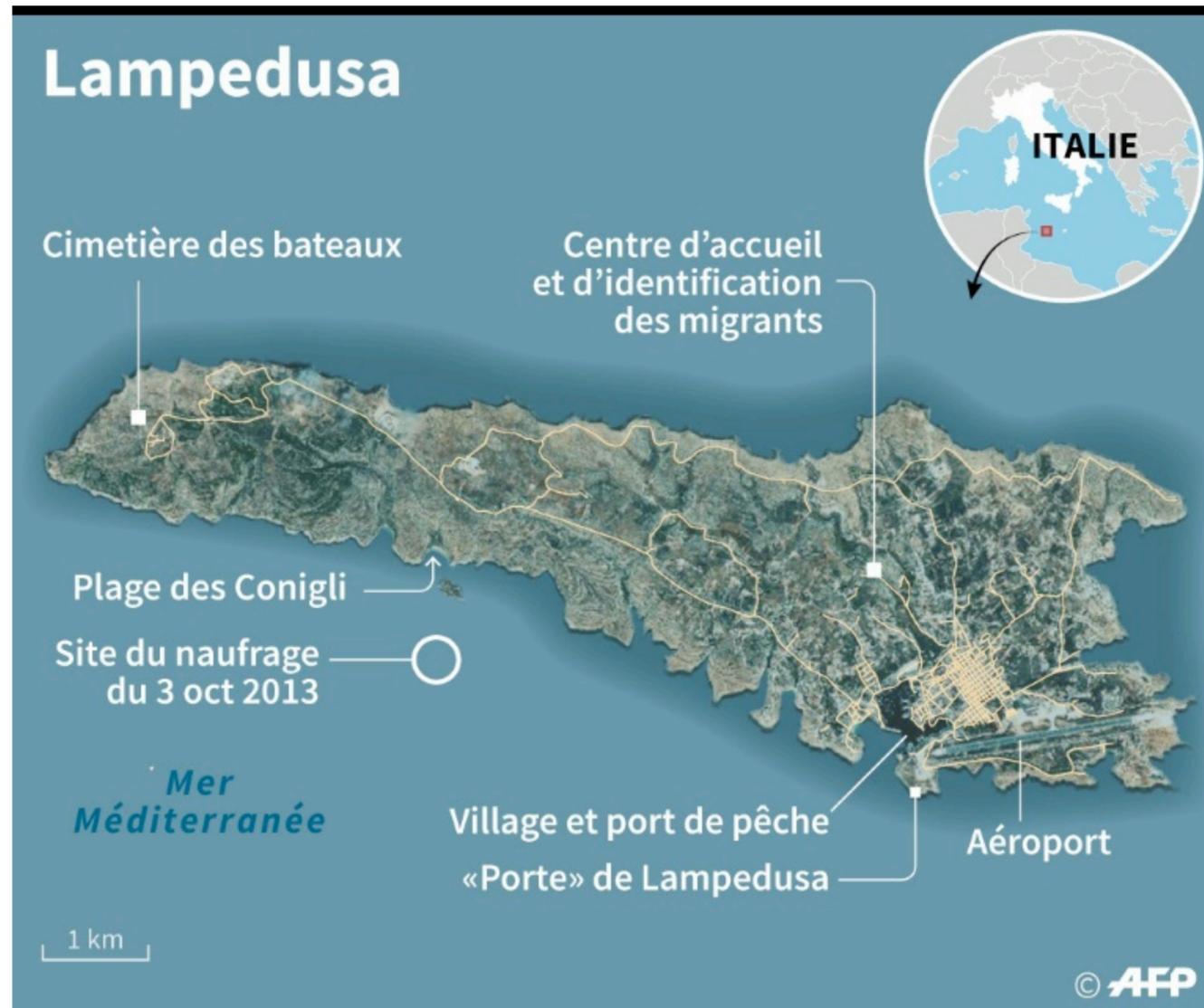


Gulf pockets du Kerala



Formule de N. Modi répétée depuis 2015

Aurélie VARREL, « *Back to Bangalore* »: *étude géographique de la migration de retour des Indiens très qualifiés à Bangalore (Inde)*, Thèse, Université de Poitiers, 2009.



