

Chapitre 9 Espaces et paysages de l'urbanisation

La démarche du chapitre

Ce premier chapitre introduit non seulement la thématique de l'urbanisation mais également celle de la mondialisation, fil conducteur de ce programme de géographie de 4^e. Il s'agit donc à la fois :

- de transmettre les premières notions de vocabulaire de géographie urbaine ;
- d'apprendre aux élèves à décrire et déchiffrer les formes de *la ville* d'aujourd'hui ;
- de leur faire prendre conscience que les villes font partie de la mondialisation mais également qu'elles en sont un des lieux les plus structurants.

Il s'agit donc de garder à l'esprit les différentes échelles à mobiliser : l'échelle locale pour montrer les évolutions urbaines les plus récentes et l'échelle mondiale pour montrer le rôle que tiennent les villes dans la mondialisation. Les deux échelles sont bien sûr interdépendantes et les évolutions constatées dans l'une ont une influence majeure dans l'autre.

Ce premier chapitre se concentre sur l'échelle locale, les évolutions récentes des villes, leurs paysages et leurs liens avec la mondialisation.

Après avoir découvert deux paysages urbains à l'aide des photographies d'ouverture (pp. 206-207), une étude de cas sur les centres et périphéries de Shanghai, ville mondiale (pp. 208-211) est proposée. Elle est suivie d'une tâche complexe permettant sur les inégalités dans une mégapole de pays émergent : São Paulo (pp. 212-213). Ces études sont ensuite mises en perspective à l'échelle du monde grâce au planisphère pp. 214-215. Un travail pluridisciplinaire « Géo-histoire » portant sur la gentrification à Paris des travaux d'Hausmann à nos jours est proposé aux pp. 216-217. Un dossier « Prospective » vise à faire réfléchir l'élève à l'avenir des villes : seront-elles plus étendues ou plus denses ? (pp. 218-219). La leçon (pp. 220-221) propose des documents complémentaires sur l'urbanisation (données chiffrées et paysages). La page 222 regroupe une carte mentale et deux schémas pour « retenir l'essentiel ». Enfin les pp. 223-224 proposent des exercices par compétences (« Analyser et comprendre un document », « Pratiquer différents langages » et « Se repérer dans l'espace ») dans la perspective du brevet.

Pour aller plus loin

Bibliographie

- Pour les enseignants
- Charlotte Ruggeri (dir.), *Atlas des villes mondiales*, Autrement, 2020.
- *L'Urbanisation du monde*, La Documentation Photographique, n° 8125, 2018.
- *L'Atlas des villes*, Le Monde/La Vie, 2014.
- Cynthia Ghorra-Gobin, *La Métropolisation en question*, PUF, 2015.
- Pour les élèves
- Perrine Belin, Carole Saturno, *La Ville mode d'emploi, de mon quartier à la mégapole*, Gallimard Jeunesse, 2011.

Sitographie

- Dossier thématique de l'ENS sur les villes : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/de-villes-en-metropoles>.
- Articles de l'ENS sur l'étalement urbain : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/etalement-urbain-urban-sprawl-expansion-urbaine>.
- Articles de la « géothèque » sur les villes : <http://geotheque.org/tag/geographie-urbaine/>.

Filmographie

- Jia Zhang-Ke, *I wish I knew*, 2010.
- Sam Raimi, *Spider-Man*, 2002.

PP. 206-207 OUVERTURE

Cette double page d'ouverture propose deux paysages typiques de la mondialisation.

Le paysage de la page 206 offre une vue originale sur la métropole parisienne. Alors qu'à l'arrière-plan se dessinent les gratte-ciel du quartier de la Défense, le nouveau bâtiment de la fondation Louis-Vuitton impose son caractère luxueux et futuriste. Bien plus qu'un lieu d'art contemporain, il est aussi le symbole (entre autres) d'une métropole moderne, en prise avec les tendances de l'architecture mais aussi d'une cité moderne, en prise avec son temps et les tendances internationales. Le quartier de la Défense permet également d'aborder la question de la concentration des activités dans des zones verticales.

Le paysage de la page 207 montre au contraire la tendance à l'étalement de la plupart des métropoles dont Los Angeles est un des exemples les plus typiques. La ville semble s'étendre à perte de vue, balafée par d'immenses autoroutes dont le flux pulse le rythme de la ville.

Les infographies permettent de mettre en perspective ces paysages et de faire réfléchir les élèves au phénomène de l'urbanisation dans sa dimension mondiale et sa profondeur chronologique.

L'étude de cas sur la ville de Los Angeles est organisée en deux doubles pages : la première est centrée sur les transformations du centre-ville, la suivante se penche sur ses périphéries.

A. Quelles sont les transformations des centres de Shanghai ?

Si le décollage de l'économie shanghaienne date des années 1980, la ville a des origines à la fois chinoises (VI^e siècle) et européennes (XIX^e siècle). La ville est une porte d'entrée de l'économie asiatique pour le reste du monde depuis plus d'un siècle. Elle en garde les traces et propose une architecture et un urbanisme à la démesure de cette cité de 28 millions d'habitants. Le document 1 permet de mettre en parallèle le paysage du centre de Pudong en 1985 avec celui d'aujourd'hui. On ne peut que remarquer l'extrême rapidité de la transformation des lieux, fruit du volontarisme politique du gouvernement chinois et de la municipalité mais aussi de l'intense dynamisme économique de la Chine et de la ville. Le grand paysage actuel montre les caractéristiques des centres des grandes métropoles modernes : densité, hauteur, modernité. Il permet de présenter les fonctions économiques supérieures de commandement. On peut également faire remarquer aux élèves que la prise de vue est faite depuis le Bund, l'ancien centre des affaires créé par les Occidentaux au XIX^e siècle. Le document 2 montre les transformations majeures du centre-ville, notamment sociales, à travers la notion de gentrification et l'uniformisation des populations, pratiques et représentations. Le document 3 permet de visualiser ces transformations. Le document 4 est un croquis des principaux quartiers du centre-ville et de leurs fonctions.

RÉPONSES AUX QUESTIONS P. 208

Parcours 1

1. Le paysage représente le quartier de Lujiazui, pris depuis le quai du Bund, l'ancienne artère du centre commercial et financier. Alors qu'en 1985 le quartier de Lujiazui était une zone portuaire et industrielle, c'est aujourd'hui un CBD fait d'une forêt de gratte-ciel.
2. Il y a un quartier financier, des sièges sociaux de FTN, des entreprises de nouvelles technologies, un quartier industriel et un port.
3. On peut lire dans le document 2 que « dans la partie nord de la rue, les lilongs ont totalement disparu et fait place à des tours en verre abritant des bureaux comme dans le Hong Kong New World Tower ou le Platinum. Dans la partie sud, on observe la destruction de l'habitat ancien et la construction de nouveaux immeubles de standing ou l'apparition encore ponctuelle de cafés et de boutiques occidentales ». Le document 3 montre l'implantation de boutiques de luxe.
4. Les quartiers centraux et péri-centraux sont devenus très attractifs pour les salariés les plus aisés qui s'y installent, les anciens quartiers, jusqu'alors occupés par des populations plus modestes, ont été détruits au profit de bâtiments plus modernes, de boutiques de luxe, etc. C'est bien le processus de gentrification défini en vocabulaire.
5. Dans l'ancien centre de Shanghai, on trouve les quartiers touristiques et patrimoniaux, des centres commerciaux et les principales universités.

Parcours 2

	Centre ancien (à l'Ouest)	Nouveau centre (à l'Est)
Localisation	Ouest du fleuve	Est du fleuve
Époques de construction	XIX ^e siècle	XX ^e et XXI ^e siècles
Activités	quartiers touristiques et patrimoniaux, centres commerciaux et principales universités	quartier financier, sièges sociaux de FTN, entreprises de nouvelles technologies, quartier industriel et port
Transformations architecturales et sociales		- Disparition des lilongs au profit de tours de bureau en verre (Hong Kong New World Tower, Platinum). - Destruction de l'habitat ancien au profit de nouveaux immeubles de standing ou de cafés et de boutiques occidentales et de luxe

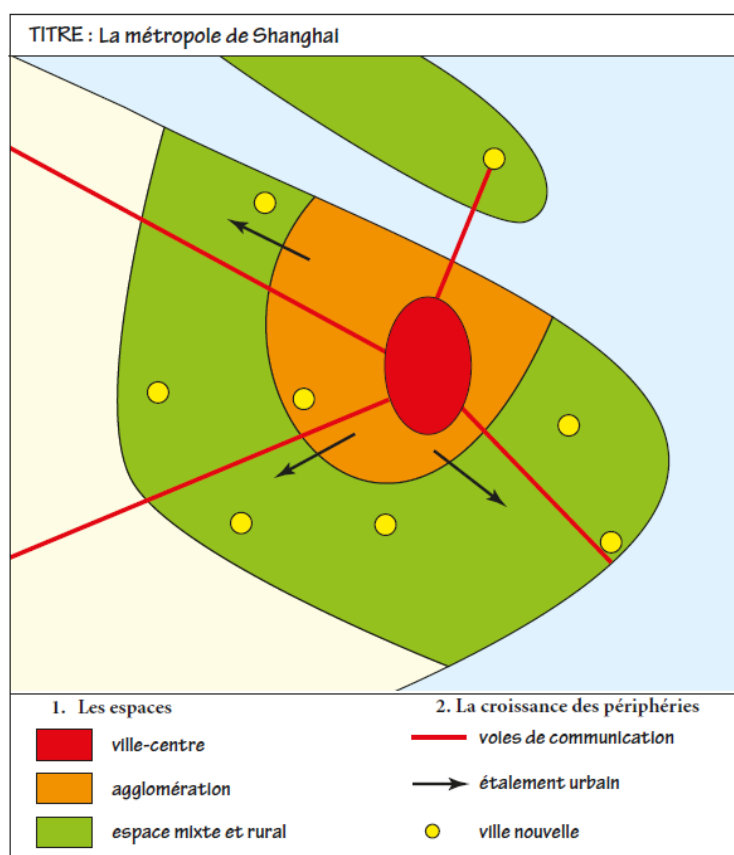
B. Comment les paysages de périphéries reflètent-ils la croissance rapide de Shanghai ?

Les quartiers périphériques de Shanghai reflètent bien les évolutions récentes des très grandes villes mondialisées. On y constate en effet un important étalement urbain organisé dans le cas de la Chine par des pouvoirs publics très centralisateurs. Le croquis (doc. 1) permet de saisir l'échelle de l'étalement urbain dans la périphérie de Shanghai. On remarque également comment ville et campagne se mêlent progressivement, dans un mouvement planifié par les pouvoirs publics (villes nouvelles). Un certain nombre d'activités gourmandes en espaces sont également reléguées en périphérie (aéroport, port) mais sont progressivement rattrapées par l'urbanisation. Le document 2 donne des éléments chiffrés de croissance urbaine. Les documents 3 et 4 permettent de présenter des paysages de cette urbanisation périphérique, entre mimétisme européen (doc. 3) et gigantisme (doc. 4). Le document 5 présente les fonctions des villes nouvelles, en termes économiques et urbanistique. On y apprend notamment l'apparition de communautés fermées, comme dans la plupart des métropoles du monde aujourd'hui, qui côtoient des espaces de relégation pour des populations rejetées loin du centre.

Parcours 1

1. La population de la ville a été multipliée par 4,7 pour passer de 5,9 à 27,8 millions d'habitants.
2. Les périphéries de Shanghai s'étalent sur un rayon de plus de 20 km autour de la ville-centre dans toutes les directions. Cet étalement urbain est composé de villes-nouvelles mais aussi d'espaces interstitiels où ville et campagne se mélangent.
3. Les villes nouvelles se situent dans la périphérie de la ville, près des axes routiers. Elles accueillent des zones industrielles et de hautes technologies, des centres de recherche et des universités.
4. Les périphéries accueillent différents types de logements. Thames town est par exemple constitué de ruelles étroites bordées de petits immeubles à l'architecture « anglaise » et de lotissements pavillonnaires. À Songjiang, planifiée pour accueillir entre 200 000 et 400 000 habitants sur 120 km², la ville nouvelle est composée d'immeubles collectifs construits sur d'anciennes surfaces agricoles. On peut relever dans le document 5 : « Plus récemment, des secteurs résidentiels sont également aménagés en dehors de périmètres d'intervention des villes nouvelles. Ce sont les "communautés fermées" aménagées à côté d'un golf ou d'un plan d'eau. Ce sont également de "grandes communautés de logements sociaux" destinées à accueillir des populations du centre-ville déplacées dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain ou encore des populations rurales expropriées par l'avancée de l'urbanisation. »
5. La banlieue shanghaïenne est structurée par un réseau dense d'autoroutes périurbaines, qui quadrillent la métropole, doublé par le métro de Shanghai, un réseau ferré proche du RER francilien, composé de 15 lignes desservant 387 stations et couvrant 637 km début 2018.

Parcours 2



PP. 212-213 LA GÉOGRAPHIE AUTREMENT SÃO PAULO : UNE MÉGAPOLE TRÈS INÉGALITAIRE

Cette étude propose de se pencher sur une métropole d'un pays émergent, São Paulo. Ce cas est particulièrement intéressant parce que la ville de São Paulo reflète bien les caractéristiques des pays émergents dans la mondialisation : une croissance importante, de nombreuses transformations sociales, une insertion dans le monde de plus en plus grande, avec des dysfonctionnements et des inégalités toujours fortes. Le document 1 est un croquis de la ville à l'échelle de l'aire urbaine. Le document 2 montre une favela, où vivent de nombreux nouveaux habitants de la ville. La photographie de l'avenue Paulista révèle le paysage de démesure verticale et horizontale de la ville. Le document 4 évoque les défis de la croissance, notamment en termes d'habitat et de transports. Enfin le document 5 présente la croissance de la population de l'aire urbaine depuis 1950 avec une projection à 2035.

Pistes pour la tâche complexe :

- Croissance urbaine : 2,3 millions d'habitants en 1950, 22,2 en 2021. Population multipliée par 10 depuis 1940 selon le texte.
- Inégalités :
 - Centre-ville : quartiers aisés, centre économique, espaces culturels modernes (musée), horizontalité et gigantisme

- Périphérie immédiate du centre : classes moyennes
- Périphérie : quartiers pauvres et favelas, habitat informel (« 1,2 million d'habitants de São Paulo vivent dans des favelas », doc. 2).
- Défis d'aménagements pour réduire ces inégalités :
- Réduire les favelas.
- Développer les transports en commun, largement insuffisants pour desservir tous les quartiers de cette ville immense et en constante extension (doc. 4).

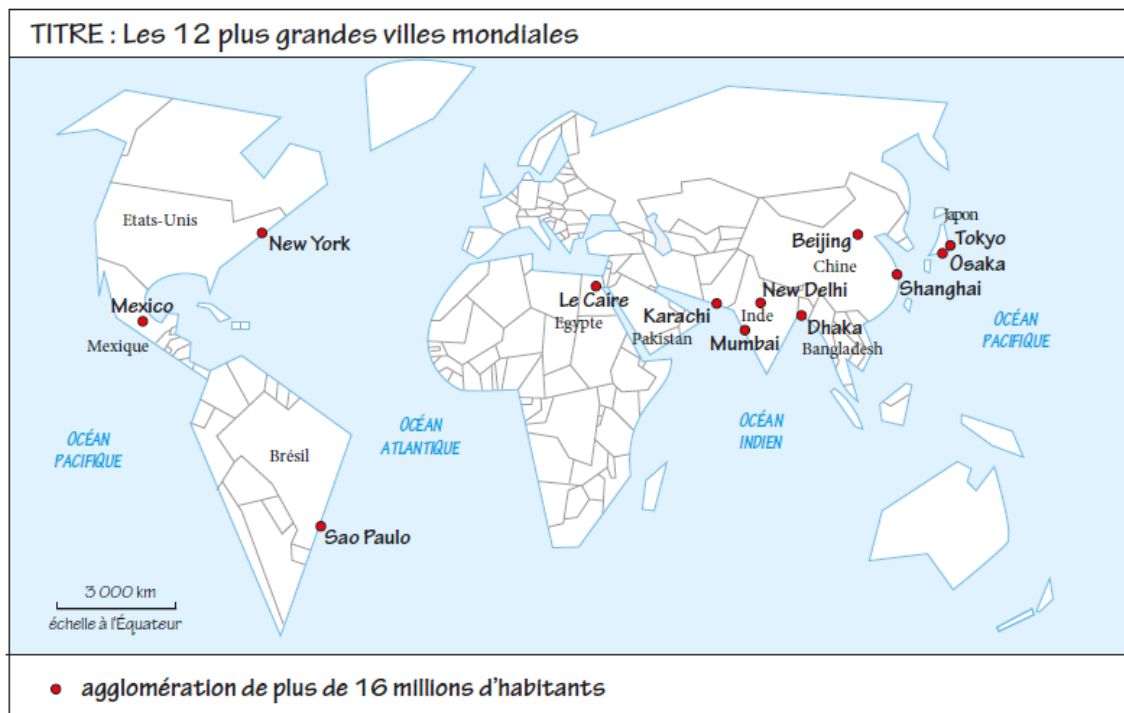
PP. 214-215 CHANGER D'ÉCHELLE L'URBANISATION DANS LE MONDE

Cette double page est essentielle pour remettre en perspective les exemples vus dans l'étude de cas et le dossier précédent. La carte présente à l'échelle mondiale le taux d'urbanisation et les plus grandes agglomérations en 2020. Apparaît ainsi un contraste important entre les continents américain et européen et les continents asiatique et africain. On remarque néanmoins que la plupart des grandes agglomérations aujourd'hui se situent dans les « pays du Sud ».

Un rappel des acquis des études de cas permet de faire le lien avec la généralisation, mise en œuvre dans la leçon qui suit.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

1. Le taux d'urbanisation de la Chine est de moins de 60 %.
2. Il y a Beijing, Tianjin, Shanghai, Guangzhou et Shenzhen sur la côte et Chongqing à l'intérieur.
3. Le taux d'urbanisation du Brésil est de plus de 70 %.
4. L'autre grande agglomération du Brésil est Rio de Janeiro.
5. Les continents les plus urbanisés sont l'Europe et l'Amérique. Les continents les moins urbanisés sont l'Afrique et l'Asie.
6. Il s'agit de l'Asie. Il y a 18 agglomérations de plus de 11 millions d'habitants. Il n'y en a que 7 en Amérique, 3 en Europe et 3 en Afrique.
- 7.



PP. 216-217 GÉO-HISTOIRE LA GENTRIFICATION À PARIS : D'HAUSSMANN À AUJOURD'HUI

Cette double page doit permettre aux élèves de réaliser la profondeur historique des transformations des villes européennes, en partant de l'exemple de Paris. On peut ainsi voir la question des aménagements, le rôle des pouvoirs publics et les mutations sociales du centre de la capitale. La double page présente des documents historiques et contemporains de l'époque haussmannienne sur la page de gauche et des documents actuels sur la page de droite.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Je questionne le passé...

1. Le bâti parisien pré-haussmannien est très dense. On y trouve des catégories populaires et une foule de petits artisans et de boutiques de proximité. Pour les transformations d'Haussmann, des immeubles sont donc réquisitionnés et détruits, puis de grandes avenues sont percées et des immeubles neufs construits. L'objectif affiché est de faire entrer l'air et la lumière dans Paris.

2. Les catégories populaires doivent quitter le centre-ville car prix des logements à la location et à la vente sont trop élevés pour elles. Elles vont habiter à la périphérie de la ville, dans « des groupes de maisons étroites et malsaines ».

3. Les catégories de population qui habitent le centre de Paris sont alors des catégories aisées, comme on le voit sur le tableau de Caillebotte.

... pour comprendre le présent

4. La gentrification commencée sous Haussmann se poursuit vers le sud, l'est et le nord de la ville.

5. Les anciens quartiers industriels ou d'entrepôts voient s'installer des entreprises modernes (communication- BETC, Luxe – Chanel), mais aussi des bars « branchés » ou des aménagements culturels (théâtre). On peut lire dans le doc. 4 : « Bientôt, les halles Pouchard, immense espace de 78 000 m², occupé jusqu'à l'année dernière par une usine, seront transformées en "grandes serres", avec, au milieu des plantes, des bureaux, des restaurants, un hôtel. » On aperçoit un de ces bars éphémères sur le doc. 6, avec ses chaises longues.

6. Les populations les moins aisées sont reléguées de plus en plus loin de la capitale au fur et à mesure de l'augmentation des loyers. Elles sont remplacées par des catégories plus riches. Néanmoins « Pantin [reste] une ville où le taux de pauvreté dépasse les 30 %, selon les critères de l'Insee, située dans l'un des départements les plus démunis de France » (doc. 4).

PP 218-219 DOSSIER PROSPECTIVE DEMAIN, DES VILLES PLUS ÉTENDUES OU PLUS DENSES ?

