

MODULE II : LA MONDIALISATION CONTEMPORAINE, RAPPORT DE FORCES ET ENJEUX

PARTIE I : LA MONDIALISATION, ACTEURS DYNAMIQUES ET ESPACES

I. LA MONDIALISATION : UNE INTRODUCTION

Problématique : *Comment la mondialisation de la fin du XXe siècle a-t-elle saturé l'espace planétaire de réseaux divers, espace qui s'étend au-delà des terres émergées et accentué les coopérations mais aussi les rivalités entre ses acteurs ?*

A. Diversité, ampleur et intensification des flux

1. Les échanges de biens et services, manifestation la plus évidente de la mondialisation :

a) Quels biens, quels services ?

b) Les facteurs de ce dynamisme :

- **Les progrès (entravés) du libre échange** : mise en place de l'OMC, entrée de la Chine en 2001, l'essor des organisations régionales mais l'évolution vers les accords bilatéraux.
- **La stratégie de production des FTN** : la mise en place de chaînes de valeur globale dans le cadre de la DIPP (voir chapitre sur les acteurs de la mondialisation) : 40 % du commerce mondial est un commerce intra-firme.
- **la diversité des modes de transport et l'organisation des réseaux de transport :**

- *Le transport aérien*

- *Le transport terrestre*

La route

Le rail

- *La mer : voir B sur la maritimisation.*

- *L'organisation des réseaux de transports*

c) un commerce mondial qui se tasse :

- **Carte des flux du commerce mondial**

2. la planète financière, un monde qui s'est déconnecté de l'économie réelle (productive)

La nécessité des marchés financiers

a. Le monde de la finance se déploie sur différents marchés interconnectés dont les barrières étanches sont tombées dans les années 80 :

Ce sont les **marchés de capitaux** qui rassemblent **marchés financiers** (émission de titres à l.t > échéance 3 ans), **marché monétaire** (titres de court terme comme les titres de créances négociables : pour les entreprises, ce sont les BT) mais aussi le **marché des changes** a pris de plus en plus d'ampleur sans avoir attendu la fin du système de Bretton-Woods.

Sur les marchés financiers, on distingue aussi marché *primaire* (émission de nouveaux titres) et marché *secondaire* (soit marché boursier) qui est celui de la revente où se confrontent offre et demande. Concernant les marchés de long terme :

- **Le marché des actions**
- **Les marchés obligataires**
- **Les marchés de produits dérivés**

b. Il est animé par différents acteurs dont les motivations sont multiples : financement de projet, recherche de placement sécurisé, perspectives de profit rapide

- **Banques centrales** et les banques privées (commerciales, d'affaires, mixtes ou universelles) Les banques sont à l'origine à la fin des années 80 du mouvement de **titrisation** qui est né de la crise de l'endettement des PVD et fut proposé dans le cadre du plan Brady de 1989.
- **Les fonds de pension** Les **compagnies d'assurance** investissent aussi la masse de cotisations versées par leurs adhérents car la survenue des sinistres demeure fortement aléatoire mais croît avec le dérèglement climatique. Ils animent les marchés financiers par l'ampleur des investissements (12% des actifs financiers mondiaux). Leurs stratégies est à long terme.
- **Les fonds souverains**
- **Les fonds d'investissement** dont la mission est de rentabiliser, fructifier l'épargne qui leur est confié. Les **fonds alternatifs** sont aussi le fruit des mutations du marché de la finance à la fin des années 80. Ils participent donc du **shadow banking**.

fiscalité et paradis fiscaux

c. Ce système financier est hautement instable et repose sur un accroissement sans limite des liquidités favorisé par les autorités monétaires.

Les crises financières sont depuis 1987 récurrentes.

La crise financière de 2008 causée par les *subprimes* (**junk bonds**),

d. Une prudence désormais de mise ?

- Les **ratios prudentiels** : le **ratio Cooke** oblige les banques à détenir un minimum de 8% de fonds propres par rapport aux crédits qu'elles accordent.
- Le **conseil de stabilité financière**, la loi **Dodd-Franck**.