Nombre de **migrants illégaux** de janvier à septembre 2021

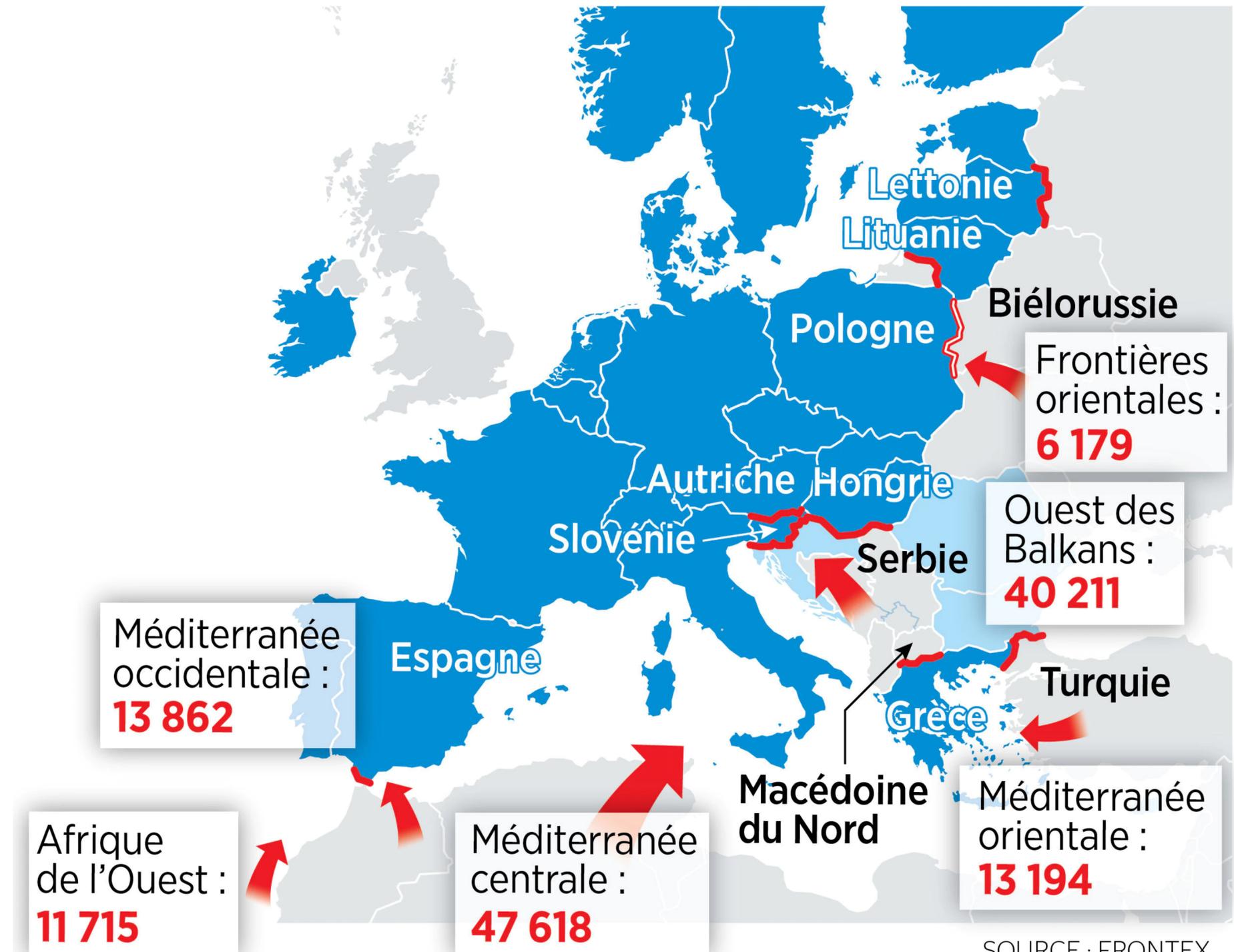
 Murs anti-migrants

 Murs anti-migrants en construction

 Membres de l'espace Schengen

 Futurs membres de l'espace Schengen

Les principales routes migratoires vers l'UE



SOURCE : FRONTEX.
LP/INFOGRAPHIE. 27/10/2021.



Depuis la fin juin 2021, la Biélorussie a mis fin à sa participation au «partenariat oriental» avec l'Union européenne, en représailles aux sanctions imposées contre le régime d'Alexandre Loukachenko. Depuis, ce dernier encourage le passage de migrants vers la Pologne et la Lituanie. D'où ce colossal chantier de **mur anti-migrants**.