Les débats actuels des urbanistes et des décideurs politiques sont aujourd'hui traversés à la fois par la question d'offrir une meilleure vie aux habitants des villes, et notamment une vie qui leur convient, mais aussi par la nécessaire prise en compte des impératifs liés au changement climatique et à la réduction notamment des gaz à effet de serre. Or l'étalement urbain est un des facteurs de son augmentation, en favorisant le recours au véhicule individuel notamment. Il apparaît pourtant, et cela a été accentué par le récent confinement, que de nombreux citoyens aspirent à l'espace, ce qui est difficilement compatible avec la vie en ville. Cette double page entend présenter ce débat majeur pour l'avenir des villes.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Groupes 1 et 2

a. L'étalement urbain se caractérise par un habitat fait de maisons individuelles, séparées par un jardin. Chaque ménage occupe donc une surface au sol plus importante que si elle vivait dans un logement collectif. Cette multiplication de l'habitat individuel entraîne la construction de routes et d'autoroutes. Les périphéries des grandes villes attirent car elles permettent de bénéficier des avantages en termes d'aménagements (emplois, culture, université, etc.) des grandes villes tout en profitant de la proximité de la « nature ».

b. L'étalement urbain est critiqué car il accélère l'artificialisation des sols (+70 % depuis 1981) : 20 000 hectares par an de terres agricoles, prairies et forêts remplacés par des résidences pavillonnaires, centres commerciaux ou routes. Ce modèle d'urbanisation est aussi accusé d'entretenir un certain « entre-soi » c'est-à-dire d'homogénéiser socialement l'habitat. Il entretient également le recours à la voiture individuelle.

c. Aujourd'hui 90 % du périurbain est constitué de maisons individuelles. Ce modèle reste le rêve de beaucoup de personnes qui veulent se « rapprocher » de la « nature ».

Groupes 3 et 4

a. Les pouvoirs publics imposent de construire des logements collectifs dans les communes périurbaines. On cherche aussi à construire des immeubles plus esthétiques et plus respectueux de l'environnement.

b. La « ville du quart d'heure » est un concept d'urbanisme qui consiste à proposer aux habitants d'un quartier une certaine proximité avec leurs principales activités : travail, école, garde d'enfant, commerces de proximité et loisirs. Ce concept encourage le recours aux modes doux de déplacement (marche, vélo).

Ce modèle fonctionne grâce à une certaine densité urbaine car il permet de mutualiser les équipements en les rendant accessibles plus rapidement à davantage de personnes. Il utilise la concentration des activités que l'on trouve en ville pour la rendre plus attractive.

c. Il y a 2 principales limites. Ce modèle a un certain coût : « En termes de coût de construction par exemple, densifier avec de l'habitat collectif ou des maisons de villes est plus onéreux que de réaliser un programme de logements individuels de type pavillon ». Par ailleurs, elle suscite l'opposition des habitants : « Pourtant la densification est loin d'être une évidence, parce qu'elle suscite des oppositions de la part des élus et des habitants. »

PP 220-221 COURS L'URBANISATION DU MONDE

Le cours remet en perspective les études de cas. Il décrit à la fois l'urbanisation, la transformation des paysages urbains et leur fragmentation de plus en plus importante. Les documents 1 et 2 permettent d'appréhender les évolutions dans le temps. Les documents 3 et 5 montrent des paysages urbains « typiques ». Le document 4 permet de réfléchir sur l'influence de la mondialisation sur les formes villes : assiste-t-on à une uniformisation des villes à l'échelle mondiale ?

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Doc. 1

1. Elle augmente fortement : elle passe de moins de 40 % en 1970 à presque 60 % en 2020.

2. Les continents les plus urbanisés sont l'Europe (plus de 70 %), l'Amérique Latine (80 %) et l'Amérique du Nord (plus de 80 %). Les continents les moins urbanisés sont l'Afrique (40 %) et l'Asie (50 %).

Doc. 3 Cette photographie illustre les inégalités sociales dans les grandes villes en montrant les contrastes urbains dans

la ville de Mumbai. On peut voir un bidonville au premier plan et des immeubles modernes au second plan.

Doc. 4

1. Les grandes villes se ressemblent de plus en plus : mêmes centres-villes piétonniers en Europe, mêmes enseignes internationales, mêmes aménagements, mêmes hôtels internationaux, et parfois mêmes “starchitectes” (Frank Gehry, Norman Foster ou Renzo Piano).
2. Le marketing territorial visant à mettre en avant l’attractivité des villes et les aménagements liés aux préoccupations environnementales (pistes cyclables, tramway, espaces “végétalisés”) sont deux processus participant à cette tendance à l’uniformisation.

P. 223 JE M’ENTRAÎNE

Analyse de document 1

1. La croissance urbaine est l’augmentation de la population des villes.
2. Les couleurs sur la carte représentent les différents niveaux de croissance annuelle de la population urbaine en 2020. Trois paliers ont été retenus : plus de 3 % (rouge), de 2 à 3 % (orange), moins de 2 % (jaune).
3. La région du monde où la croissance est la plus élevée est l’Afrique sub-saharienne. Les régions où la croissance urbaine est la plus faible sont l’Amérique, l’Europe, le Moyen-Orient, l’Asie orientale et l’Australie.
4. Les régions où la croissance urbaine est la moins forte sont celles qui sont le plus urbanisées et inversement. On peut en déduire que l’urbanisation va se poursuivre dans le futur.

Analyse de document 2

1. Il y avait 17 agglomérations de plus de 1 million d’habitants en 1900, 76 en 1950 et 513 en 2015.
2. Il n’y avait que 2 mégapoles de plus de 10 millions d’habitants en 1950 et seulement 8 de plus de 5 millions d’habitants. Il y avait 29 mégapoles de plus de 10 millions d’habitants en 2015.
3. Ces mégapoles se situent surtout dans les pays en développement.
4. En 2035, on devrait passer à 760 agglomérations de plus de 1 million d’habitants, 121 agglomérations de plus de 5 millions d’habitants, 48 de plus de 10 millions et 15 de plus de 20 millions.

P. 224 JE M’ENTRAÎNE

Analyse de document 3

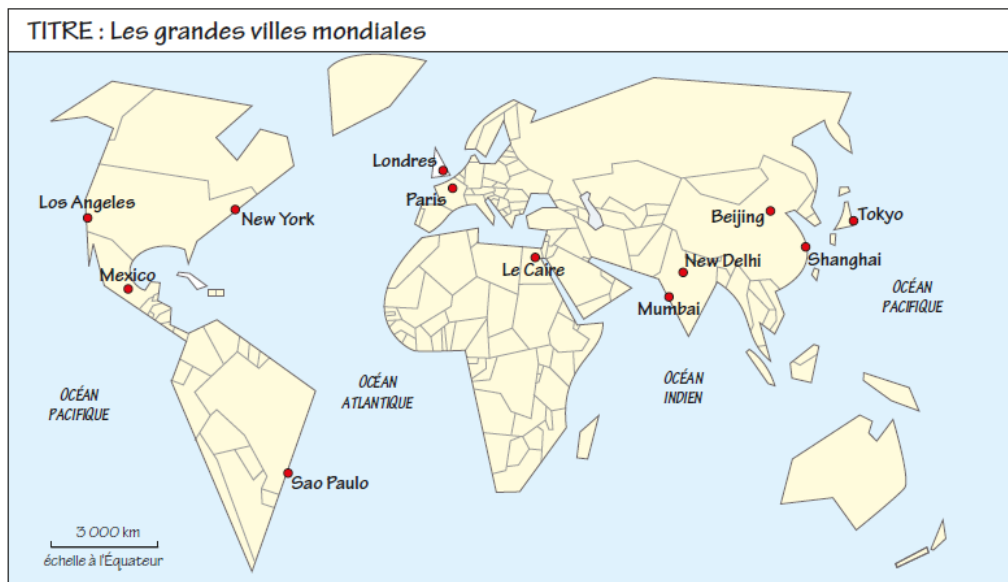
1. Los Angeles s’est étendue sur des dizaines de kilomètres le long de la côte pacifique et dans les vallées dans l’intérieur des terres (Vallée de San Fernando...). L’étalement a commencé dès le début du siècle mais semble s’est accéléré à partir de 1950 (en jaune), pour absorber des communes limitrophes qui étaient séparées de l’agglomération (Santa Ana par exemple).
2. Les autoroutes ont facilité cet étalement : on remarque qu’il se diffuse le long de celles-ci.
3. Les périphéries sont constituées de quartiers résidentiels, de centres commerciaux, et de quartiers de bureaux. L’ensemble est relié par le réseau routier. Les fonctions de ces banlieues sont donc multiples : habitat, souvent dans un entre-soi très marqué (*gated communities*) ; commerces ; travail (*edge cities*) et déplacements (souvent des autoroutes).
4. L’étalement urbain s’explique par la volonté de vivre en maison individuelle, volonté qui n’est pas propre aux Américains, mais qui est renforcée chez ces derniers par « le rêve américain des années 1960, fondé sur le pavillon individuel, la voiture et la consommation, notamment d’appareils électroménagers ».

P. 225 JE M’ENTRAÎNE

Développement construit

1. Les deux éléments de l’introduction sont la présentation du sujet et la formulation de la problématique.
2. Partie I : « Une accélération de l’urbanisation à l’échelle mondiale »
Partie II : « Une transformation des paysages urbains »
3. « Tout d’abord » et « Ensuite »
4. Partie I : argument : « on constate une accélération de l’urbanisation à l’échelle mondiale », exemple : « alors qu’en 1950, 30 % de la population mondiale vivait en ville, c’est aujourd’hui 56 %, soit 4,3 milliards de personnes ».
Partie II : argument : « Dans les pays du Sud, l’urbanisation s’accompagne d’un creusement des inégalités », exemple : « comme le prouvent les nombreux bidonvilles (São Paulo) »
Un argument est d’ordre général, il décrit ou explique un phénomène, tandis qu’un exemple est un fait précis qui vient prouver l’argument précédent.
5. La conclusion répond à la problématique en reprenant les principaux arguments développés.

Repérage spatial



Chapitre 10 Les villes dans la mondialisation

La démarche du chapitre

Après avoir découvert la problématique du chapitre à l'aide des photographies d'ouverture (pp. 226-227), il s'agit de mener une étude de cas sur une métropole mondiale (Londres, pp. 228-231) ou sur une ville en marge de la mondialisation tentant de s'y insérer (Detroit, pp. 228-229), comme le demande le programme dans la colonne des « Démarches et contenus d'enseignement ». Cette étude de cas est ensuite mise en perspective « à l'échelle du monde » à l'aide du planisphère des villes dans la mondialisation (pp. 236-237), à la réalisation d'un croquis (pp. 238-239) et de la leçon (pp. 240-241), qui propose des documents complémentaires. Les compétences plus particulièrement travaillées dans ce chapitre sont « Analyser un document », « Pratiquer différents langages » et « Se repérer dans l'espace ». La page « Je retiens l'essentiel » est un outil permettant à l'élève de mémoriser les points importants du chapitre. Les trois dernières pages sont des entraînements aux exercices du Brevet à partir du travail des compétences « Analyser un document » (analyse d'un document seul et analyse de deux documents croisés), « Pratiquer différents langages » (rédaction d'un développement construit) et « Se repérer dans l'espace » (repérage spatial).

Pour aller plus loin

Bibliographie

- L. Carroué, *Atlas de la mondialisation*, Autrement, 2020.
- E. Dorier et M. Lecoquierre (dir.) « L'urbanisation du monde », *Documentation photographique*, n° 8125, Septembre-Octobre, 2018.
- C. Ruggeri (dir.), *Atlas des villes mondiales*, Autrement, 2020.
- F. Tétard (dir.), *Grand atlas 2021*, Autrement, 2020.

Sitographie

- « Villes globales, villes mondiales », article du site Géoconfluences de 2021 : <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/globales-mondiales-villes>
- Le Global power City Index de 2021 (indicateur d'intégration des métropoles à la mondialisation) : <https://mori-m-foundation.or.jp/english/ius2/gpci2/index.shtml>
- La révision de 2018 des perspectives d'urbanisation mondiale de l'ONU : <https://www.un.org/development/desa/publications/2018-revision-of-world-urbanization-prospects.html>
- A. Le Gallou, « Explorer les lieux abandonnés à Detroit et à Berlin : tourisme de l'abandon et trajectoires patrimoniales », article du site Géoconfluences de 2021 : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-thematiques/patrimoine/articles/lieux-abandonnes-berlin-detroit>

PP. 226-227 OUVERTURE

L'observation des deux photographies permet aux élèves de découvrir le thème du chapitre à travers deux lieux du monde. La première photographie montre Tokyo, ville très intégrée à la mondialisation. La métropole japonaise fait en effet partie des quatre villes globales (avec Londres, New York et Paris) qui participent aujourd'hui à la direction du monde et constituent des centres d'impulsion de la mondialisation. La photographie montre l'un des nombreux quartiers d'affaires de Tokyo, identifiable aux tours de grandes hauteurs. La ville concentre des pouvoirs de commandement (politiques, économiques, culturels) et est à la tête d'une vaste mégalopole.

Le second document est une photographie prise à Liverpool, une ville moins intégrée à la mondialisation. Après un passé industriel florissant, cette ville britannique a connu une période de crise économique doublée d'un déclin démographique à partir des années 1970. De nombreux bâtiments ont alors été détruits ou abandonnés, comme le cinéma « The futurist », visible sur la photographie. Considérée comme une *shrinking city*, c'est-à-dire une ville rétrécissante, elle se redresse progressivement depuis les années 2000, en rénovant notamment son centre-ville.

La comparaison de ces deux documents permet d'interroger l'inégale intégration des villes dans la mondialisation, en mettant en parallèle une ville qui organise la mondialisation et une ville à l'écart de la mondialisation. Elle amène à la problématique du chapitre : « Pourquoi les villes sont-elles inégalement intégrées à la mondialisation ? ».

PP. 228-231 ÉTUDE DE CAS UNE MÉTROPOLE MONDIALE : LONDRES

Cette étude de cas suit la colonne des « Démarches et contenus d'enseignement » du programme. La première double page est consacrée à l'étude des fonctions de commandement de Londres. Elle propose deux parcours en privilégiant les compétences « Analyser des documents » et « Pratiquer différents langages » (un tableau). La seconde double page invite à découvrir les moyens permettant à Londres de se connecter à la mondialisation. Elle permet notamment de travailler les compétences « Analyser des documents » et « Pratiquer différents langages » (la réalisation d'un croquis) avec deux parcours au choix.

A. Quelles sont les fonctions de cette ville mondiale ?

RÉPONSES AUX QUESTIONS P. 229

Parcours 1

1. Londres dispose de trois quartiers d'affaires. Le premier, la City, date du XIX^e siècle. Il s'agit du quartier d'affaires historique de Londres. Le deuxième quartier d'affaires est celui des Docklands et date des années 1990. Il a été édifié dans le quartier de Canary Wharf. Enfin, le London Bridge Quarter date des années 2010. Il a été construit le long de la Tamise, en face de la City.
2. Les bâtiments des quartiers d'affaires sont faits de verre et d'acier. Certains buildings ont des formes originales (cornichon). The Shard est le gratte-ciel le plus haut de Londres. Ce sont de grands gratte-ciel modernes qui donnent l'image d'une métropole futuriste.
3. La City est un centre économique et financier majeur qui abrite la Bourse de Londres, la Banque d'Angleterre et le siège de nombreuses firmes transnationales.
4. Londres concentre également des fonctions politiques (palais de la royauté, Parlement) et culturelles (musées, comme la Tate Gallery ou le British Museum).
5. Le Global power City Index est un indicateur d'intégration des métropoles à la mondialisation proposé par l'Institut pour des stratégies urbaines de la Mori Memorial Foundation. Selon les critères choisis par celle-ci, Londres se place au premier rang des villes mondiales. Elle est particulièrement influente dans les domaines culturels (1^{er} rang), économique et de recherche (2^e rang) mais aussi d'accessibilité des transports (3^e rang). La qualité de son environnement est toutefois plus médiocre (13^e rang).

Parcours 2

1.

Londres : les fonctions d'une ville mondiale

Financières	Culturelles	Services	Politiques
- City - Docklands - London Bridge Quarter	- British Museum - Tate Modern - National Theatre - Université	- Oxford Street - Quartier commerçant de l'Ouest - Gares	- Palais royal de Buckingham Palace - Westminster (Parlement)

2. Le Global power City Index est un indicateur d'intégration des métropoles à la mondialisation proposé par l'Institut pour des stratégies urbaines de la Mori Memorial Foundation. Outre les critères économiques et culturels, cet indicateur prend aussi en compte l'accessibilité des transports ou encore la qualité de vie et de l'environnement pour mesurer le dynamisme de Londres.

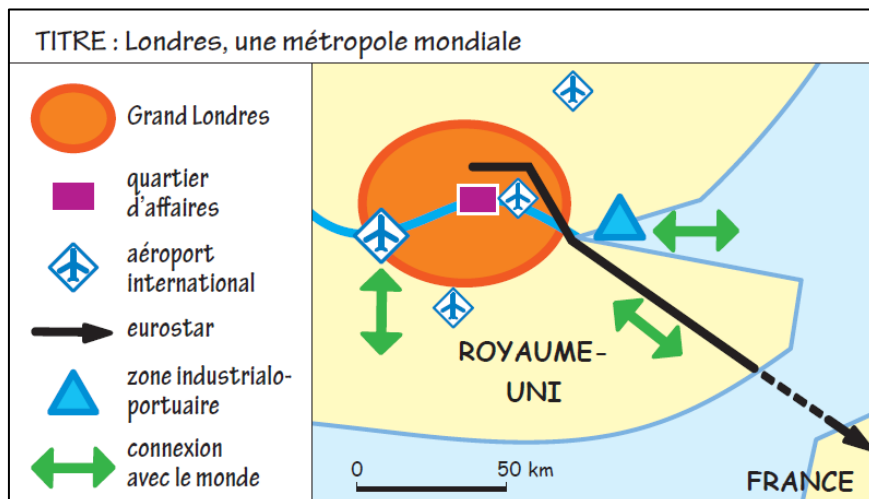
B. Comment Londres est-elle connectée à la mondialisation ?

RÉPONSES AUX QUESTIONS P. 231

Parcours 1

1. Londres est reliée au monde grâce à ses aéroports (Heathrow, Gatwick...), ses gares (Saint-Pancras...) ou la zone industrialo-portuaire de la Tamise d'où partent et arrivent les voies maritimes.
2. Heathrow relie Londres au monde entier, mais plus particulièrement à l'Amérique du Nord, à l'Europe et à l'Asie.
3. Les différents aménagements de transport se situent dans le centre de Londres (gare de Saint-Pancras) et dans le quartier de Canary Wharf (London city airport). Leur importance et leur capacité de connexion au reste du monde font de Londres une ville mondiale.
4. Londres est un pôle majeur de la mondialisation mais les habitants les plus pauvres (de l'East End) ne profitent pas de cette richesse.

Parcours 2



Cette étude de cas suit la colonne des « Démarches et contenus d'enseignement » du programme. La première double page est consacrée à la crise multiforme de Detroit (économique, démographique, sociale et spatiale). Elle propose deux parcours en privilégiant les compétences « Analyser des documents » et « Pratiquer différents langages » (notamment avec un schéma fléché). La seconde double page invite à découvrir les solutions permettant le renouveau de Detroit. Elle permet notamment de travailler les compétences « Analyser des documents » et « Pratiquer différents langages » (rédaction d'un texte) avec deux parcours au choix.

A. Pourquoi Detroit est-elle une ville qui « rétrécit » ?

RÉPONSES AUX QUESTIONS P. 233

Parcours 1

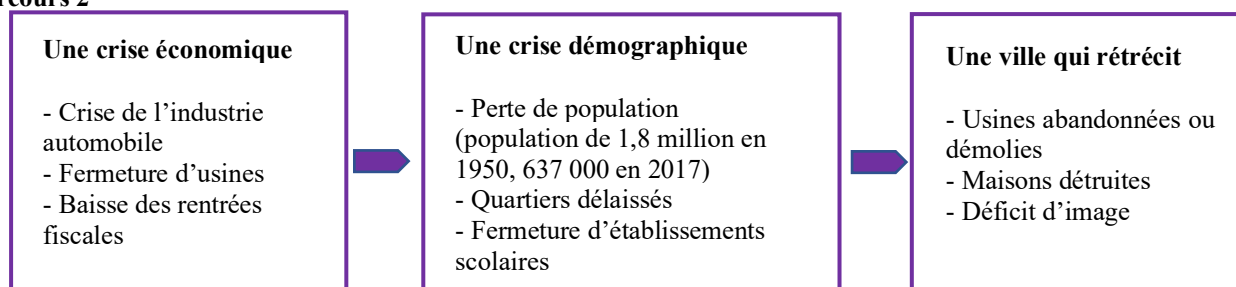
1. Detroit connaît une profonde crise économique depuis les années 1950. Autrefois berceau de la construction automobile aux États-Unis grâce à la présence des trois « majors » (Ford, Chrysler et General Motors), « *Motors city* a fait vivre des dizaines de milliers d'ouvriers grâce à une industrie automobile florissante ». Avec l'accélération de la mondialisation et la nouvelle division internationale du travail, l'industrie automobile américaine a dû faire face à la concurrence des pays émergents aux faibles coûts de main-d'œuvre. Cela a eu pour conséquence la fermeture de nombreuses usines automobiles à Detroit (doc. 2, friche industrielle de l'ancienne usine automobile Packard).

2. La crise économique de Detroit a été suivie d'une crise démographique. De nombreux habitants ont en effet été contraints de quitter la ville, faute d'emploi. La population de Detroit « est ainsi passée de 1,8 million d'habitants en 1950 à 637 000 personnes en 2017 ».

3. Cette double crise se traduit par un « rétrécissement spatial » de la ville. De nombreuses maisons ont en effet été abandonnées puis souvent détruites, conduisant à des phénomènes de « dents creuses », visibles sur la photographie du document 4 (blocs avec maisons détruites). Ce phénomène est particulièrement important au sud de la *8 Mile Road*, zone constituée de quartiers pauvres peuplés majoritairement d'Afro-Américains.