B. Un facteur décisif, la maritimisation de l'économie mondiale et ses effets sur les territoires (analyse à plusieurs niveaux d'échelle)

Quatre facteurs concourent à la maritimisation de l'économie mondiale, ils interagissent également entre eux :

1. Le transport maritime, vecteur des flux matériels de la mondialisation :

www.marinetraffic.com

La diminution du cout du transport maritime :

- cette diminution est causé par les économies d'échelle provoqué par la **spécialisation** des navires.

- A ce sujet l'invention de la **conteneurisation** a été un progrès majeur :

- La **course au gigantisme** explique également ces économies d'échelle : .

77% du commerce mondial par conteneurs est assuré par trois grandes alliances :

- 2M, des Européens Maersk (danois 1^{er}) et MSC (Suisse Italie 2^e) **28%**
- Océan Alliance, des asiatiques dont Cosco (chinois 3^e) Evergreen (Taiwan 7^e) et CMA-CGM (Français 4^e) **26%**
- The Alliance **19%**

Le transport maritime demeure le plus économique même s'il a subi de plein fouet la hausse du fuel :

2. Les routes maritimes et leurs risques : l'importance des passages stratégiques

Carte de synthèse

a. Les grandes routes maritimes :

*Analyse de la **carte** de l'évolution des routes maritimes du milieu du XIXe à nos jours.*

b. Les canaux transmaritimes :

Les deux grands canaux

Leur concurrence

c. Les enjeux économiques des **détroits** pour les voies maritimes :

***Étude du schéma d'un détroit** : l'ensemble des éléments évoqués sur le dessin se retrouvent dans la plupart des détroits stratégiques.*

Des passages partagés et gérés en commun

Des passages qui favorisent les activités portuaires à divers niveaux d'échelle

Des passages sous tension

3. Façades maritimes et ports mondiaux, des espaces productifs. Une étude de la petite à la grande échelle.

a. Les grandes façades maritimes : **carte de synthèse + rangée du nord**

Définition :

À l'échelle planétaire, on distingue **deux grandes façades maritimes** :

L'Asie-pacifique :

ports d'éclatement et port d'hinterland

La *rangée du nord*

Les trois façades maritimes des États-Unis,

b. Les ports mondiaux : hiérarchie et transformations des espaces

L'écrasante domination des ports chinois

L'exemple du Havre illustre les transformations du port entré dans une compétition pas tant avec les ports chinois que les autres ports de la rangée du Nord : **carte du site du Havre**

<https://remonterletemps.ign.fr/comparer/basic?x=0.153413&y=49.486007&z=14&layer1=GEOGRAPHICALGRIDSYSTEMS.MAPS.SCAN50.1950&layer2=ORTHOIMAGERY.ORTHOPHOTOS&mode=doubleMap>

Le port traditionnel ancré dans la ville : **site et situation**

L'extension et la diversification du port

Poldérisation de l'estuaire de la Seine à partir des années 50-60.

Le port s'éloigne de la ville :

réhabilitation des anciens docks du centre-ville, transformés en espaces de loisirs promenade, de services (commerce, administration, sports, enseignements) ou d'habitation (**gentrification**).

La concurrence est rude :

Haropa dessert un hinterland d'une dizaine de millions d'habitants concentré autour de Paris sur une distance de 176 km. En revanche celui de Rotterdam va jusqu'à Bâle (distant de plus de 530 km à vol d'oiseau), est peuplé d'une cinquantaine de millions d'habitants mais aussi connecté au Danube par le système fluvial allemand.

Par ailleurs, les ports du nord entrent en concurrence pour acheminer le territoire français même : les Hauts de France mais aussi la région Grand Est sont desservis par Anvers et Rotterdam via la Meuse et le Rhin. Le problème du Havre est notamment l'absence de liaison fluviale vers la région HdF, le canal Seine nord Europe serait parti de l'Oise mais a été bloqué pour son coût financier mais aussi environnemental par les élus et les associations écologistes de la région durant le quinquennat de F. Hollande. Il a été relancé depuis 2017 pour une mise en service à la fin de la décennie voire 2031.