4. La ville est endettée car la crise économique et la crise démographique ont entraîné une baisse des rentrées fiscales (impôts sur les entreprises et impôts sur les particuliers). Aussi, en juillet 2013, Detroit, endettée à hauteur de 18 milliards de dollars, se déclare officiellement en faillite, devenant la plus grande ville américaine à connaître cette situation.

Parcours 2



B. Quelles solutions permettent le renouveau de Detroit ?

RÉPONSES AUX QUESTIONS P. 235

Parcours 1

1. Detroit a su valoriser le tourisme pour recréer de l'activité économique (le tourisme a généré 6 milliards de dollars en 2017). Des millions de touristes visitent désormais Detroit, en particulier ses façades art déco et ses musées, mais aussi son patrimoine industriel (les usines automobiles désaffectées). Selon le guide de voyage *Lonely Planet*, « Detroit a été classée à la deuxième place des villes à visiter derrière Séville » en 2018.

2. Les fermes urbaines ont été installées sur les terrains en friche des maisons abandonnées. Dans le quartier de Jefferson-Mack, elles sont nombreuses le long de Medium Street. Elles permettent de recréer de l'activité économique, mais aussi du lien social, ces jardins étant souvent partagés par les habitants d'un quartier. Detroit dispose même d'un dynamisme reconnu à l'échelle internationale, la ville étant devenue le berceau de l'agriculture urbaine (*urban farming*).

3. Dans le quartier de Jefferson-Mack, on constate que de nombreux espaces restent vacants. Il s'agit des maisons abandonnées ou en ruine, des bâtiments industriels ou commerciaux inoccupés mais aussi de terrains vagues ou en friche. À la lecture de la carte, on note que ces espaces vacants occupent encore la majorité de la surface du quartier.

4. Le centre-ville de Detroit a connu d'importantes opérations de réhabilitation. Un tramway a été créé, des centaines d'immeubles ont été rénovés, accueillant logements et bureaux. Le *Renaissance center*, construit dans les années 1970 par General Motors, qui y a installé son siège social, a été entièrement rénové en 2003. On observe sur la photographie des immeubles rénovés, des gratte-ciel modernes, des cafés animés ou un terrain de basketball flambant neuf.

Le centre-ville est ainsi devenu à nouveau attractif pour les habitants et pour les entreprises. Cette attractivité s'est accompagnée d'une gentrification du centre-ville avec la montée en gamme des immeubles, l'augmentation significative des prix de l'immobilier, des projets architecturaux « vitrines » (construction du plus haut building de Detroit).

Parcours 2

Après avoir traversé une grave crise économique et sociale, Detroit connaît depuis les années 2000 un important renouveau.

- Ce renouveau de Motor city passe notamment par le tourisme. En effet, des millions de touristes visitent désormais Detroit, en particulier pour ses façades art déco, ses musées mais aussi ses usines automobiles désaffectées. Selon le guide de voyage Lonely Planet, « Detroit a été classée à la deuxième place des villes à visiter derrière Séville » en 2018, recréant ainsi de l'activité économique (le tourisme a généré 6 milliards de dollars en 2017).

- Les espaces laissés vacants suite à la destruction des habitations et des usines désaffectées sont aujourd'hui en partie réutilisés. Des fermes urbaines ont par exemple été installées sur les terrains en friche des maisons abandonnées. Dans le quartier de Jefferson-Mack, elles sont nombreuses le long de Medium Street. Elles permettent de recréer de l'activité économique, mais aussi du lien social, ces jardins étant souvent partagés par les habitants d'un même quartier.

- Enfin, le centre-ville de Detroit a été entièrement rénové. Un tramway a été créé, des centaines d'immeubles ont été rénovés, accueillant logements et bureaux. Le *Renaissance center*, construit dans les années 1970 par General Motors, a été entièrement rénové en 2003. Cette rénovation du centre-ville a conduit à une augmentation sensible des prix de l'immobilier.

PP. 236-237 CHANGER D'ÉCHELLE LES VILLES ORGANISENT LE MONDE

Conformément au programme de géographie, les études de cas (Londres et Detroit) sont mises en perspective à l'échelle du monde. Il s'agit ici, à l'aide d'un planisphère de l'archipel métropolitain et des principales métropoles, de mettre en relation les lieux étudiés avec d'autres lieux du monde. C'est donc la compétence « Se repérer dans l'espace » qui est particulièrement travaillée. La projection semi-polaire permet par ailleurs de mettre en évidence le rôle majeur des métropoles des pays du Nord dans les échanges. Un planisphère des villes hôtes des Jeux olympiques d'été depuis 2000 vient compléter le planisphère principal pour comprendre la manière dont les villes mondiales participent à l'organisation des grands événements internationaux pour rayonner à l'échelle mondiale.

RÉPONSES AUX QUESTIONS P. 236

1. Les quatre villes globales sont New York, Londres, Paris et Tokyo.
2. Trois grandes mégaloïles dominent et organisent le monde. La première est située sur la côte est des États-Unis (on l'appelle aussi la Bos-Wash), la deuxième se situe au Japon (intégrant notamment Tokyo et Osaka-Kobé), la troisième en Europe, de Londres à la plaine du Pô en passant par la vallée rhénane.
3. Les villes en déclin se situent dans la *Rust Belt* aux États-Unis (Detroit, Pittsburgh), dans les régions minières du Royaume-Uni (Manchester, Liverpool, Glasgow) ainsi que dans l'Est de l'Allemagne (Leipzig).
4. Les principales villes mondiales se situent en Asie orientale (Shanghai, Singapour), en Europe de l'Ouest (Berlin, Madrid) et en Amérique du Nord (Los Angeles, Toronto, Boston).
5. Les différents flux reliant les trois mégaloïles entre elles sont des flux d'informations, de capitaux et de marchandises.
6. Les villes mondiales émergentes se situent en Amérique latine (Mexico, Rio de Janeiro, São Paulo), en Russie (Moscou), en Inde (Mumbai) et en Afrique du Sud (Johannesburg).

PP. 238-239 CROQUIS LES VILLES DANS LA MONDIALISATION

Cette double page a pour vocation de travailler la compétence « Pratiquer différents langages » en amenant l'élève à construire le croquis des métropoles dans la mondialisation. La page de gauche prépare la réalisation du croquis en trois étapes : du prélèvement d'informations au croquis complété en passant par l'organisation de la légende. Ce croquis permet également à l'élève de mieux se repérer, en identifiant les centres de commandement majeurs de la mondialisation.

Étape 1

- a. Les ronds représentent des métropoles. Leur taille indique le poids de ces dernières dans la mondialisation (villes globales et métropoles mondiales).
- b. La mégaloïle nord-américaine se situe à proximité de l'océan Atlantique, tout comme la mégaloïle européenne. La mégaloïle japonaise se situe au bord de l'océan Pacifique.
- c. Les flux sont représentés par des flèches rouges à double sens. Ces flux correspondent à des échanges de marchandises, de capitaux et d'informations.

Étapes 2 et 3



Je change de langage

L'oral pourra insister sur les choix cartographiques utilisés : figurés ponctuels pour représenter les métropoles, hiérarchie des métropoles représentée en variant la taille des figurés, figurés linéaires pour représenter les flux, etc.

L'élève nommera les quatre villes globales et quelques métropoles mondiales en les situant. Il pourra expliquer que les plus puissantes d'entre elles sont intégrées à des mégalopoles, situées dans les trois grands pôles de puissance (Amérique du Nord, Europe occidentale, Japon). Il précisera que l'intégration des villes à la mondialisation s'effectue par des échanges de tous types (informations, capitaux, marchandises), représentés ici par les doubles flèches rouges. Il pourra insister sur le fait que ces échanges se font surtout entre les villes du Nord, la mondialisation délaissant les villes du Sud, bien que certaines d'entre elles émergent.

PP. 240-241 COURS LES VILLES DANS LA MONDIALISATION

La leçon reprend la problématique de la page d'ouverture ainsi que les différents thèmes abordés dans les études de cas selon les « contenus d'enseignement » du programme : rôle majeur joué par les grandes villes mondiales dans l'organisation de la mondialisation, inégale connection des villes à la mondialisation. Les documents apportent des éléments de généralisation et des exemples complémentaires à travers des supports de natures variées (infographie, texte, carte, tableau et photo).

RÉPONSES AUX QUESTIONS P. 241

Doc. 3

1. Les principales bourses mondiales se situent en Amérique du Nord (New York), en Europe de l'Ouest (Paris, Londres et Francfort) et en Asie orientale (Tokyo, Shanghai, Hong Kong et Shenzhen).
2. Elles sont reliées entre elles par des flux permanents de capitaux.

Analyse de document 1

1. Les figurés ponctuels représentent le nombre de data centers présents dans les villes des différents pays du monde. Les data centers sont des centres de données où sont regroupés des ordinateurs et des serveurs stockant des informations utiles aux entreprises. Les cercles sont de taille proportionnelle au nombre de data centers présents dans une ville. Plus le nombre de data centers est important, plus le cercle est gros, et inversement.
2. On constate que la plus forte densité de data centers se situe aux États-Unis (en particulier sur la côte est à New York, Boston et Washington), en Europe (surtout dans les métropoles d'Europe occidentale comme Londres ou Paris) et dans certains pays d'Asie (Inde, Chine et Japon). Cela correspond aux pôles regroupant les métropoles les plus dynamiques.
3. Les plages de couleurs représentent les pays où la part des internautes est supérieure à la moyenne mondiale (48 %). Ce sont des pays qui disposent de nombreux data centers. L'accès à Internet est en effet lié aux équipements techniques.

Analyse de document 2

1. *Shrinking city* signifie « ville rétrécissante ».
2. Les trois principales caractéristiques des *shrinking cities* sont la perte d'activité (crise économique), la perte de population (crise démographique) et le développement de la pauvreté et du chômage (crise sociale).
3. Ces villes se situent surtout aux États-Unis (*Rust Belt*), en Allemagne et au Royaume-Uni (anciens bassins miniers).
4. Ces villes sont en marge de la mondialisation car elles peinent à trouver leur place dans les échanges mondiaux et « à se connecter aux réseaux globaux ». La mondialisation est en effet sélective. Les métropoles les plus dynamiques commandent ou participent aux échanges de tous types. Les *shrinking cities*, par leur faible dynamisme économique, se retrouvent à l'écart des grands échanges (capitaux, informations, etc.), même si certaines d'entre elles (Detroit) cherchent à s'y connecter de nouveau.

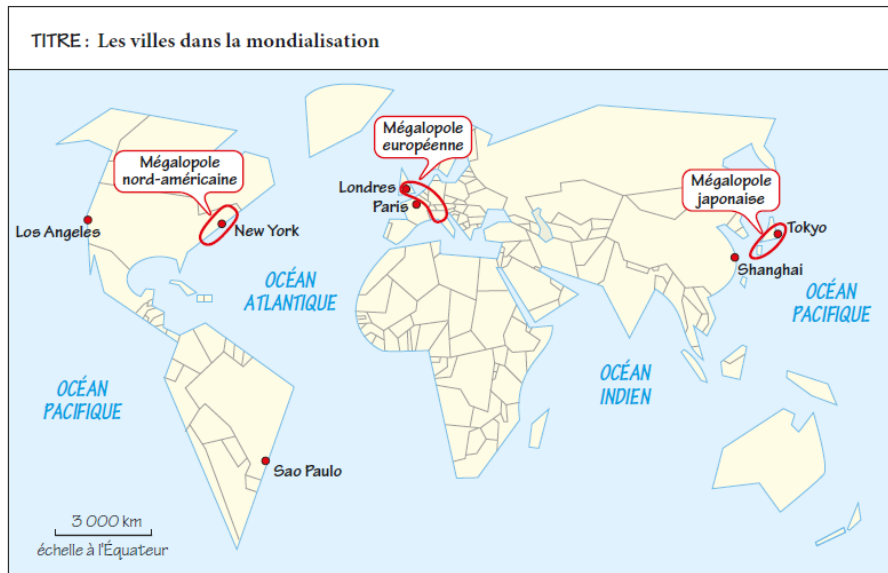
Analyse de document 3

1. Le nombre de tours de plus de 200 mètres dans le monde est passé de 614 en 2010 à 1 478 en 2018, soit une augmentation de 141 %.
2. C'est en Asie que l'on retrouve le plus grand nombre de tours de grande hauteur. 109 tours ont été livrées en 2018 en Asie, dont 88 en Chine. Le document 1 montre que les plus grandes tours se situent en Chine (Shanghai Tower) ou au Moyen-Orient (Arabie saoudite, Émirats arabes unis avec la Burj Khalifa de Dubaï).
3. Si l'Europe a longtemps été à l'origine de la construction des tours de plus grande hauteur (Tour Eiffel à Paris, The Shard à Londres), elle est aujourd'hui très largement concurrencée par l'Asie et le Moyen-Orient. À Londres, aucune tour de plus de 200 mètres n'a été livrée en 2018. À Paris, le quartier d'affaires de la Défense peine à faire sortir de nouveaux projets de tours (les tours Hermitage Plaza de Norman Foster, qui devraient culminer à 320 mètres, sont annoncées pour 2024). En revanche, 13 tours de plus de 200 mètres ont été livrées au Moyen-Orient en 2018 et la Kingdom Tower de Jeddah, en construction, devrait atteindre les 1 001 mètres de hauteur.
4. Les tours de grande hauteur sont un moyen pour les villes mondiales de rayonner à l'international et de montrer leur puissance. À une époque où les métropoles sont en concurrence, une tour de grande hauteur est un moyen visible pour une ville de s'affirmer par rapport aux autres villes.

Développement construit

1. L'introduction est composée d'une phrase présentant le sujet et d'une problématique (sous la forme d'une question).
 2. Partie I : Les villes les mieux intégrées à la mondialisation.
Partie II : Les villes moins intégrées et à l'écart de la mondialisation
 3. « Tout d'abord » pour la partie I et « Ensuite » pour la partie II.
 4. Partie I : Argument : les « villes sont reliées entre elles par de multiples flux »
Exemple : « marchandises, capitaux, informations »
Partie II : Argument : « les villes de pays pauvres manquent d'infrastructures de communication ».
Exemple : « Phnom Penh au Cambodge ».
- Les arguments sont des idées qui permettent d'explicitier le thème général de la partie. Ils s'appuient sur les notions et le vocabulaire de la géographie. Les exemples sont des informations qui viennent préciser un argument, ou des lieux (pays, villes) qui viennent illustrer un argument.
5. La mondialisation est un phénomène sélectif. Certaines villes mondiales sont très intégrées aux échanges mondiaux, qu'elles commandent et organisent, alors que d'autres sont davantage à l'écart de la mondialisation, pour des raisons économiques ou politiques.

Repérage spatial



Chapitre 11 Un monde de migrants

La démarche du chapitre

Après avoir découvert la problématique du chapitre à l'aide des photographies d'ouverture (pp. 246-247), il s'agit de mener une étude de cas sur des flux migratoires (en Méditerranée pp. 248-251, ou dans le golfe Persique pp. 252-253), comme le demande le programme dans la colonne des « Démarches et contenus d'enseignement ». Cette étude de cas est ensuite mise en perspective « à l'échelle du monde » grâce au planisphère des migrations internationales (pp. 254-255), à la réalisation d'un croquis (pp. 256-257), d'un dossier de Géo-Histoire (l'Italie, pp. 258-259), d'un dossier de prospective « Et demain ? » (les déplacés environnementaux pp. 260-261) et de la leçon (pp. 262-263), qui propose des documents complémentaires.

Les compétences plus particulièrement travaillées dans ce chapitre sont « Analyser un document », « Pratiquer différents langages », « Coopérer, mutualiser » et « Se repérer dans l'espace ». La page « Je retiens l'essentiel » est un outil permettant à l'élève de faire mémoriser les points importants du chapitre. Les trois dernières pages sont des entraînements aux exercices du Brevet à partir du travail des compétences « Analyser un document » (analyse d'un document seul et analyse de deux documents croisés), « Pratiquer différents langages » (rédaction d'un développement construit) et « Se repérer dans l'espace » (repérage spatial).

Pour aller plus loin

Bibliographie

- Bruno Tertrais et Delphine Papin, *Atlas des frontières - Murs, migrations, conflits*, Les Arènes éditions, 2021.
- MIGREUROPE, *Atlas critique des migrants en Europe*, Armand Colin, 2017.
- Catherine Withol de Wenden (dir.), *Atlas des migrations. De nouvelles solidarités à construire*, Autrement, 2021.
- Catherine Withol de Wenden (dir.), « Un monde de migrants », *La Documentation photographique*, n° 8129, CNRS Éditions, 2019.

Sitographie

- Site de l'Agence des Nations Unies pour les réfugiés : www.unhcr.org/fr/
- Carte interactive de l'Institut national d'études démographiques (INED) sur les migrations dans le monde : www.ined.fr/fr/tout-savoir-population/graphiques-cartes/migrations-monde/
- Site de l'Organisation internationale pour les migrations (OIM) : www.iom.int/fr
- Perspective des migrations internationales par l'OCDE, en 2021 : www.oecd.org/fr/migrations/perspectives-des-migrations-internationales-19991258.htm

PP. 246-247 OUVERTURE

L'observation des deux photographies permet aux élèves de découvrir le thème du chapitre à travers deux lieux du monde. La première photographie montre des migrants fuyant l'Afghanistan à l'aéroport de Kaboul le 17 août 2021. Suite à la prise de pouvoir des talibans en Afghanistan à l'été 2021, des milliers d'Afghans ont tenté de fuir leur pays par l'aéroport de Kaboul, unique porte de sortie du pays. L'armée américaine, présente en Afghanistan depuis 2001, a encadré le départ des migrants avant de quitter définitivement le pays. La photographie montre des familles entières quittant précipitamment leur pays avec seulement quelques bagages.

Le second document est une photographie prise à la frontière américano-mexicaine. Elle montre une partie du mur construit par les États-Unis pour limiter les migrations en provenance d'Amérique latine. L'originalité du cliché provient de la présence du portrait d'un enfant mexicain (« Kikito ») installé derrière le mur par le photographe français JR, dans le but de dénoncer la politique migratoire du président américain Donald Trump, qui souhaitait prolonger le mur sur l'ensemble de la frontière américano-mexicaine.

La comparaison de ces deux documents permet de définir ce qu'est une migration internationale (le déplacement d'une personne ou d'un groupe de personnes d'un pays vers un autre pour s'y installer). Elle permet également d'interroger les élèves sur les raisons des migrations (politiques, économiques, etc.) ainsi que sur leurs effets (le renforcement des frontières, par exemple). Elle guide vers la problématique du chapitre : « Quels sont les migrations internationales et leurs effets ? ».

PP. 248-249 ÉTUDE DE CAS MIGRER EN MÉDITERRANÉE

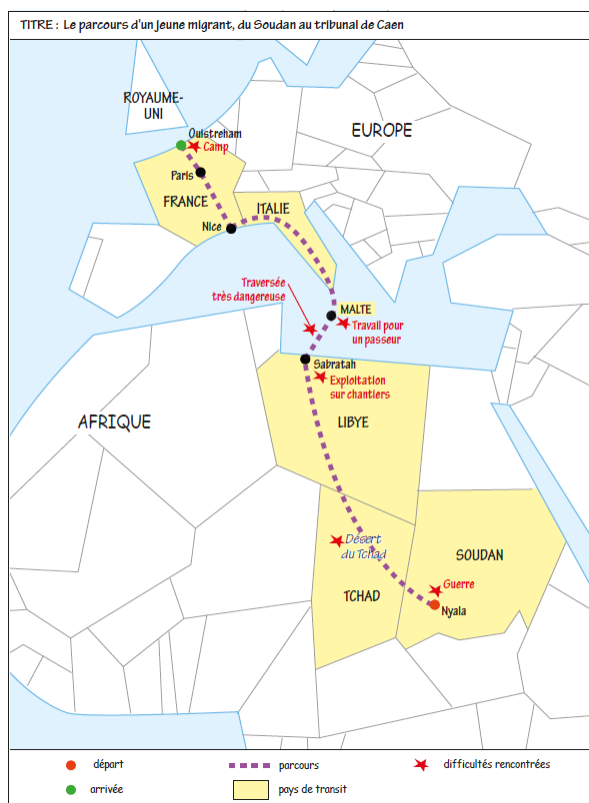
Cette étude de cas suit la colonne des « Démarches et contenus d'enseignement » du programme et s'organise de la manière suivante : la première double page est consacrée à l'étude d'itinéraires de migrants en Méditerranée. Elle propose deux parcours en privilégiant les compétences « Analyser des documents » et « Pratiquer différents langages » (la construction d'un croquis du parcours d'un migrant). La seconde double page invite à découvrir les effets des migrations en Méditerranée. Elle permet notamment de travailler les compétences « Analyser des documents » et « Pratiquer différents langages » (la réalisation d'un schéma de synthèse), avec deux parcours au choix.

RÉPONSES AUX QUESTIONS P. 248

Parcours 1

1. Les migrants qui traversent la Méditerranée viennent d'Afrique (Afrique subsaharienne et Afrique du Nord) et du Moyen-Orient (Syrie, Irak). Ces migrations sont économiques (l'IDH des pays de départ est inférieur à ceux des pays d'arrivée), mais aussi politiques, c'est-à-dire liées à des troubles ou des guerres civiles (en Libye, Syrie, Irak, Mali, etc.).
2. Idriss a quitté le Darfour, région du Soudan en guerre. Il a échappé aux milices qui cherchaient à le tuer. Il a dû traverser le désert, a été exploité sur des chantiers puis a traversé la Méditerranée sur « une coquille de noix », c'est-à-dire un bateau de fortune sur lequel les passeurs entassent plus de migrants que le bateau ne peut en contenir, comme le montre le document 1.
3. Le nombre de migrants arrivés sur les côtes de Méditerranée a très fortement augmenté entre 2014 et 2015, année de la « crise des migrants », passant de 216 054 à 1 015 078 selon les chiffres de l'Organisation internationale pour les migrations (OIM). On constate ensuite une baisse continue jusqu'en 2020, puis à nouveau une hausse entre 2020 (99 489) et 2021 (144 440).
4. La forte augmentation des migrations entre 2014 et 2015 s'explique notamment par l'accentuation des conflits au Moyen-Orient (guerre civile en Syrie) et en Afrique (en particulier dans la Corne de l'Afrique).

Parcours 2

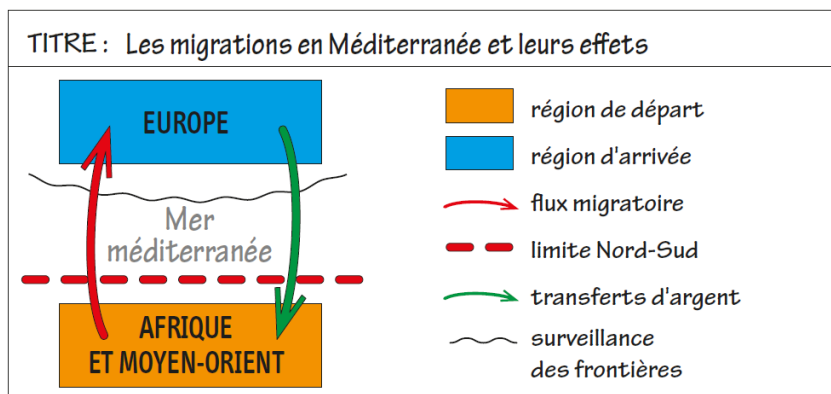


RÉPONSES AUX QUESTIONS P. 251

Parcours 1

1. Le plus grand nombre de migrants décédés aux frontières de l'UE entre 2014 et 2019 se situent dans le détroit de Gibraltar (route occidentale), au large de Malte et de l'île italienne de Lampedusa (route centrale) ainsi que dans la mer Égée (route orientale). Ces lieux sont les principales portes d'entrée des migrations clandestines.
2. Les frontières de l'Europe sont surveillées par l'agence Frontex (agence coordonnant l'action des États membres de l'UE pour lutter contre l'immigration), qui utilise notamment des radars thermiques à infrarouge et des remorqueurs pour surveiller les côtes.
3. Ces frontières sont transformées par la construction de murs et de clôtures barbelées, érigés contre l'immigration (Espagne, Hongrie, Croatie). En Grèce, certaines îles de la mer Égée comme Lesbos sont devenues de véritables « îles-camps » car elles accueillent de nombreux camps prenant en charge les migrants, comme le camp de Moria, le plus important de l'île, qui compte 12 238 migrants.
4. L'immigration permet à l'Espagne de bénéficier d'une main-d'œuvre manquante dans des emplois peu qualifiés, comme l'agriculture. La photographie montre des femmes marocaines ramassant des fraises. Pour les Marocains, l'émigration vers l'Espagne leur permet de gagner de l'argent et d'en envoyer une partie aux membres de leur famille restés au Maroc (les remises migratoires).
5. La pandémie de COVID-19 s'est accompagnée d'une fermeture des frontières européennes pour limiter la propagation du virus. Cela a entraîné une baisse des migrations extra-européennes vers l'Europe, en particulier entre la Libye, l'Italie et la Grèce. Une reprise des migrations est néanmoins constatée à partir de juin 2020.

Parcours 2



PP. 252-253 ÉTUDE DE CAS LES MIGRATIONS DANS LE GOLFE PERSIQUE

Cette étude de cas suit la colonne des « Démarches et contenus d'enseignement » du programme et permet de faire travailler les élèves sur un mouvement migratoire Sud-Sud. Elle privilégie les compétences « Analyser des documents » et « Pratiquer différents langages » (un tableau) à partir de deux parcours au choix.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Parcours 1

1. Les pays du Golfe accueillant des migrants sont l'Arabie saoudite, le Koweït, le Qatar, Bahreïn, les Émirats Arabes Unis et Oman. Les migrants se dirigeant vers les pays du golfe Persique viennent d'Afrique (Égypte, Soudan), du Proche-Orient (Jordanie), d'Asie du Sud (Inde, Bangladesh) et d'Asie du Sud-Est (Indonésie).
2. On peut parler de migrations Sud-Sud pour le golfe Persique car la majorité des migrants viennent de pays en développement, dits du « Sud », et se dirigent vers une autre destination du Sud, le golfe Persique.
3. Les pays du golfe Persique se sont enrichis grâce à l'argent du pétrole, attirant ainsi des populations plus pauvres. De plus, ces migrations s'expliquent par la faiblesse démographique dans les pays du golfe Persique, par l'absence de femmes sur le marché du travail et par un important besoin de main-d'œuvre.
4. Ces migrants travaillent notamment dans le secteur du bâtiment (construction de stades au Qatar), de la restauration, de l'hôtellerie mais aussi dans la finance (*traders*) pour certains. Ceux qui travaillent dans le bâtiment le font dans des conditions parfois très difficiles. D'après une enquête du journal britannique *The Guardian*, 6 500 ouvriers seraient morts sur les chantiers des stades de football au Qatar.
5. Mustafa vient du Pakistan et vit à Dubaï, aux Émirats arabes unis. Ce graphiste a perdu son emploi au sein d'une société de marketing à cause de la pandémie de COVID-19.

Parcours 2

Les migrations dans le golfe Persique

Les pays de départ et les pays d'accueil	Les raisons des migrations	Les secteurs d'activité des migrants
<ul style="list-style-type: none"> - Pays de départ : Afrique (Égypte, Soudan), Proche-Orient (Jordanie), Asie du Sud (Inde, Bangladesh) et Asie du Sud-Est (Indonésie) - Pays d'accueil : Arabie saoudite, Koweït, Qatar, Bahreïn, Émirats Arabes Unis et Oman 	<ul style="list-style-type: none"> - Pays du golfe Persique enrichis grâce au pétrole et au gaz - Faiblesse démographique des pays du Golfe - Absence de femmes sur le marché du travail - Important besoin en main-d'œuvre 	<ul style="list-style-type: none"> - Bâtiment (construction de stades au Qatar) - Restauration et hôtellerie - Marketing et finance

PP. 254-255 CHANGER D'ÉCHELLE LES MIGRATIONS INTERNATIONALES

Conformément à l'introduction du programme de géographie de cycle 4, les études de cas sont mises en perspective à l'échelle mondiale. Il s'agit, à l'aide d'un planisphère des espaces de migrations et des flux migratoires, de mettre en relation les lieux étudiés avec d'autres lieux du monde. La compétence plus particulièrement travaillée est « Se repérer dans l'espace ».

RÉPONSES AUX QUESTIONS P. 254

1. Les principaux pays de départ des migrants en Méditerranée sont le Maghreb, la Libye, l'Égypte, la Turquie et la Syrie.
2. Les migrants se dirigent principalement vers l'Europe de l'Ouest, mais aussi vers les États du Golfe.
3. Les migrants qui arrivent dans les États du Golfe proviennent notamment d'Égypte, du sous-continent indien et d'Asie du Sud-Est.
4. Les trois pôles majeurs des migrations internationales sont l'Amérique du Nord, l'Europe de l'Ouest et le Japon.
5. Les migrants qui se dirigent vers ces pôles proviennent d'Amérique latine, d'Afrique, d'Europe orientale ou encore d'Asie de l'Est.
6. Il existe des migrations entre les pays du Sud, comme en témoignent par exemple les migrations du Paraguay vers l'Argentine, ou encore les migrations de l'Afrique centrale vers l'Afrique du Sud.

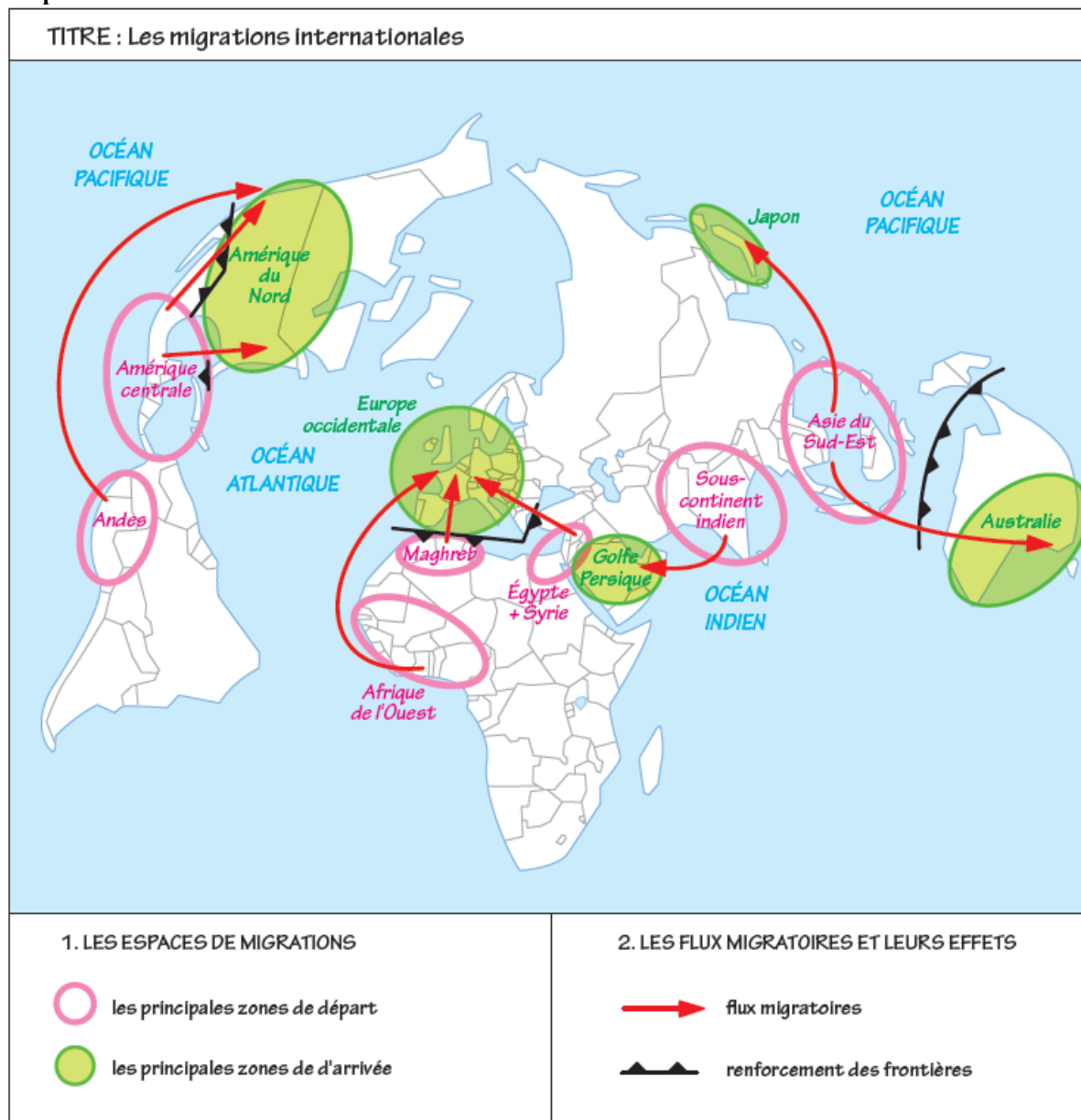
L'introduction du programme de géographie de cycle 4 suggère la réalisation de croquis permettant d'initier les élèves au langage cartographique. L'activité proposée permet à l'élève de réaliser un croquis de synthèse sur les migrations internationales à partir de croquis préparatoires simples. La compétence travaillée est donc « Pratiquer différents langages ».

RÉPONSES AUX QUESTIONS P. 256

Étape 1

- Les cercles représentent les principales zones de départ des migrants.
- Les principales régions d'accueil des migrants sont l'Amérique du Nord, l'Europe occidentale, le golfe Persique, le Japon et l'Australie.
- Les flux migratoires ont été représentés par des flèches (figurés linéaires). Les frontières se renforcent en Amérique du Nord, en Méditerranée, et entre l'Asie du Sud-Est et l'Australie.

Étape 2 et 3



RÉPONSES À L'ACTIVITÉ P. 257

Les flux migratoires s'effectuent surtout du Sud vers le Nord. L'Asie, l'Afrique et l'Amérique latine constituent les principales zones de départ. L'Europe occidentale, l'Amérique du Nord, le Japon et l'Australie sont les grandes régions d'arrivée. Cependant, les migrations entre les pays du Sud s'intensifient. Les pays du golfe Persique attirent des migrants venus d'Asie du Sud. De même, les migrations entre les pays du Nord se multiplient depuis les années 1990 (de l'Europe de l'Est vers l'Europe de l'Ouest).

Les migrations présentent des causes variées. Les inégalités de développement sont l'un des premiers facteurs de mobilité. Les migrants quittent leur pays pour trouver du travail, de meilleures conditions de vie, etc. Certains doivent fuir leur pays pour des raisons politiques ou de guerre : ce sont les réfugiés. D'autres sont contraints de quitter leur pays pour des raisons climatiques. Dans les pays d'accueil, l'immigration transforme les frontières : construction de murs, multiplication des systèmes de surveillance (Méditerranée), etc.

Cette double page Géo-Histoire permet aux élèves d'inscrire dans le temps la compréhension du phénomène migratoire. L'exemple de l'Italie vise à comprendre comment ce pays d'émigration au XIX^e est devenu aujourd'hui un pays d'immigration. L'activité questionne dans un premier temps le passé (l'émigration italienne au XIX^e siècle) pour interroger ensuite le présent (l'Italie aujourd'hui, pays d'immigration européenne et extra-européenne).

RÉPONSES AUX QUESTIONS P. 259

1. Au XIX^e siècle, de nombreux Italiens émigrent vers les États-Unis (New York) mais aussi en Europe, Afrique ou Amérique du Sud (en Argentine ou au Brésil notamment).
 2. Ils quittent l'Italie pour échapper à la misère. Les promesses d'emplois garanties par l'industrialisation massive aux États-Unis stimulent ce mouvement migratoire.
 3. Le quartier de *Little Italy* à New York est habité principalement par des immigrés venus d'Italie. Ils se regroupent dans le même quartier car ils ont la même langue et les mêmes coutumes (mode de vie, religion catholique), formant « une cité dans une autre cité ».
 4. Les migrants qui résident aujourd'hui en Italie viennent d'Asie de l'Est, d'Asie du Sud, d'Afrique du Nord et d'Europe orientale (Roumanie).
 5. Ce sont des migrations économiques mais aussi des migrations liées aux conflits (réfugiés) comme lors des Printemps arabes en 2011 et de la crise migratoire de 2015.
 6. Entre le XIX^e siècle et aujourd'hui, l'Italie est passée d'un pays d'émigration à un pays d'immigration. En effet, au XIX^e siècle, de nombreux Italiens émigrent vers les États-Unis mais aussi l'Europe, l'Afrique ou l'Amérique du Sud (en Argentine ou au Brésil notamment). Ils quittent l'Italie pour échapper à la misère. Les promesses d'emplois garanties par l'industrialisation massive aux États-Unis stimulent ce mouvement migratoire.
- Aujourd'hui, l'Italie est un pays d'immigration. En effet, depuis 2010, les arrivées de migrants en Italie ont fortement augmenté, passant de 5 000 à cette date à près de 120 000 en 2014. Les migrants qui se dirigent vers l'Italie viennent d'Asie de l'Est, d'Asie du Sud, d'Afrique du Nord et d'Europe orientale notamment. Ce sont des migrations économiques mais aussi des migrations liées aux conflits (réfugiés).

PP. 260-261 DOSSIER LES DÉPLACÉS ENVIRONNEMENTAUX : MIGRANTS DE DEMAIN ?

Cette double page est un complément du planisphère « À l'échelle du monde » et de la leçon. Elle permet, dans une démarche de prospective, comme le suggère la colonne des démarches du programme, d'étudier les migrations climatiques. La compétence plus particulièrement travaillée est « Coopérer, mutualiser ». Un travail de groupe permet en effet aux élèves d'aboutir à une synthèse sur les déplacés environnementaux d'aujourd'hui et de demain.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

1. Groupes 1 et 2

- a. On estime aujourd'hui à 50 millions le nombre de déplacés environnementaux dans le monde. Ils pourraient être 150 à 200 millions entre 2050 et la fin du siècle.
- b. Les causes des migrations climatiques sont multiples : dégel, cyclones, élévation du niveau des mers, désertification, fonte des glaciers continentaux, inondations.
- c. Le Bangladesh compte plus d'un demi-million de réfugiés climatiques et ce nombre devrait atteindre 20 à 30 millions d'ici 2050. L'inondation du delta du Gange liée à la fonte des glaciers de l'Himalaya pourrait engendrer des catastrophes humaines dans la capitale, Dhaka. La communauté Rohingyas, réfugiée dans l'une des zones les plus exposées aux cyclones et à la montée des eaux, est particulièrement menacée.

Groupes 3 et 4

- a. La majorité des déplacés environnementaux se situe en Asie-Pacifique (68 % des déplacés environnementaux du monde) et en Asie du Sud (14,8 %). Cette forte proportion s'explique par la multiplicité des phénomènes climatiques extrêmes en Asie (cyclones, inondations, fonte des glaciers continentaux, etc.), les très fortes densités de population et le faible niveau de développement de nombreux pays de ce continent (qui renforce la vulnérabilité des sociétés).
 - b. Les deux autres régions du monde fortement touchées par les migrations climatiques sont l'Amérique et l'Afrique (désertification, cyclones, etc.).
 - c. Ioane Teitiota a demandé le statut de réfugié pour cause de réchauffement climatique. En effet, l'archipel des Kiribati où il vit est composé d'une trentaine d'atolls coralliens, dont la plupart dépassent à peine le niveau de l'eau. Des zones entières sont régulièrement envahies par l'océan, et les récoltes s'appauvrissent en raison de l'infiltration d'eau salée dans les réserves d'eau douce.
2. La mise en commun des observations des élèves peut se faire sous la forme d'une restitution orale (un rapporteur est choisi dans chaque groupe).
3. On estime aujourd'hui à 50 millions le nombre de réfugiés climatiques dans le monde. Ils pourraient être 150 à 200 millions entre 2050 et la fin du siècle. Les causes des migrations climatiques sont multiples : dégel, cyclones, élévation du niveau des mers, désertification, fonte des glaciers continentaux, inondations. La majorité des réfugiés climatiques se situe en Asie-Pacifique (68 % des déplacés environnementaux du monde) et en Asie du Sud (14,8 %) où les phénomènes climatiques extrêmes sont nombreux (cyclones, inondations, etc.), comme au Bangladesh. L'Amérique et l'Afrique sont également touchées par les migrations climatiques (du fait de la désertification, des cyclones, etc.). Dans l'archipel des Kiribati, composé d'une trentaine d'atolls coralliens dont la plupart dépassent à peine le niveau de l'eau, un habitant a demandé pour la première fois le statut de réfugié pour cause de réchauffement climatique.

La leçon reprend la problématique de la page d'ouverture et les différents thèmes abordés dans les études de cas selon les « contenus d'enseignement » du programme : croissance des migrations internationales, raisons et effets des migrations. Les documents apportent des éléments de généralisation et des exemples complémentaires à travers des supports de natures variées (graphiques, texte, carte et photo).

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Doc. 1

Les migrations internationales ont fortement augmenté depuis les années 1970, passant de 84 millions en 1970 à 281 millions en 2020.

Doc. 2

1. Les principales régions d'accueil des réfugiés sont l'Afrique centrale et orientale, le Moyen-Orient, l'Asie du Sud et l'Europe de l'Ouest.
2. Les réfugiés viennent surtout d'Afrique, du Moyen-Orient, de Chine, d'Inde, du Mexique, de Colombie et du Venezuela. Les réfugiés quittent des pays en guerre (Syrie, Afghanistan) ou sujets à des troubles politiques (Colombie, Soudan). Ils se dirigent majoritairement vers les pays frontaliers.

Doc. 3

1. On observe aujourd'hui une très grande diversité des migrations internationales. Aux traditionnelles migrations Sud-Nord (famille, travail, asile) se sont ajoutées des migrations Sud-Sud (travail et asile), mais aussi Nord-Nord (expatriés qualifiés) et Nord-Sud (expatriés et seniors en quête de soleil).
2. L'Europe devrait continuer à accueillir des migrants dans le futur pour faire face au vieillissement de sa population mais aussi pour pallier le manque de main-d'œuvre qualifiée et non-qualifiée.

P. 265 JE M'ENTRAÎNE

Analyse de document 1

1. Ce document est un dessin de presse du dessinateur suisse Chapatte paru dans *Le Temps* le 6 mars 2020. Il a pour titre « La manière forte contre les migrants », et pour thème la question migratoire en Europe.
2. Sur le dessin, on observe un homme en train de se noyer (un migrant qui a fait naufrage). Le bateau de l'Union européenne (identifiable au drapeau étoilé) semble venir le secourir, cependant l'homme, dont le visage est caché par un casque, ne lui lance pas une bouée mais un fil barbelé.
3. Le geste de l'homme sur le bateau peut être interprété comme une volonté non pas de secourir le migrant mais d'empêcher son entrée dans l'Union européenne.
4. Le dessin cherche à dénoncer le renforcement du contrôle des frontières de l'UE et leur fermeture croissante. L'UE a en effet mis en place une politique de contrôle des migrations en Méditerranée, notamment par l'intermédiaire de l'agence Frontex. Certains pays de l'UE ont aussi renforcé leurs frontières par l'installation de barrières barbelées et de murs (Grèce, Hongrie, Croatie). On parle de « barriérification des frontières ».

Analyse de document 2

1. Suyapa est originaire du Honduras, un pays d'Amérique centrale.
2. Suyapa a fui le Honduras pour échapper à des membres de réseaux criminels violents qui lui extorquaient les revenus de sa boutique d'alimentation. Sa famille était menacée.
3. Partie du Honduras, elle a traversé le Salvador, le Guatemala puis le Mexique.
4. Elle souhaite se rendre aux États-Unis pour y élever son fils en sécurité, permettre à ses enfants d'étudier en paix, et avoir une vie meilleure. Le niveau de vie aux États-Unis est en effet très supérieur à celui du Honduras.

P. 266 JE M'ENTRAÎNE

Analyse de documents 3

1. L'Inde est aujourd'hui le deuxième pays d'émigration au monde, avec environ 30 millions de ressortissants à l'étranger.
2. La population indienne à l'étranger se concentre surtout en Asie du Sud-Est, dans le golfe Persique et en Amérique du Nord. Le Royaume-Uni, l'Afrique du Sud ou encore l'île Maurice sont aussi des lieux importants de concentration de la diaspora indienne.
3. L'Inde attire des migrants venus du Bangladesh, pays frontalier qui connaît une grande pauvreté mais aussi des problèmes climatiques importants (montée des eaux, crues, etc.). L'Inde accueille aussi des Occidentaux venus y pratiquer le tourisme médical dans des hôpitaux privés à moindre prix.
4. La phrase surlignée signifie que l'Inde cherche à freiner les migrations en provenance du Bangladesh. La frontière entre les deux pays, longue de 4 060 km, est en effet de plus en plus sécurisée (construction d'un mur).

P. 267 JE M'ENTRAÎNE

Développement construit

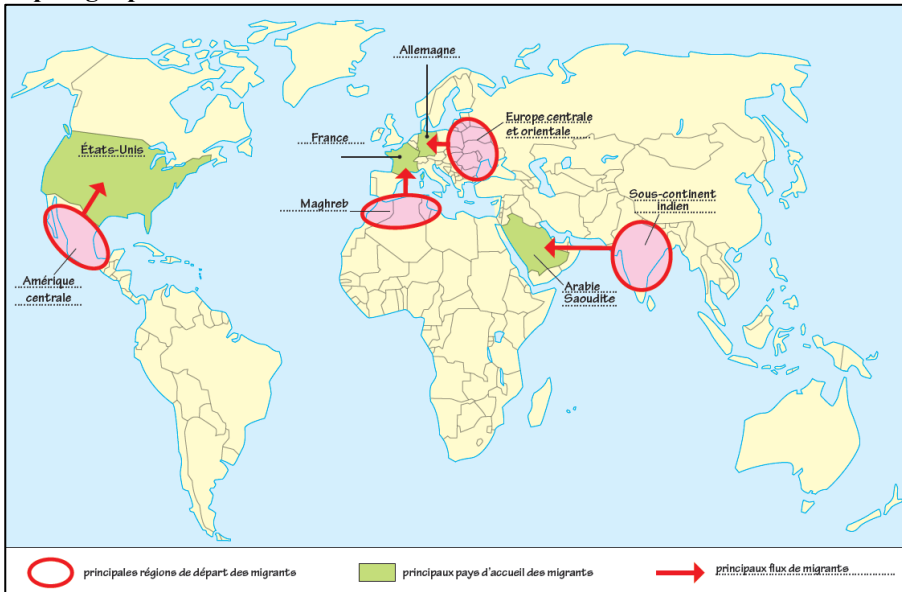
1. L'introduction est composée de deux phrases, présentant le sujet, et d'une problématique (sous la forme d'une question).
2. Partie I : La diversité des flux migratoires.
Partie II : Les causes des migrations transnationales.

3. « Tout d'abord » pour la partie I et « Ensuite » pour la partie II.

4. Ensuite, ces migrations transnationales présentent des causes variées. Les inégalités de développement sont l'un des premiers facteurs de mobilité. Les migrants quittent leur pays pour trouver du travail, de meilleures conditions de vie, etc. Certains doivent fuir leur pays pour des raisons politiques ou de guerre : ce sont les réfugiés (Syrie, Colombie). D'autres sont contraints de quitter leur pays pour des raisons climatiques, ce sont les déplacés environnementaux (Bangladesh, îles Tuvalu).

5. Conclusion : En forte croissance, les migrations sont aujourd'hui de plus en plus diverses. Elles présentent des causes variées, à la fois économiques, politiques et environnementales.

Repérage spatial



Chapitre 12 Le tourisme et ses espaces

La démarche du chapitre

Ce chapitre clôt le thème 2 du programme consacré aux « mobilités humaines transnationales ». Après avoir découvert la problématique du chapitre à l'aide des photographies d'ouverture (pp. 268-269), il s'agit de mener une étude de cas sur une station touristique des Caraïbes (Punta Cana, pp. 270-273). Comme le demande le programme, cela permet d'étudier un lieu privilégié du tourisme mondialisé. Dans la même logique, la tâche complexe sur Venise (pp. 274-275) met en scène les menaces qui pèsent sur cette grande métropole touristique. Ces études sont ensuite mises en perspective à l'échelle du monde grâce au planisphère du tourisme international (pp. 276-277). Un travail pluridisciplinaire « Géo-histoire » est présenté aux pp. 278-279 : il concerne Deauville et son évolution du Second Empire à aujourd'hui. Un dossier « Prospective » vise à faire réfléchir l'élève sur ses futures vacances en 2030 (pp. 280-281). La leçon (pp. 282-283) propose des documents complémentaires sur le tourisme. La page 284 regroupe une carte mentale et deux schémas pour « retenir l'essentiel ». Enfin les pp. 285-287 proposent des exercices par compétences (« Analyser et comprendre un document », « Pratiquer différents langages » et « Se repérer dans l'espace ») dans la perspective du brevet.

Pour aller plus loin

Bibliographie

- Pour les enseignants

- I. Juguët, A.-M. Gerin-Grataloup, *Géographie, tourisme et territoires*, Nathan, 2021.
- M. Gravari-Barbas, S. Jacquot, *Atlas mondial du tourisme et des loisirs*, Autrement, 2018.
- Philippe Duhamel, « Le tourisme, lectures géographiques », *Documentation photographique*, n° 8094, juillet-août 2013.
- Philippe Duhamel, « Le tourisme mondial, Nouvelle géographie des voyages », *Carto, Le monde en cartes*, n° 18, juillet-août 2013.

- Pour les élèves

- Benoît Tardif, *Métropolis*, Actes Sud junior, 2016.
- Marc Boyer, *L'Invention du tourisme*, Gallimard, « Découvertes », 1996.

Sitographie

- Site de l'Organisation Mondiale du Tourisme : <http://www2.unwto.org/fr>.
- Un dossier sur le tourisme mondial sur le site Géoconfluences, « Le tourisme mondial : essor et concurrences » : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/actualites/veille/le-tourisme-mondial-essor-et-concurrences>.
- Site de l'Office du tourisme de Venise : <https://www.veneziaunica.it/fr/content/uffici-di-informazione-ed-accoglienza-turistica-iat>.
- Site de l'Atlas des Caraïbes, développé par l'Université de Caen : <http://atlas-caraibe.certic.unicaen.fr>.

PP. 268-269 OUVERTURE

L'observation des deux photographies permet aux élèves de découvrir le thème du chapitre à travers une nouvelle forme de tourisme et un haut-lieu du tourisme mondial. Le document 1 met en avant la première croisière spatiale en 2021, organisée par la société d'Elon Musk (Space X). Le document 2 présente le « village global » de Dubaï qui est à la fois un parc d'attractions et un espace commercial : c'est un « petit monde » où chaque touriste peut retrouver des monuments de son pays et en découvrir d'autres du monde entier. Des prises de vue au sol ont été privilégiées pour permettre aux élèves d'identifier la diversité des touristes et de s'identifier à eux. Elles permettent également de mettre en relief les différentes formes de tourisme entre le tourisme spatial extrêmement sélectif et Dubaï, une ville au rayonnement mondial qui attire souvent les élèves. Ces photos représentent deux facettes d'un tourisme très varié, entre innovation, patrimoine, commerce et modernité.

L'observation de ces deux photographies amène à la problématique du chapitre « Quels sont les mobilités touristiques internationales et leurs effets ? ».

Le bandeau « Chiffres clés » donne des repères aux élèves sur les destinations, les recettes et les mobilités touristiques. Les chiffres datent de 2019, soit avant l'apparition du Covid : les bouleversements engendrés par cette pandémie seront évoqués ultérieurement dans le chapitre.

Cette étude de cas a pour objectif de présenter la station touristique de Punta Cana (République dominicaine) et les impacts qu'engendre cette activité sur cet espace. Elle s'organise de la manière suivante : la première double page est consacrée à la dimension internationale de Punta Cana, la seconde invite à découvrir les effets du tourisme dans cette station. Il s'agit donc, à travers cette étude de cas, de comprendre la dimension internationale du tourisme en réactivant notamment les notions de mobilités et d'aménagements, et en découvrant la notion de « mise en tourisme » (Rémy Knafo). La compétence « pratiquer différents langages » est travaillée sous deux formes différentes par l'élève dans cette étude de cas : tout d'abord en participant à la rédaction d'un guide touristique sur la République dominicaine, puis en complétant une carte mentale sur les effets du tourisme à Punta Cana dans la deuxième double page.

RÉPONSES AUX QUESTIONS P. 271

Parcours 1

1. Punta Cana se situe sur la côte Est de la République dominicaine, au bord de la mer des Caraïbes.
2. Les touristes viennent principalement d'Amérique du Nord (États-Unis en tête) et d'Europe. Ces touristes arrivent principalement à Punta Cana en avion : l'aéroport international de la station a accueilli 7,8 millions de passagers en 2018.
3. Le nombre de touristes a été multiplié par 4,5 % en République dominicaine entre 1995 et 2019 (de 1,7 million à 7,5 millions de touristes). L'année 2020 présente un recul exceptionnel à cause de l'arrêt des mobilités touristiques durant la pandémie du Covid (2,4 millions de touristes).
4. Les touristes viennent à Punta Cana pour profiter du soleil (climat tropical), de la plage et de l'hôtel « tout inclus » (hébergement, restauration et activités sur place).
5. Les principaux aménagements réalisés pour le tourisme sont les hôtels (avec piscines), les golfs et la création d'un village pour accueillir les employés des établissements touristiques. L'aéroport et l'axe routier principal ont également été créés pour faciliter l'arrivée des touristes.

Parcours 2

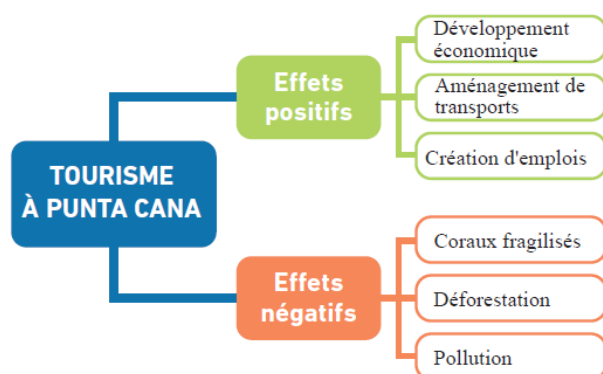
Punta Cana est la plus grande station balnéaire de la République dominicaine et la première destination touristique des Caraïbes. Les voyageurs arrivent principalement d'Amérique du Nord et d'Europe, grâce à l'aéroport international situé à Punta Cana. Le climat tropical permet de profiter du soleil et de la chaleur toute l'année. Les atouts de cette station sont les très nombreux hôtels (avec piscines), avec vue sur la mer des Caraïbes, la plage de sable blanc et les palmiers. Des golfs ont été aménagés derrière certains hôtels.

RÉPONSES AUX QUESTIONS P. 273

Parcours 1

1. Punta Cana se développe après 1969 à partir de l'achat d'un terrain de 58 km² par un groupe d'investisseurs américains. C'est en 1978 que la station prend une nouvelle dimension avec la création d'un complexe hôtelier par l'entreprise française « Club Méditerranée ». Les acteurs sont avant tout privés : tous les aménagements sont réalisés par des entreprises occidentales (hôtels, réseau électrique, traitement de l'eau, aéroport international...). Seul le réseau routier qui mène à Punta Cana est construit par l'État (acteur public).
2. Le tourisme est un facteur de développement pour la République dominicaine car cette activité rapporte de nombreux revenus à ce pays. De 1995 à 2019, les recettes ont été multipliées par 4,5 (de 1,4 milliard à 6,3 milliards). De plus, le tourisme est devenu le premier secteur d'emploi en République dominicaine : en 2019, il concerne 358 365 travailleurs (contre 126 458 en 1995). Cette activité crée donc des emplois pour les habitants de l'île. Le tourisme permet aussi de développer les infrastructures routières et autoroutières, ainsi que les aéroports internationaux.
3. La crise du Covid-19 a provoqué un effondrement de la fréquentation touristique à Punta Cana, comme ailleurs. Cela a fait chuter les recettes et le nombre d'emplois liés au tourisme. Cela s'explique par l'arrêt des liaisons aériennes et le confinement de nombreuses populations à l'échelle mondiale.
4. Les problèmes environnementaux posés par le tourisme à Punta Cana sont la déforestation, la grande consommation d'eau et la fragilisation de la barrière de corail.

Parcours 2



PP. 274-275 LA GÉOGRAPHIE AUTREMENT MENACES SUR VENISE !

Cette tâche complexe invite à travailler sur Venise, une métropole très touristique (30 millions de touristes en 2019). Selon les documents d'accompagnement du programme, le choix d'une grande ville touristique est l'occasion de réinterroger le thème « l'urbanisation du monde » et de croiser mobilités, mondialisation et menaces environnementales. Lieu patrimonial, de la modernité, d'événements, la ville est un lieu touristique majeur qui permet d'identifier l'ampleur des flux touristiques à l'échelle mondiale et d'interroger les pratiques des touristes (déambulation, divertissement, croisière) comme les aménagements réalisés à leur destination (centres-villes réhabilités, zones hôtelières et marchandes connectées aux réseaux de transport urbain et aux aéroports, ports de croisières...).

La consigne de travail est scénarisée, pour susciter la curiosité de l'élève et permettre son implication dans cette activité : les élèves endossent le rôle d'un Vénitien ou d'une Vénitienne qui doit réaliser une synthèse, sous la forme de leur choix, sur les menaces qui pèsent sur sa ville et sur les solutions envisagées pour la protéger du tourisme de masse. Volontairement, il n'y a pas de questions détaillées mais une consigne large, qui appelle à une production commune ou individuelle. Ce type de tâche complexe a pour but de favoriser l'autonomie des élèves et leur capacité à choisir une démarche pour répondre à un problème posé.

Un « Coup de pouce » est proposé aux élèves, mais celui-ci n'a rien d'obligatoire. Il est un outil de différenciation pédagogique pour l'enseignant. Pour résoudre cette tâche complexe, les élèves peuvent s'appuyer sur les ressources proposées (documents de la double page mais aussi « ressources en + », constituées de ressources numériques) ainsi que sur toute autre ressource externe mise à leur disposition par l'enseignant. Cette double page « La géographie autrement » permet donc à l'élève de travailler la compétence « Raisonner ».

ACTIVITÉ

Proposition de synthèse :

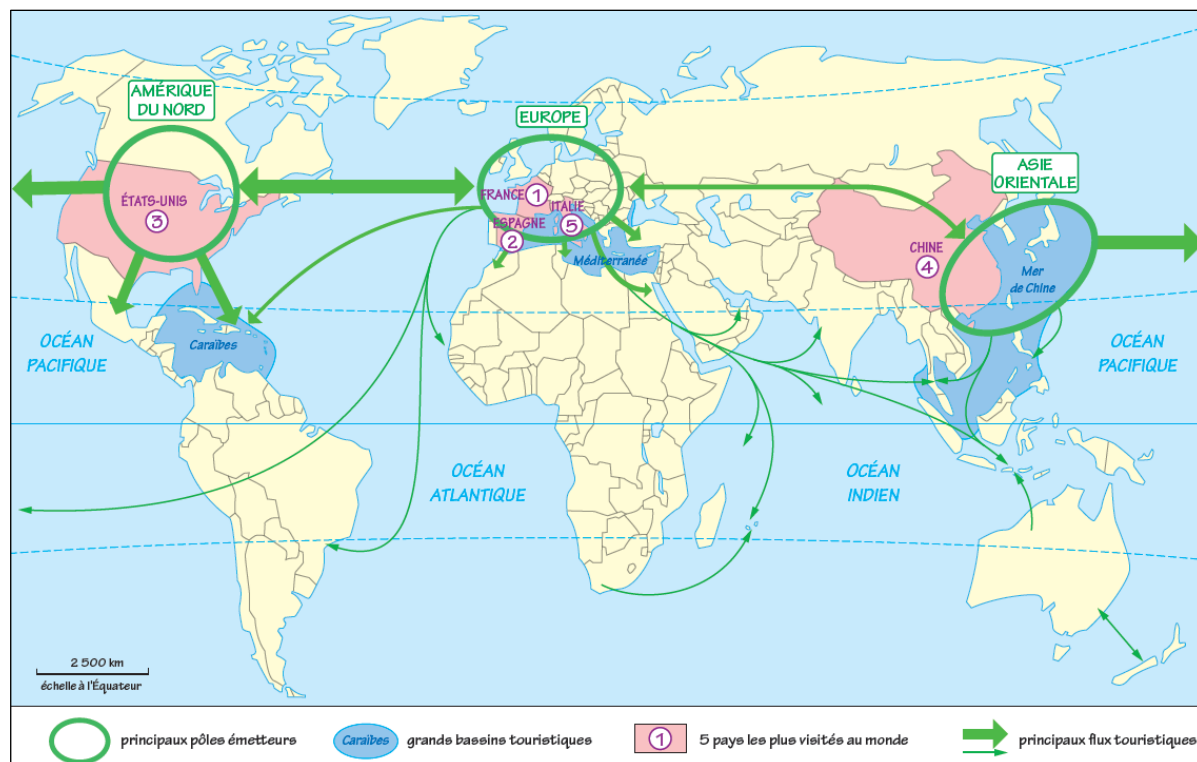
- Première partie sur les diverses menaces liées au tourisme à Venise : fréquentation touristique croissante (multipliée par 10 depuis 1950), pollution des navires de croisière, menaces sur la lagune (érosion des berges, dégradation de la plage du Lido), changement climatique, *acqua alta* de plus en plus fréquentes.
- Deuxième partie sur les solutions mises en place pour protéger Venise : protéger le centre historique (taxe pour y entrer, portiques pour accéder aux sites les plus touristiques, parcours balisés pour touristes), limiter l'afflux de touristes (limitation du nombre de participants au carnaval, promouvoir le tourisme hors saison), désengorger (création de nouveaux hôtels dans le centre interdite, développement de l'hébergement touristique à Mestre), protéger la lagune et faire face au changement climatique (détournement de la route des bateaux de croisière, installation de barrières anti-inondations).

PP. 276-277 CHANGER D'ÉCHELLE LE TOURISME INTERNATIONAL

Conformément à l'introduction du programme de géographie de cycle 4 et aux accompagnements, les études de cas sont mises en perspective à l'échelle mondiale. Il s'agit, à l'aide d'un planisphère du tourisme international, de mettre en relation les lieux étudiés avec d'autres espaces du monde. C'est donc la compétence « Se situer dans l'espace » qui est plus particulièrement mise en œuvre ici.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

1. Punta Cana se situe dans le bassin des Caraïbes.
2. Les touristes viennent principalement d'Amérique du Nord et dans une moindre mesure d'Europe.
3. Venise appartient au premier pôle émetteur de touristes au monde : l'Europe.
4. Venise peut être rattachée au tourisme culturel et patrimonial.
5. Les trois principaux pôles émetteurs du tourisme mondial sont l'Europe, l'Amérique du Nord et l'Asie Orientale.
6. Les principales destinations touristiques au monde sont l'Europe, l'Amérique du Nord et l'Asie Pacifique. Il existe donc une forte représentation des pays développés ou émergents dans ces séjours.
7. Le lien entre flux et recettes est important mais il n'explique pas tout. Par exemple, la France est la première destination mondiale, mais elle ne se situe qu'en quatrième position en termes de recettes (les États-Unis, la Chine et l'Espagne ont des revenus liés au tourisme plus importants).
- 8.



PP. 278-279 GÉO-HISTOIRE DEAUVILLE : DE LA STATION DU SECOND EMPIRE AU TOURISME INTERNATIONAL

L'étude de Deauville permet aux élèves de découvrir la station touristique de sa naissance jusqu'au tourisme de masse, et de faire un lien avec l'histoire, comme le demande le programme sur ce chapitre. Situé sur le littoral normand de la Manche, dans le département du Calvados, Deauville est une station touristique de réputation internationale qui illustre bien les transformations d'un espace par sa mise en tourisme. Commune de moins de 4 000 habitants permanents en 2021, mais d'une capacité d'accueil touristique de 32 000 personnes, dont 28 000 en résidences secondaires, elle est devenue un haut lieu du tourisme mondialisé, à la fois en raison de ses origines élitistes liées à son ancienneté mais aussi de sa capacité à s'adapter aux systèmes touristiques successifs. Si l'ancienneté de sa fonction se lit toujours dans ses paysages, la station est confrontée à de nouveaux enjeux. L'objectif de ce travail pluridisciplinaire entre histoire et géographie est de questionner le passé pour bien comprendre le présent.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Je questionne le passé...

1. Deauville se situe dans le Nord-Ouest de la France, en Normandie, au Sud de la ville du Havre. Cette station est créée *ex nihilo* dans la seconde moitié du XIX^e siècle, alors que les marais sont omniprésents autour du petit noyau villageois.

2. La station de Deauville se développe à la suite du projet de l'architecte Breney en 1859 grâce au soutien financier pour l'achat des terres du Duc de Morny, demi-frère de l'Empereur Napoléon III. La station se développe rapidement grâce à la proximité de Paris. Son développement se caractérise par des hôtels particuliers en bord de mer et un hippodrome.

3. Dès l'origine, Deauville reçoit une clientèle fortunée : l'aristocratie du Second Empire et la nouvelle bourgeoisie. Le choix de l'hippisme comme outil de développement touristique est un marqueur d'une station touristique de luxe, tout comme les hôtels particuliers.

... pour comprendre le présent

4. Les éléments du Deauville du XIX^e siècle sont la gare, l'hippodrome et les hôtels particuliers du bord de mer. Les nouveaux aménagements touristiques sont le golf, le deuxième hippodrome, les planches du bord de mer et le port de plaisance.

5. Les pratiques touristiques ont beaucoup évolué depuis le XIX^e siècle. Tout d'abord, la tenue vestimentaire a radicalement changé : les touristes du XXI^e siècle sont légèrement vêtus contrairement à ceux du XIX^e siècle. L'objectif est aujourd'hui de bronzer le plus largement possible, alors qu'au début du tourisme, la peau hâlée était mal vue car elle renvoyait à l'image du paysan (travaux des champs en plein air). De plus, le tourisme hivernal s'est estompé au profit du tourisme estival. Sur la plage, les différences sociales sont moins nettes aujourd'hui. Le deuxième grand changement est l'apparition du tourisme de masse : les touristes sont plus nombreux. L'existence de Trouville, station plus populaire située au nord de Deauville, témoigne également de ce tourisme de masse, qui s'adresse à toutes les catégories sociales.

6. L'existence d'un aéroport, de deux hippodromes (c'est unique en France), la présence d'un hôtel Barrière et son casino montrent que Deauville s'affirme toujours comme une station touristique de luxe. Sa dimension internationale est entretenue par le festival du cinéma américain qui se déroule tous les ans en septembre.

PP. 280-281 DOSSIER PROSPECTIVE MES VACANCES EN 2030

Ce dossier « Prospective » a pour objectif d'étudier ce les évolutions possibles du tourisme : les élèves sont amenés à réfléchir sur les nouveaux espaces mis en tourisme (la région Arctique, document 4) et sur les nouvelles pratiques touristiques (document 5), le tourisme durable (document 2), le tourisme spatial (document 1) ou la redécouverte de la montagne en été (document 2). C'est la compétence « travailler en groupe » qui est plus particulièrement mise en œuvre ici. Des groupes de travail de 3 à 4 élèves peuvent être constitués en prenant bien soin de placer des élèves de niveau variable dans chaque groupe. La restitution peut se faire à l'oral ou à l'écrit par le biais d'une affiche.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Groupes 1 et 2

a. Le nombre de touristes internationaux va encore beaucoup augmenter selon les projections de l'OMT : il devrait atteindre 1,8 milliard en 2030.

b. Cette évolution s'explique par l'augmentation du niveau de vie, notamment dans les pays émergents, comme la Chine et l'Inde. Dans ces pays fortement peuplés, une généralisation des pratiques touristiques provoque un gonflement important des flux touristiques à l'échelle mondiale.

c. Les habitudes touristiques ont changé dans les années 1950 car le goût pour le soleil en été s'est développé ainsi que de nouvelles pratiques sportives en hiver (le ski). Cela correspond aussi à une période où le tourisme s'est étendu à l'ensemble des catégories sociales (tourisme de masse).

Face au changement climatique, les pratiques touristiques peuvent à nouveau évoluer : la montagne peut de nouveau apparaître comme un lieu de villégiature appréciable en été, alors que le manque de neige va limiter les pratiques sportives en hiver. De même, la mer pourrait redevenir un lieu privilégié en hiver pour la douceur de son climat (sur la côte méditerranéenne par exemple).

Groupes 3 et 4

a. Les nouveaux espaces touristiques sont l'Arctique, l'Antarctique et l'espace.

b. Les risques sont d'accélérer la destruction des espaces pratiquement inhabités que sont l'Arctique et l'Antarctique, déjà très touchés par le changement climatique. Le tourisme spatial contribue à polluer la planète et son environnement proche.

c. Les solutions envisagées sont le tourisme durable, l'écotourisme, le tourisme équitable, le *slow tourism* et le tourisme virtuel. Chaque nouvelle forme de tourisme vise à davantage respecter la nature et les populations locales.

PP. 282-283 COURS 1 LES MOBILITÉS TOURISTIQUES DANS LE MONDE

La leçon reprend la problématique de la page d'ouverture et les différents thèmes abordés dans les études de cas selon les « contenus d'enseignement » du programme : essor du tourisme mondial, explications de ces mobilités en constante croissance, effets sur les territoires touchés par l'activité touristique, ainsi que les conflits d'acteurs ou les atteintes à l'environnement. Les documents apportent des éléments de généralisation, permettant notamment d'évoquer la crise du secteur liée à la pandémie du Covid en 2020 (doc. 4), l'invention du voyage organisé (doc. 2) et un haut-lieu mondial du tourisme de mémoire (doc. 5).

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Doc. 1 Les arrivées de touristes internationaux ont été multipliées par 5 entre 1980 (284 millions) et 2019 (1,5 milliard).

Doc. 3

1. C'est en Asie du Sud-Est que se situent le plus de pays dépendants au tourisme. C'est particulièrement le cas de la Thaïlande, du Cambodge et de la Malaisie. Cela s'explique par une surreprésentation du tourisme dans l'activité économique nationale. C'est aussi le cas dans les Petites Antilles.

2. Les États-Unis, le Royaume-Uni ou la France ne sont que peu dépendants à l'activité touristique (c'est moins le cas de l'Espagne) car l'essentiel de leurs revenus économiques provient d'autres secteurs d'activités, comme le tertiaire ou l'industrie.

Doc. 4

1. L'effet du Covid-19 est sans précédent sur le tourisme mondial : cette pandémie a provoqué un effondrement de l'activité touristique. L'absence de liaisons aériennes et le confinement de nombreuses populations expliquent cet effondrement.

2. L'attentat de 2001 aux États-Unis a généré une baisse du tourisme : cet attentat islamiste ouvre une période d'instabilité à l'échelle internationale qui provoque une chute de la fréquentation touristique. L'épidémie de SRAS en Asie du Sud-Est en 2003 fait fuir les potentiels touristes, qui limitent leurs déplacements à l'échelle régionale. La crise économique mondiale de 2009 conduit à un appauvrissement d'une partie de la population mondiale, qui renonce, en conséquence, au fait de voyager.

P. 285 JE M'ENTRAÎNE

Analyse de document 1

1. Il existe trois catégories de biens présents dans la liste du patrimoine de l'Unesco : les biens culturels (exemple : la Grande Muraille de Chine), les biens naturels (exemple : le parc national de Yellowstone aux États-Unis) et les biens mixtes (exemple : le Mont Athos en Grèce).

2. Les sites classés sont très nombreux en Europe, en Amérique centrale, au Moyen Orient et en Asie du Sud-Est.

3. La répartition des sites classés est inégale entre les continents. Cela s'explique par la plus ou moins forte implication des acteurs nationaux ou locaux pour faire reconnaître le patrimoine des différents territoires. Cela demande du temps et de l'argent. La plus ou moins grande ancienneté du peuplement est aussi un facteur d'inégalité (monuments plus ou moins récents).

4. La Liste du patrimoine mondial en péril est conçue pour informer la communauté internationale des conditions menaçant les caractéristiques mêmes qui ont permis l'inscription d'un bien sur la liste du patrimoine mondial et pour encourager des mesures mettant fin au risque de péril. Les conflits armés et la guerre, les séismes et autres catastrophes naturelles, la pollution, le braconnage, l'urbanisation sauvage et le développement incontrôlé du tourisme posent des problèmes majeurs aux sites du patrimoine mondial. Ils peuvent mettre en danger les caractéristiques pour lesquelles un site a été inscrit sur la Liste du patrimoine mondial.

Analyse de document 2

1. Ce document est une capture d'écran du site internet « Visit French Wine ». Ce site est financé par le ministère des Affaires étrangères : c'est une publicité incitant le tourisme dans les vignobles français.

2. Cette page d'accueil cherche à valoriser le savoir-faire français en termes de viticulture. Certains paysages de vigne sont classés au patrimoine immatériel de l'Unesco (Saint-Émilion, Champagne, Bourgogne) : le travail de

la vigne et du vin fait partie du patrimoine historique et culturel français. L'objectif est de protéger et mettre en valeur le patrimoine architectural (château à l'arrière-plan), urbain et paysager des territoires.

3. Ce site internet a pour objectif de promouvoir l'œnotourisme et de valoriser le patrimoine historique et culturel français. Les résultats sont concluants car l'œnotourisme progresse en France, à la fois par le nombre de visiteurs et par le montant des dépenses des touristes qui progressent.

P. 286 JE M'ENTRAÎNE

Analyse de documents 3

1. La station de Métabief se situe dans le Jura, entre 900 et 1 400 mètres d'altitude. Cette station subit de plein fouet le réchauffement climatique : l'enneigement est devenu faible, voire très faible toute une partie de l'hiver. Cela limite nettement la pratique du ski alpin.

2. Les solutions adoptées sont de favoriser les activités de pleine nature comme les raquettes à neige, le VTT, le trail, la randonnée, pour anticiper la fin du ski alpin. Métabief cherche à diversifier les activités pour rompre avec le monopole des sports d'hiver. Toutes ces activités peuvent s'appuyer sur les aménagements déjà existants.

3. La luge sur rail est très adaptée au changement climatique car elle ne nécessite aucun enneigement (elle est donc pratiquée en toute saison) et elle réutilise des aménagements existants, comme le télésiège.

4. Non, le nouveau modèle touristique envisagé n'est pas aussi rentable que le précédent. Le ski alpin générerait jusqu'à présent 90 % du chiffre d'affaires de Métabief. Pour survivre, le tourisme de montagne doit donc évoluer et diversifier ses offres. L'objectif est de rendre durable ce tourisme : le vacancier peut rejoindre à toutes les saisons la montagne, séjourner longtemps en station et varier ses activités.

P. 355 JE M'ENTRAÎNE

Développement construit

1. Pour analyser le sujet, il faut reprendre toutes les définitions des termes du sujet et contextualiser le sujet (ici, la mondialisation). La problématique peut être formulée ainsi : « Quelles sont les mobilités touristiques internationales et quels sont leurs effets ? »

2. I. Les mobilités touristiques dans le monde

II. Les effets multiples des mobilités touristiques internationales

3. On peut utiliser « tout d'abord » ou « premièrement », puis pour la deuxième partie, « enfin », « ensuite », « deuxièmement »...

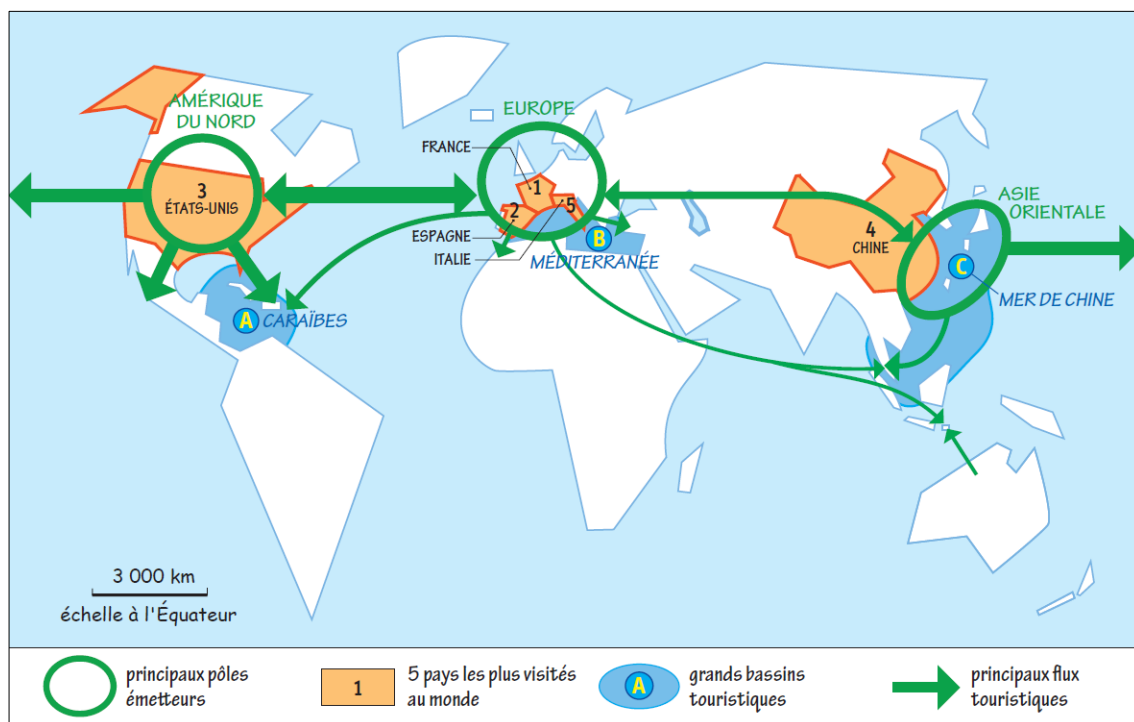
4. Deuxièmement, ces mobilités touristiques ont des effets multiples. Les territoires sont transformés par le tourisme. Les littoraux accueillent des stations balnéaires, on aménage des stations de ski en montagne et les villes restaurent leur patrimoine.

Le tourisme de masse a des effets économiques considérables. Les recettes du tourisme international s'élèvent à 10 % du PIB mondial. C'est un secteur qui concerne aujourd'hui un emploi sur 10 à l'échelle mondiale.

Enfin, le tourisme peut porter atteinte à l'environnement, par le biais de la pollution liée aux transports ou en captant beaucoup d'eau par exemple. C'est pourquoi d'autres formes de tourisme se développent, plus respectueuses des écosystèmes et des sociétés locales.

5. Conclusion : Les mobilités touristiques internationales sont inégales à l'échelle mondiale. Les touristes sont avant tout originaires des pays développés. Les trois destinations majeures sont l'Europe de l'Ouest, les États-Unis et la Chine. Ces mobilités ont des effets multiples : elles créent des richesses et des emplois mais elles dégradent aussi beaucoup l'environnement.

Repérage spatial



Chapitre 13 Mers et océans : un monde maritimisé

La démarche du chapitre

Après avoir découvert la problématique du chapitre à l'aide des photographies d'ouverture (pp. 288-289), il s'agit de faire comprendre aux élèves que les océans sont « intensément parcourus par les lignes de transports maritimes » selon les termes du programme, à l'aide d'un dossier sur le trajet d'un porte-conteneurs géant de la CMA-CGM (pp. 290-291) et d'un dossier sur la façade maritime la plus dynamique du monde, la façade d'Asie orientale (pp. 292-293). Un planisphère des routes et façades maritimes (pp. 294-295) et un dossier Géo-Histoire sur la piraterie maritime (pp. 296-297) viennent compléter et mettre en perspective ces dossiers. Une première leçon sur les espaces maritimes dans la mondialisation (pp. 298-299) propose des documents complémentaires et permet de faire le point sur les principales connaissances à connaître. La deuxième partie du chapitre traite de la seconde thématique inscrite dans le programme : « les mers et les océans sont des zones exploitées pour la pêche et d'autres ressources, au centre de conflits d'intérêts nombreux » (tâche complexe pp. 300-301 sur les ressources des océans). Ce sont aussi « des milieux fragiles, dont la conservation est un problème majeur pour les sociétés » (dossier « Quels océans pour demain ? » pp. 302-303 et leçon pp. 304-305). Selon les prescriptions des fiches ressources, un croquis sur les espaces maritimes peut être réalisé à l'aide de la double page « Croquis » (pp. 306-307). Les compétences plus particulièrement travaillées dans ce chapitre sont « Analyser un document », « Pratiquer différents langages », « Raisonner », « Se repérer dans l'espace » et « Coopérer, mutualiser ». La page « Je retiens l'essentiel » est un outil permettant à l'élève de mémoriser les points importants du chapitre. Les trois dernières pages sont des entraînements aux exercices du Brevet à partir du travail des compétences « Analyser un document » (analyse d'un document seul et analyse de deux documents croisés), « Pratiquer différents langages » (rédaction d'un développement construit) et « Se repérer dans l'espace » (repérage spatial).

Pour aller plus loin

Bibliographie

- Antoine Frémont et Anne Frémont-Vanacore, « Géographie des espaces maritimes », Documentation photographique n° 8104, *La Documentation française*, mars-avril 2015.
- André Louchet, *Atlas des mers et océans*, Autrement, 2015.
- Alexandra Monot et Franck Paris, *Géographie des mers et des océans*, Bréal, 2018.
- Annaïg Oiry, « Les littoraux », *Documentation photographique*, n° 8138, La Documentation française, juin 2020.

Sitographie

- Le site Géoconfluences propose une mise au point des différentes ressources sur le sujet : <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/programmes/concours/anciens-prog-concours/mers-et-océans-ressources-classees>
- Le site du Cedre, Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux : www.cedre.fr/
- Le site de la compagnie CMA-CGM : www.cma-cgm.fr
- Le site de l'Ifremer : www.ifremer.fr
- Le site Marinetraffic permet de suivre le trafic maritime en temps réel : <http://www.marinetraffic.com>
- Le site Mer et Marine (site d'actualité maritime du groupe Télégramme) : www.meretmarine.com/fr

PP. 288-289 OUVERTURE

L'observation des deux photographies permet aux élèves de découvrir le thème du chapitre à travers deux lieux du monde. La première photographie a été prise dans le canal de Suez, en Égypte. Elle montre la configuration du canal et son utilité pour les échanges maritimes mondiaux. La photographie permet de comprendre le rôle stratégique joué par ces passages dans la circulation des navires sur les océans du globe. Permettant de relier l'océan indien à la mer Méditerranée sans faire le tour de l'Afrique, le canal de Suez fait actuellement l'objet d'un projet d'élargissement et d'approfondissement de grande envergure. La photographie montre aussi les risques liés à la circulation des navires géants à travers les canaux interocéaniques. En effet, le 23 mars 2021, le porte-conteneurs Ever Given de la compagnie maritime Evergreen a dévié de sa trajectoire et s'est retrouvé coincé au milieu du canal de Suez, empêchant le trafic sur cette voie essentielle de l'économie mondiale pendant six jours.

La deuxième photographie montre une scène de pêche commerciale au Japon (la pêche au thon au large de l'archipel d'Izu). Elle permet de montrer que les océans sont des territoires riches en ressources, notamment halieutiques, mais aussi des espaces fragiles, menacés par exemple par la surpêche. La comparaison des deux photographies montre la place prise par les océans dans l'économie mondiale (maritimisation des échanges) et leur rôle essentiel comme fournisseurs de ressources pour les hommes. La première photographie met aussi en évidence le fait que les océans et les littoraux qui les bordent sont transformés par la mondialisation des échanges. L'analyse de ces deux photographies amène à la problématique du chapitre : « Comment la mondialisation transforme-t-elle les espaces maritimes du globe ? ».

Ce dossier suit la colonne des « Démarches et contenus d'enseignement » du programme qui demande de faire découvrir aux élèves les lignes de transport maritime, ainsi que les recommandations des fiches ressources qui conseillent de suivre le trajet d'un navire d'une grande compagnie maritime. Le dossier permet de suivre le trajet d'un navire porte-conteneurs de la compagnie CMA-CGM, le Jacques Saadé, en travaillant plus particulièrement les compétences « Analyser des documents » et « Pratiquer différents langages » (la rédaction d'un article).

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Parcours 1

1. Le navire Jacques Saadé est un porte-conteneurs appartenant à la compagnie maritime française CMA-CGM. Long de 400 m et large de 61 m, il a une capacité totale de 23 000 conteneurs. L'équipage est constitué de 26 personnes seulement. Il s'agit du plus grand porte-conteneurs du monde propulsé au gaz naturel liquéfié.
2. Au cours de son trajet reliant la Chine à l'Allemagne, le Jacques Saadé relie l'océan Pacifique à l'océan Indien en passant par le détroit de Malacca, puis l'océan Indien à la mer Méditerranée en passant par le détroit de Bab-el-Mandeb et le canal de Suez et enfin la mer Méditerranée à l'océan Atlantique en empruntant le détroit de Gibraltar. Les ports desservis par ce navire sont notamment : Tianjin, Busan, Shanghai, Port Kelang, Singapour, Malte, Le Havre, Rotterdam ou encore Hambourg.
3. Le trajet aller-retour du Jacques Saadé entre la Chine et l'Allemagne dure 91 jours.
4. À destination de l'Europe, le Jacques Saadé transporte des voitures, des ordinateurs portables, des micro-ondes, des vêtements et tous les produits finis de grande consommation qui atterrissent sur les linéaires de la grande distribution. Dans l'autre sens, le Jacques Saadé quitte l'Europe chargé d'équipements industriels, de produits agroalimentaires en tous genres (petits pois, pomme de terre, fromage, chocolat...), d'eaux minérales, de produits de luxe, de parfums, de vins ou encore de Cognac.
5. Ces marchandises sont transportées dans des conteneurs. Ces grandes caisses métalliques standardisées (6,10 m de long) permettent de transporter tout type de marchandises. Ils sont facilement adaptables à d'autres moyens de transport (trains, camions, barges fluviales) : c'est l'intermodalité.

Parcours 2

« Chers téléspectateurs,

C'est du Jacques Saadé, un géant des mers de la compagnie maritime française CMA-CGM, que je vous présente cette émission ce soir. Le Jacques Saadé est un porte-conteneurs de 400 m de long et 61 m de large. Sa capacité totale est de 23 000 conteneurs alors que son équipage est constitué de 26 personnes seulement. Il s'agit du plus grand porte-conteneurs du monde propulsé au gaz naturel liquéfié.

Parti d'Hambourg en Allemagne, il vient de quitter le port du Havre en France pour un trajet aller-retour de plus de 90 jours. Celui-ci le mènera jusqu'en Chine en passant par la mer Méditerranée, l'océan Indien et l'océan Pacifique. Au cours de son trajet, il empruntera plusieurs passages stratégiques (le détroit de Gibraltar, le canal de Suez, le détroit de Malacca) et desservira de nombreux ports (Malte, Singapour ou encore Shanghai).

Les marchandises du Jacques Saadé (micro-ondes, ordinateurs portables, vêtements, pomme de terre, parfums, etc.) sont transportées dans des conteneurs. Ces grandes caisses métalliques standardisées (6,10 m de long) permettent de transporter tout type de marchandises et sont facilement adaptables à d'autres moyens de transport (trains, camions, barges fluviales).

Je vous retrouve dans trois mois pour le récit complet de cette aventure à bord du Jacques Saadé. »

Ce dossier permet de faire un zoom sur la façade maritime la plus dynamique du monde, la façade d'Asie orientale. Deux idées sont plus particulièrement développées : l'intégration de cette façade aux échanges maritimes mondiaux et sa transformation par la mondialisation des échanges. Le questionnement permet d'aboutir à la construction d'un schéma de synthèse (compétence « Pratiquer différents langages »).

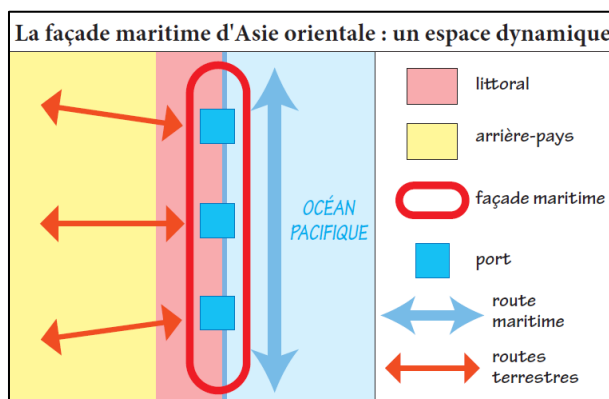
RÉPONSES AUX QUESTIONS

Parcours 1

1. Les principaux ports de la façade d'Asie orientale sont : Yokohama au Japon, Busan en Corée du Sud, Tianjin, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Guangzhou, Shenzhen et Hong Kong en Chine, ainsi que Singapour.
2. Le classement des ports en 2019 (doc. 3) montre que parmi les dix premiers ports du monde, huit se situent sur cette façade. De cette région partent les deux plus grandes routes transocéaniques conteneurisées, l'une transpacifique et l'autre reliant l'Asie orientale à l'Europe. Le graphique (doc. 2) montre également la très forte progression des ports de l'Asie orientale dans le trafic des conteneurs. Il s'agit de la façade maritime qui a connu la plus forte croissance depuis 2000 (alors que l'Europe stagne).
3. Le port de Yangshan a été construit en Chine, au large de Shanghai à partir de 2004. Prenant appui sur des îles, les terminaux ont été construits sur des terre-pleins pour dégager à la fois les kilomètres de quais nécessaires à l'accueil des navires, mais aussi les surfaces de terminaux pour le stockage des conteneurs. La construction de ce port a eu des conséquences environnementales (l'archipel de Yangshan a été bétonné et poldérisé, des collines ont été arasées) et humaines (un village de pêcheurs a été déplacé).

4. Les ports de la façade d'Asie orientale sont reliés à leur arrière-pays par les grands axes routiers mais aussi par certaines voies navigables (comme le Yangzijiang en Chine).

Parcours 2



PP. 294-295 CHANGER D'ÉCHELLE ROUTES ET FAÇADES MARITIMES

Le planisphère des routes et façades maritimes permet de faire repérer aux élèves les principales routes du commerce maritime, les passages stratégiques majeurs et les grandes façades maritimes mondiales. La compétence travaillée est « Se repérer dans l'espace ».

RÉPONSES AUX QUESTIONS

1. La principale route maritime du monde traverse les trois principaux océans du globe dans l'hémisphère nord : Pacifique, Atlantique et Indien.
2. Elle passe par le canal de Panamá, le détroit de Gibraltar, le canal de Suez, le détroit de Bab-el-Mandeb et le détroit de Malacca.
3. Les quatre grandes façades maritimes du monde sont les façades de l'Amérique du Nord-Ouest, de l'Amérique du Nord-Est, de l'Europe du Nord-Ouest et de l'Asie orientale.
4. La façade maritime la plus dynamique est celle d'Asie orientale. C'est en effet sur cette façade que se concentrent les ports les plus actifs du monde, en particulier en Chine (Shanghai, Ningbo, Hong Kong, etc.).
5. Une route secondaire relie l'Ouest des États-Unis à l'Est des États-Unis en passant par le Cap Horn. Une autre route secondaire relie par exemple le Japon à l'Australie dans le Pacifique.
6. Le Tchad, la Bolivie et le Kazakhstan sont des États enclavés. Cet enclavement est un handicap pour ces États car ils ne bénéficient d'aucun accès à la mer pour les échanges mondiaux.

PP 296-297 GÉO-HISTOIRE LA PIRATERIE MARITIME : DE L'« ÂGE D'OR » À NOS JOURS

Cette double page Géo-Histoire permet aux élèves d'inscrire dans le temps la compréhension du phénomène de la piraterie maritime. Phénomène géopolitique majeur aujourd'hui, qui perturbe le commerce maritime sur plusieurs océans du globe, la piraterie s'inscrit dans une histoire qui débute dès l'Antiquité. Elle connaît son âge d'or aux XVII^e et XVIII^e siècles. La correspondance des zones de piraterie entre cette période et aujourd'hui permet à l'élève de repérer les continuités de ce phénomène, mais aussi d'en étudier les évolutions (actes de piraterie, lutte contre la piraterie, etc.).

RÉPONSES AUX QUESTIONS

1. L'âge d'or de la piraterie se déroule à l'époque moderne, lors des XVII^e et XVIII^e siècles.
2. Aux XVII^e et XVIII^e siècles, les pirates sont avant tout des « vagabonds des mers », des bandits attaquant des navires, surtout espagnols, pour s'enrichir. Ils utilisent alors la manœuvre de l'abordage, un assaut donné bord à bord d'un navire à un autre.
3. Aux XVII^e et XVIII^e siècles, les pirates interviennent sur la côte Est américaine, dans les Caraïbes, sur la côte Ouest africaine et dans l'océan Indien. Ils attaquent notamment les navires espagnols (Caraïbes), qui transportent l'or exploité en Amérique jusqu'en Europe. Les grandes compagnies maritimes présentes dans l'océan Indien constituent aussi certaines de leurs cibles privilégiées.
4. En comparant les régions touchées par la piraterie entre le XVII^e siècle et aujourd'hui, on constate qu'il existe de fortes permanences : Caraïbes, golfe de Guinée, océan Indien, détroit de Malacca, mer de Chine.
5. Les pays du monde les plus touchés par les actes de piraterie maritime aujourd'hui sont le Nigeria (33 attaques en 2017), l'Indonésie (43 attaques) et les Philippines (22 attaques). Cela s'explique notamment par la présence de routes maritimes actives (Indonésie), de ressources importantes mais aussi par l'existence de situations politiques instables à proximité de ces zones (golfe de Guinée). On constate que ces attaques ont lieu au large de pays pauvres où la sécurité maritime est moins bien assurée que dans les pays développés.
6. Les actes de piraterie prennent des formes diverses : détournement de navires, vol de cargaison (pétrole), prise d'otages. Des opérations militaires ont été mises en place pour lutter contre la piraterie maritime : mission Corymbe de la marine française en Afrique de l'Ouest, missions Atalante (UE) et Ocean shield (OTAN) dans l'océan Indien.

La leçon reprend une partie de la problématique de la page d'ouverture et les différents thèmes abordés dans les dossiers selon les contenus d'enseignement du programme : les mers et les océans dans les échanges, la transformation des espaces maritimes par la mondialisation. Les documents apportent des éléments de généralisation (doc. 1 à 4) et permettent à l'élève de découvrir d'autres lieux (doc. 5) à travers des supports de natures variées (graphiques, carte, texte et photo).

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Doc. 2

▪ On constate une très forte augmentation du commerce maritime depuis 1970. En effet, le total des marchandises chargées dans les navires circulant sur les espaces maritimes du globe est passé de 2,5 milliards de tonnes en 1970 à 11 milliards en 2019 selon les chiffres de la CNUCED.

Doc. 3

1. C'est dans l'océan Atlantique et dans l'océan Pacifique que l'on observe le plus grand nombre de câbles sous-marins.
2. Ces câbles sont les plus nombreux entre l'Amérique du Nord, l'Europe de l'Ouest et l'Asie-Pacifique.
3. Ces câbles servent aux télécommunications mondiales (téléphonie et Internet).

PP. 300-301 LA GÉOGRAPHIE AUTREMENT LES RESSOURCES CONVOITÉES DES OCÉANS

Ce dossier invite à travailler sur les ressources des océans, comme le demande le programme. La mise en activité des élèves diffère des dossiers précédents car il s'agit ici d'une proposition de tâche complexe. La consigne de travail est scénarisée, pour susciter la curiosité de l'élève et permettre son implication : les élèves endossent le rôle d'un chercheur de l'Ifremer. Volontairement, il n'y a pas de questions détaillées mais une consigne large, qui appelle à une production commune ou individuelle. Le choix est fait ici de laisser libre la forme du rendu (exposé oral, affiche, diaporama, etc.). Cette tâche complexe a pour but de favoriser l'autonomie des élèves et leur capacité à choisir une démarche pour répondre à un problème posé. Un « Coup de pouce » est proposé aux élèves, mais il n'est pas obligatoire : c'est un outil de différenciation pédagogique pour l'enseignant. Pour résoudre cette tâche complexe, les élèves peuvent s'appuyer sur les ressources proposées dans la double page et sur les « Ressources en + », constituées de documents complémentaires et de ressources numériques, ainsi que sur toutes autres ressources externes mises à leur disposition par l'enseignant.

ACTIVITÉ

Proposition de synthèse

« Bonjour à tous,

Chercheur à l'Ifremer, l'Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer, je viens vous présenter aujourd'hui les ressources des mers et des océans.

Les mers et les océans disposent de nombreuses ressources. Les ressources halieutiques fournissent des protéines animales essentielles à l'Homme, et la pêche procure du travail et des revenus à de nombreux habitants, surtout situés dans les pays pauvres. Certains pays riches ont développé une pêche industrielle (Japon). Le sous-sol des océans possède des hydrocarbures (pétrole et gaz) qui sont de plus en plus exploités (golfe du Mexique, mer du Nord, golfe de Guinée, etc.). Aujourd'hui, 30 % de la production mondiale de pétrole est d'origine sous-marine. Des nodules polymétalliques et des minéraux riches en métaux précieux couvrent le sol des océans, notamment l'océan Indien (cobalt, cuivre, nickel). Le sable marin est aussi une ressource devenue stratégique pour les hommes. Il est utilisé dans l'industrie et la construction. Il existe d'importantes tensions pour le contrôle de ressources des mers et des océans. Depuis la Convention des Nations unies sur le droit de la mer de Montego Bay (1982), chaque État côtier exploite librement les ressources de sa Zone économique exclusive (ZEE), située à 200 miles marins (370 km) de son littoral. La haute mer est toutefois à la disposition de tous (près de 60 % de la surface maritime). Malgré cette réglementation, il existe de nombreuses rivalités entre États pour le contrôle des espaces maritimes. Dans l'océan Indien, la France, le Mozambique, Madagascar et Maurice contestent le tracé de leurs frontières maritimes pour le contrôle des hydrocarbures et des minerais. La pêche illégale dans les eaux territoriales de pays voisins est aussi un problème essentiel (canal du Mozambique, mer de Chine orientale). Enfin, le sable marin fait l'objet d'une forte pression internationale, sa demande ayant augmenté de 360 % depuis les années 1990. Je vous remercie pour l'intérêt que vous avez porté à ma présentation. »

PP. 302-303 DOSSIER PROSPECTIVE QUELS OCÉANS POUR DEMAIN ?

Ce dossier suit la colonne des « Démarches et contenus d'enseignement du programme » qui explique que les océans sont des « régulateurs climatiques » et « des milieux fragiles, dont la conservation est un problème majeur pour les sociétés ». Une démarche de prospective est proposée dans ce dossier. Après avoir envisagé les futurs possibles des océans, les élèves doivent rechercher des solutions à leur protection. Un travail de groupes est ici proposé, pour travailler la compétence « Coopérer, mutualiser ».

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Groupes 1 et 2

a. Les vortex de plastique se situent dans les océans Pacifique, Atlantique et Indien. Aujourd'hui, on estime qu'il y a environ 150 millions de tonnes de déchets plastiques dans les océans. Si la consommation de plastique se poursuit au même rythme, cette masse de déchets pourrait tripler d'ici 2040.

b. Ces plastiques sont ingérés par plusieurs centaines d'espèces marines (tortues, poissons, oiseaux ou mammifères), provoquant empoisonnements ou suffocations. Dangereux pour la faune, ils le sont aussi pour l'être humain, pouvant provoquer inondations ou affectant la pêche.

c. Les océans permettent de lutter contre le changement climatique car ils absorbent le CO₂ et la chaleur du soleil, faisant ainsi baisser la température sur la Terre.

Aussi, le changement climatique a plusieurs conséquences sur les océans : augmentation de la température de l'air (les océans jouent un rôle de régulateur climatique), augmentation de la température des mers et élévation de leur niveau.

Groupes 3 et 4

a. Les acteurs recherchant des solutions pour protéger les océans sont les associations (Expédition 7^e continent), les ONG (Greenpeace), ou encore les scientifiques.

b. Un collectif de 17 scientifiques et chercheurs a alerté l'opinion en 2020 dans la revue *Science* contre la pollution plastique. L'ONG Greenpeace mène des actions pour dénoncer la pêche des grands fonds marins et incite à créer des réserves marines. L'expédition 7^e continent œuvre auprès du grand public pour réduire la pollution plastique dans les océans à l'aide de tournées pédagogiques.

c. On cherche à exploiter le vent marin par l'intermédiaire d'éoliennes off-shore permettant de produire de l'électricité. La force des marées et des courants marins est également utilisée.

2. La mise en commun peut se faire à l'oral. Un représentant de chaque groupe présente les réponses trouvées en commun.

3. Les océans sont confrontés à plusieurs menaces qui devraient s'accroître dans l'avenir. Les vortex de plastique, ces grandes masses de déchets flottant à la surface des océans, menacent l'environnement marin et sa faune. Le changement climatique a un impact fort sur les océans : augmentation des températures de l'air et de l'eau, élévation du niveau des mers, etc. Ces effets ont des conséquences sur la faune marine (perturbation de la chaîne alimentaire) et sur les hommes (inondations, menaces sur la pêche). Face à ces menaces, plusieurs acteurs cherchent à mettre en place des solutions visant à protéger les océans. Un collectif de 17 scientifiques et chercheurs a alerté l'opinion dans la revue *Science* contre la pollution plastique en 2020. L'ONG Greenpeace mène des actions pour dénoncer la pêche des grands fonds marins et incite à créer des réserves marines. L'expédition 7^e continent œuvre auprès du grand public pour réduire la pollution plastique dans les océans à l'aide de tournées pédagogiques. De plus, on cherche à exploiter le vent marin par l'intermédiaire d'éoliennes off-shore permettant de produire de l'électricité (au Danemark par exemple).

PP. 304-305 COURS 2 MERS ET OCÉANS : DES ESPACES EXPLOITÉS À MÉNAGER

La leçon reprend une partie de la problématique de la page d'ouverture et les différents thèmes abordés dans les dossiers selon les contenus d'enseignement du programme : les océans sont des territoires riches en ressources, mais aussi des espaces de conflits d'intérêts et des milieux fragiles à préserver. Les documents apportent des éléments de généralisation (doc. 1 à 3) et permettent à l'élève de découvrir d'autres acteurs (doc. 4 et 5) à travers des supports de natures variées (schémas, carte, texte et Une de presse).

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Doc. 1

▪ 34 % des stocks de poisson sont en situation de surpêche. Cela peut conduire à un épuisement des stocks de poisson car les espèces n'ont pas le temps de se reproduire.

Doc. 2

▪ Alors que la ZEE, située à 200 miles marins des côtes, est exploitée exclusivement par un État, les eaux internationales sont exploitées par plusieurs États.

Doc. 3

1. Les États-Unis sont la plus importante puissance navale du monde. En effet, cette puissance dispose de bases et de flottes de guerre réparties sur tous les océans du monde (comme la III^e flotte dans l'océan Pacifique).

2. Les marines des États-Unis, de la France et de Chine sont surtout présentes dans l'océan Pacifique, en Méditerranée et dans l'océan Indien. Ces régions du monde sont celles où se situent les territoires des puissances concernées et où il existe des tensions géopolitiques (Corne de l'Afrique, Moyen-Orient, etc.).

Doc. 5

▪ On observe sur cette Une de *Courrier international* les trois dirigeants des grandes puissances maritimes : les présidents des États-Unis, de la Chine et de la Russie. Ceux-ci sont assimilés à des pingouins (costumes et pieds palmés). Le président chinois, Xi Jinping, tient un baril de pétrole dans les mains, le président russe, Vladimir Poutine, pêche sous la glace et le président américain, Donald Trump, rassemble des pièces d'or. Cette Une de presse met donc en avant les tensions existantes en Arctique pour le contrôle des ressources (énergie, pêche, etc.) entre les grandes puissances, et les enjeux économiques qu'ils représentent.

PP. 306-307 CROQUIS DES ESPACES MARITIMES TRANSFORMÉS PAR LA MONDIALISATION

L'introduction du programme de cycle 4 suggère la réalisation de croquis par les élèves. La fiche ressource sur ce thème propose la réalisation d'un croquis de synthèse sur les espaces maritimes. Il s'agit ici pour l'élève de réaliser un croquis à partir de deux cartes, en sélectionnant des informations, en organisant la légende et en complétant le croquis. La compétence travaillée est donc « Pratiquer différents langages » (langage cartographique). La rubrique « Je change de langage » permet à l'élève de passer du langage cartographique à un autre langage (une carte mentale ici).

Étape 1

a. La principale route maritime est représentée par un figuré linéaire, un trait bleu épais.

b. On a utilisé des figurés de surface pour les « principales zones de pêche » et pour les « principales puissances navales ». On a utilisé des figurés ponctuels pour les « principaux ports », les « hydrocarbures off-shore » et les « tensions aux frontières maritimes ».

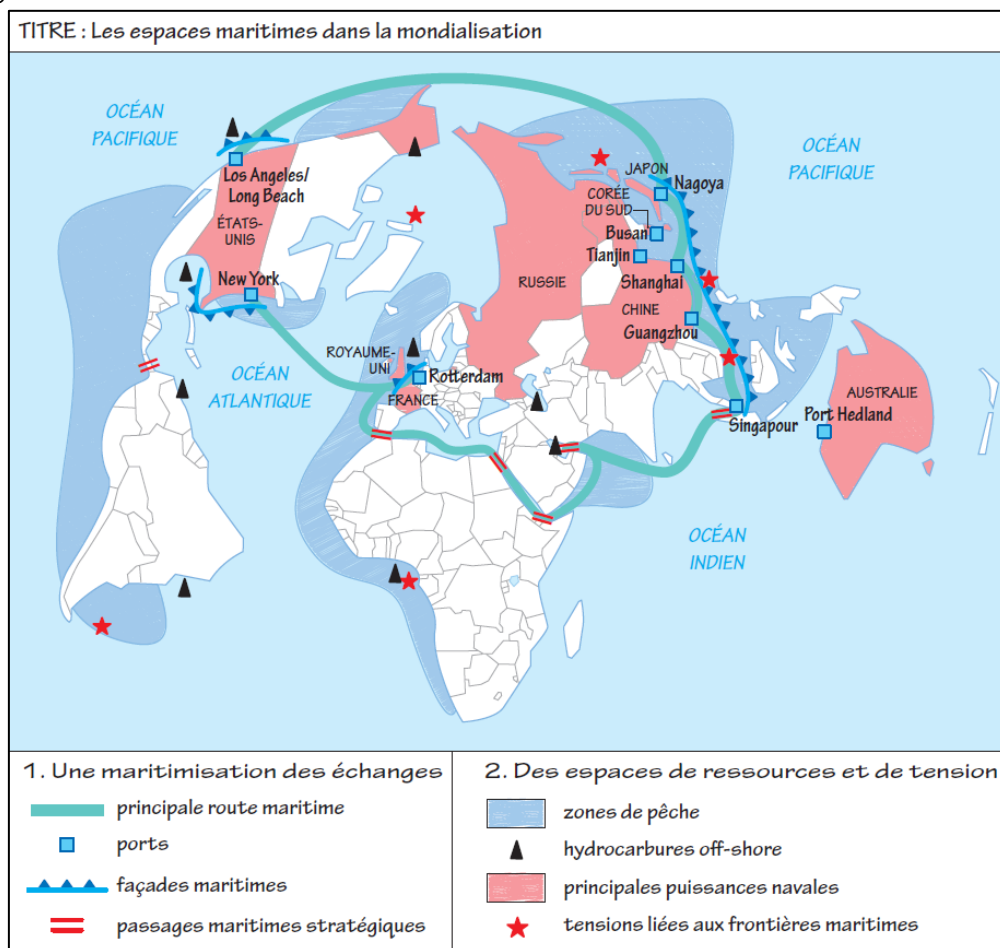
c. Les principales puissances navales sont les États-Unis, la Russie et la Chine.

Étape 2

a. Pour compléter la première partie de la légende du croquis, il faut utiliser le doc. 1 p. 306. Pour compléter la deuxième partie de la légende du croquis, il faut utiliser le doc. 2 p. 307.

c. Le figuré qui n'est pas utilisé est celui des « routes maritimes secondaires » pour ne pas surcharger le croquis et garder l'essentiel à retenir

Étapes 2 et 3



Je change de langage

La carte mentale peut reprendre les deux parties de la légende du croquis. Celles-ci correspondent à deux branches principales : une maritimisation des échanges/des espaces de ressource et de tension. Les branches secondaires peuvent correspondre aux intitulés de chaque partie de la légende. Un troisième niveau de branche peut fournir des exemples plus précis pour chaque intitulé (ex. pour « principales puissances navales » : États-Unis, Russie, etc.).

P. 309 JE M'ENTRAÎNE

Analyse de document 1

1. Le canal de Suez se situe en Égypte. Il permet de relier la mer Méditerranée à la mer Rouge et l'océan Indien.

2. La pandémie du Covid-19 a entraîné une forte baisse du trafic passant par le canal de Suez. Il y a eu un phénomène de rattrapage en 2021, avec une très forte hausse du trafic (10 % de trafic en plus et 13 % de recettes fiscales supplémentaires).

3. L'incident du porte-conteneurs Ever Given de la compagnie Evergreen a perturbé le trafic en 2021. Ce navire a dévié de sa trajectoire et s'est retrouvé coincé en travers du canal de Suez, bloquant totalement le trafic dans le canal pendant plusieurs jours.

4. Le président égyptien a annoncé un projet d'élargissement et d'approfondissement du canal de Suez. Il s'agit d'adapter le canal aux nouveaux navires géants et de fluidifier le trafic sur le canal, tout en évitant de nouveaux blocages comme en 2021.

Analyse de document 2

1. Ce document est une affiche du WWF (World Wildlife Fund) sur le thème de la surpêche, parue en 2016.
2. L’affiche montre un navire ayant attrapé la Terre dans ses filets. L’image est accompagnée d’un texte à valeur d’avertissement : « À tout vouloir, on va tout prendre ».
3. L’affiche dénonce le phénomène de surpêche dans le monde, qui aboutit à la raréfaction des ressources halieutiques. Il s’agit ici d’alerter l’opinion publique pour faire pression sur les navires de pêche.
4. Parmi les autres actions du WWF pour protéger les océans, on peut citer notamment : promouvoir les Aires Marines Protégées (AMP), développer l’économie bleue ou encore favoriser la pêche et l’aquaculture durables.

P. 310 JE M’ENTRAÎNE

Analyse de documents 3

1. Il s’agit d’une projection polaire. Celle-ci permet de mettre en valeur le pôle Nord et l’océan Arctique.
2. Les deux nouvelles routes maritimes de l’Arctique empruntées par les navires sont le passage du Nord-Ouest et le passage du Nord-Est. Avec le réchauffement climatique et la fonte de la banquise arctique, les navires peuvent les emprunter plus souvent (120 jours par an avant la fin du XXI^e siècle selon les prévisions).
3. Ces nouveaux passages maritimes présentent plusieurs avantages : ils permettent de réduire les distances des trajets des navires, évitent aux navires de passer par le cap Horn ou le cap de Bonne-Espérance et leur permettent aussi d’éviter les zones de piraterie (corne de l’Afrique, mer de Chine).
4. Le futur passage transpolaire passera au niveau de la banquise du Pôle Nord. Long de 13 000 km, il permettra de réduire le temps de trajet des navires reliant l’Europe à l’Asie.
5. Les ressources convoitées par les pays riverains de l’océan Arctique sont les ressources halieutiques (pêche) et les hydrocarbures (pétrole et gaz).

P. 311 JE M’ENTRAÎNE

Développement construit

1. Pourquoi les mers et les océans sont-ils des espaces d’échanges transformés par la mondialisation ?
2. Partie I : Les mers et les océans : des espaces d’échanges
- Partie II : Les mers et les océans : des espaces transformés par la mondialisation
3. « Tout d’abord » pour la partie I et « Ensuite » pour la partie II.
4. Ensuite, les espaces maritimes sont transformés par les échanges mondiaux. Les points de passage stratégiques sont des lieux de concentration du trafic maritime. Il s’agit des canaux (Suez) et des détroits (Gibraltar). Avec l’augmentation de la taille des navires (gigantisme naval), ils font l’objet de nouveaux aménagements (élargissement du canal de Panamá par exemple). Avec l’essor du commerce maritime, les ports se transforment et s’agrandissent. Leurs installations se déplacent vers les eaux profondes des mers et des océans (Yangshan à Shanghai). Avec la mondialisation, les échanges se concentrent dans quelques grandes façades maritimes. La façade d’Asie orientale connaît aujourd’hui la plus forte croissance.
5. Conclusion : Les mers et les océans sont devenus des espaces incontournables des échanges mondiaux. Ils sont transformés par la mondialisation.

Repérage spatial



2. Le canal de Panamá permet de relier l’océan Atlantique à l’océan Pacifique. Le détroit de Gibraltar permet de relier l’océan Atlantique à la mer Méditerranée. Le canal de Suez permet de relier la mer Méditerranée à l’océan Indien. Le détroit de Malacca permet de relier l’océan Indien à l’océan Pacifique
4. Los Angeles/Long Beach appartient à la façade d’Amérique du Nord-Ouest. Rotterdam appartient à la façade d’Europe du Nord-Ouest (Northern Range). Singapour et Shanghai appartiennent à la façade d’Asie orientale.

Chapitre 14 Les États-Unis, un territoire dans la mondialisation

La démarche du chapitre

Après avoir découvert la problématique du chapitre à l'aide des photographies d'ouverture (pp. 312-313), il s'agit de faire découvrir aux élèves que les États-Unis sont « une grande puissance attractive (qui accueille des flux migratoires importants) », selon les termes du programme, à l'aide d'un premier dossier constitué d'un planisphère centré sur les États-Unis (pp. 314-315). Puis, il s'agit de faire comprendre aux élèves comment le territoire des États-Unis s'adapte « aux nouvelles conditions économiques et sociales issues de la mondialisation » (Mégalopolis pp. 316-317, Silicon Valley pp. 318-319, Mexamérique pp. 320-321, Rust Belt pp. 322-323). La construction d'un croquis du territoire américain dans la mondialisation par les élèves est proposée pp. 324-325. La leçon (pp. 326-327) permet d'apporter des éléments de généralisation ainsi que des exemples complémentaires. Les compétences plus particulièrement travaillées dans ce chapitre sont « Analyser un document », « Pratiquer différents langages », « Raisonner », « Se repérer dans l'espace » et « Coopérer, mutualiser ». La page « Je retiens l'essentiel » est un outil permettant à l'élève de mémoriser les points importants du chapitre. Les trois dernières pages sont des entraînements aux exercices du brevet à partir du travail des compétences « Analyser un document » (analyse d'un document seul et analyse de deux documents croisés), « Pratiquer différents langages » (rédaction d'un développement construit) et « Se repérer dans l'espace » (repérage spatial).

Pour aller plus loin

Bibliographie

- C. Ghorra-Gobin et G. Poiret, « États-Unis, Canada. Regards croisés », *La Documentation photographique*, n° 8092, 2013.
- L. Henneon, *Atlas historique des États-Unis*, Autrement, 2019.
- E. Libourel et M. Schorung (dir.), *Les États-Unis d'Amérique*, Atlante, 2021.
- C. Montès, P. Nédélec et C. Suss, *Atlas des États-Unis, Un colosse aux pieds d'argile*, Autrement, 2021.

Sitographie

- Bureau du recensement des États-Unis (avec une cartographie) : www.census.gov
- Bureau des statistiques relatives à l'économie et au travail : www.bls.gov
- Fondation des statistiques de recherche et développement américains : www.nsf.gov/statistics
- Données sur l'immigration aux États-Unis : www.dhs.gov

PP. 312-313 OUVERTURE

L'observation des deux photographies permet aux élèves de découvrir le thème du chapitre à travers deux lieux du territoire des États-Unis.

La première photographie a été prise sur le front de mer de la ville de Seattle, dans l'État de Washington. Elle permet de montrer que les métropoles américaines sont au cœur de la mondialisation des échanges (les flux financiers passent notamment par les quartiers d'affaires des grandes villes américaines). Seattle accueille notamment de grandes firmes transnationales américaines comme Microsoft, Amazon ou Starbucks, qui y possèdent leurs sièges sociaux. La photographie montre aussi que les métropoles américaines sont transformées par la mondialisation, les quartiers d'affaires étant devenus les marqueurs paysagers les plus visibles de cette adaptation aux nouvelles conditions de la mondialisation. Enfin, la photographie montre comment les villes littorales américaines ont reconquis leurs *waterfronts* depuis plusieurs années, les espaces industrialo-portuaires étant souvent reconvertis en espaces de loisirs (port de plaisance, promenade, commerces et restaurants, etc.).

La deuxième photographie montre des touristes visitant la Napa Valley en Californie. Cette région viticole, l'une des plus réputées des États-Unis, accueille chaque année près de 4 millions de visiteurs. La pancarte indique qu'il s'agit d'une région viticole « connue dans le monde entier », renforçant le rôle mondial joué par certains espaces agricoles américains. Les États-Unis constituent aujourd'hui la première puissance agricole mondiale.

La comparaison des deux photographies montre l'adaptation du territoire américain aux nouvelles conditions de la mondialisation, et amène à la problématique du chapitre « Comment la mondialisation transforme-t-elle le territoire américain ? ».

PP. 314-315 À L'ÉCHELLE DU MONDE LES ÉTATS-UNIS, UNE PUISSANCE ATTRACTIVE DANS LA MONDIALISATION

Ce premier dossier permet de faire découvrir aux élèves que les États-Unis sont « une grande puissance attractive (qui accueille des flux migratoires importants) », selon les termes du programme. La compétence travaillée est « Se repérer dans l'espace ».

RÉPONSES AUX QUESTIONS

1. Ce planisphère est centré sur le continent américain. Ce centrage permet de mettre en valeur les États-Unis et les flux vers l'Union européenne et l'Asie orientale.
2. Les États-Unis échangent surtout des marchandises avec les autres membres de l'ACEUM (Mexique et Canada), l'Union européenne et l'Asie orientale.
3. Le planisphère montre que Microsoft est une firme transnationale car cette entreprise est présente dans le monde entier, sur tous les continents.
4. Les États-Unis sont une puissance financière majeure ; ils accueillent des places boursières influentes (New York, Chicago) mais aussi le siège du FMI (Fonds monétaire international) et de la Banque mondiale à Washington.
5. Les principales régions d'immigration vers les États-Unis sont le Mexique, les Caraïbes et l'Amérique latine. Cela s'explique par la proximité de ces régions avec les États-Unis et par la différence de développement entre ces régions et la puissance américaine. On note aussi la présence de flux migratoires venant d'Asie (Chine et Inde) et d'Afrique de l'Ouest.
6. Les États-Unis sont un pôle touristique majeur, des touristes venant du monde entier pour visiter les États-Unis, en particulier d'Europe et d'Asie orientale. Troisième destination touristique mondiale, les États-Unis s'appuient sur une offre touristique variée (patrimoine des grandes métropoles, parcs d'attractions, parcs naturels, grands espaces, etc.). Son influence mondiale est aussi culturelle. Los Angeles, où se trouvent notamment les studios de cinéma d'Hollywood, est un foyer mondial de création culturelle.

PP. 316-317 DOSSIER LA MÉGALOPOLIS, CENTRE MAJEUR DE LA MONDIALISATION

Ce dossier permet de faire comprendre aux élèves comment le territoire américain s'adapte « aux nouvelles conditions économiques et sociales issues de la mondialisation », selon les termes du programme. La Mégalopolis américaine est en effet un des centres majeurs de la mondialisation. Les compétences plus particulièrement travaillées sont « Analyser des documents » et « Pratiquer différents langages » (au travers d'un tableau).

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Parcours 1

1. La Mégalopolis américaine se situe au Nord-Est des États-Unis, le long de la façade atlantique. Elle s'étend de Boston à Washington en passant par New York et Philadelphie. On la nomme aussi la BosWash.
2. La Mégalopolis représente le premier pôle économique des États-Unis, constituant 20 % du PIB américain. Elle accueille la première place boursière mondiale (New York) ainsi que plusieurs grandes institutions internationales qui participent à la direction économique du monde comme le FMI ou la Banque mondiale. De nombreuses firmes transnationales y ont installé leurs sièges sociaux, en particulier sur l'île de Manhattan à New York, ou dans les périphéries de Washington.
3. Dans la Mégalopolis se concentrent aussi les fonctions : politique (Maison Blanche à Washington, siège de l'ONU à New York), militaire (Pentagone) et culturelle (New York, centre de la création culturelle mondiale avec les musées de Washington, ou Boston qui accueille de prestigieuses universités comme le MIT ou Harvard).
4. La Mégalopolis est reliée au monde grâce aux aéroports internationaux (flux de passagers), aux ports de commerce (flux de marchandises) et aux data centers (flux d'informations).

Parcours 2

Les fonctions mondiales de la Mégalopolis

Économiques et financières	Politiques	Culturelles
<ul style="list-style-type: none"> - Bourse de New York - FMI et Banque mondiale à Washington - Banques et sièges sociaux des firmes transnationales à New York et Washington 	<ul style="list-style-type: none"> - Siège de l'ONU à New York - Capitale politique à Washington - Centre diplomatique à Washington - Pentagone à Washington 	<ul style="list-style-type: none"> - Universités prestigieuses (Boston, Washington) - New York, lieu d'innovation (culture, musique, etc.) - Smithsonian Institution de Washington (17 musées et galeries) - Bibliothèque du Congrès

PP. 318-319 LA GÉOGRAPHIE AUTREMENT DÉPART POUR LA SILICON VALLEY !

Ce dossier invite à travailler sur la Silicon Valley, région américaine très intégrée et transformée par la mondialisation. La mise en activité des élèves diffère des dossiers précédents car il s'agit ici d'une proposition de tâche complexe. La consigne de travail est scénarisée pour susciter la curiosité de l'élève et permettre son implication dans cette activité. Les élèves endossent le rôle d'un employé d'une société d'informatique réalisant un voyage de quelques jours dans la Silicon Valley. Il n'y a volontairement pas de questions détaillées, mais une consigne large, qui appelle à une production commune ou individuelle. Le choix est fait ici de laisser libre la forme du rendu (exposé oral, diaporama, récit vidéo, etc.). Ce type de tâche complexe a pour but de favoriser l'autonomie des élèves et leur capacité à choisir une démarche pour répondre à un problème posé. Un « Coup de pouce » est proposé aux élèves, mais celui-ci n'a rien d'obligatoire. Il est un outil de différenciation pédagogique pour l'enseignant. Pour résoudre cette tâche complexe, les élèves peuvent s'appuyer sur les

ressources proposées (documents de la double page, mais aussi les « Ressources en + », constituées de documents complémentaires et de ressources numériques) ainsi que sur toutes autres ressources externes mises à leur disposition par l'enseignant.

L'exposé oral peut insister notamment sur :

- la situation de la Silicon Valley (en Californie, au sud de la baie de San Francisco) ;
- les activités de hautes technologies : informatique, Internet ;
- les entreprises basées dans la Silicon Valley : Yahoo, Google, HP ;
- le cadre particulièrement accueillant de la Silicon Valley (climat favorable, végétation abondante, proximité des axes routiers, de l'aéroport de San Francisco) ;
- la synergie entre les entreprises de hautes technologies, les universités (Stanford) et les centres de recherche (technopôles) ;
- le rayonnement de la Silicon Valley dans le monde (devenu un modèle à suivre) ;
- la puissance économique de la Silicon Valley (puissance des GAFAM, doc. 2).

Le croquis ou schéma qui peut accompagner la présentation orale peut être une représentation cartographique simplifiée du doc. 1 (carte).

PP. 320-321 DOSSIER LA MÉXAMÉRIQUE : UNE FRONTIÈRE TRANSFORMÉE

Ce dossier permet de faire comprendre aux élèves comment le territoire des États-Unis s'adapte « aux nouvelles conditions économiques et sociales issues de la mondialisation », selon les termes du programme. La frontière américano-mexicaine est en effet l'une des plus actives au monde. C'est un territoire transformé par la mondialisation. Les compétences plus particulièrement travaillées sont « Analyser des documents » et « Pratiquer différents langages » (un schéma à réaliser et à présenter à l'oral).

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Parcours 1

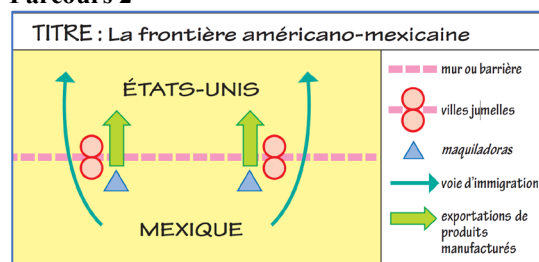
1. De part et d'autre de la frontière américano-mexicaine, on observe des flux de population (migrations humaines) et des flux de marchandises. L'intensité de ces échanges s'explique par la différence de développement entre les États-Unis (superpuissance mondiale) et le Mexique (pays émergent). L'ACEUM favorise les échanges de capitaux et de marchandises.

2. Des *maquiladoras* (usines d'assemblage) sont construites au Mexique par les entreprises nord-américaines. De plus, des villes jumelles se développent aux points de passage de cette frontière (San Diego-Tijuana ou Nogales Sonora-Arizona, par exemple).

3. La frontière américano-mexicaine est de plus en plus sécurisée. En effet, de nombreux dispositifs de sécurité ont été mis en place pour limiter les migrations (barbelés, systèmes de surveillance, mur). Les premières clôtures ont été érigées entre 2006 et 2010. La militarisation de la zone frontalière a été renforcée, avec une augmentation d'hommes et de patrouilles pour contrôler les migrations illégales (doc. 2).

4. Malgré le renforcement des dispositifs de sécurité, le nombre de migrations vers les États-Unis ne cesse d'augmenter. Le nombre d'Hispaniques présents dans les comtés américains proches de la frontière mexicaine en atteste (en Californie, Arizona, au Nouveau-Mexique, Texas).

Parcours 2



PP. 322-323 DOSSIER PROSPECTIVE QUEL AVENIR POUR LA RUST BELT ?

Ce dossier permet de faire comprendre aux élèves comment le territoire des États-Unis s'adapte « aux nouvelles conditions économiques et sociales issues de la mondialisation », selon les termes du programme. La *Rust Belt* (« ceinture de la rouille ») est en effet une région qui a fait le succès industriel des États-Unis avec des industries traditionnelles comme l'acier et l'automobile. Sujette au déclin depuis les années 1950, elle cherche à se reconverter depuis les années 2000 en mettant en œuvre de nouvelles activités. Un travail de groupes est ici proposé, permettant de travailler la compétence « Coopérer, mutualiser ».

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Groupes 1 et 2

a. Les activités industrielles traditionnelles de la *Rust Belt* qui se sont développées au XX^e siècle sont la production d'acier, l'automobile et le stockage de grains.

b. La crise économique de *Rust Belt* se caractérise par la fermeture des usines traditionnelles, liée notamment à la concurrence des pays en développement à faible coût de main-d'œuvre. Le document 5 évoque notamment les « immenses hauts-fourneaux rouillés », les « terrains vagues » et les « friches ».

c. La crise économique s'est accompagnée d'une crise démographique dans les principales villes de la *Rust Belt*. Le graphique montre la diminution de la population dans toutes les villes, selon des proportions particulièrement inquiétantes : moins 64 % à Detroit entre 1950 et 2019, moins 58 % à Cleveland au cours de la même période.

Groupes 3 et 4

a. Les villes de la *Rust Belt* cherchent à développer les activités suivantes : biotechnologies, santé, industrie de pointe, sciences du vivant, numérique (véhicules autonomes d'Uber, réalité virtuelle de Facebook).

b. Dans les centres des principales villes de la *Rust Belt*, on réhabilite les bâtiments industriels que l'on reconvertit en espaces de loisirs (silos à grain de Buffalo devenus une brasserie), on rénove les immeubles (Detroit) et on aménage des espaces pour le tourisme (musée du Rock-and-roll de Cleveland).

c. La *Rust Belt* se situe à proximité de la Mégalopolis, principal centre de commandement des États-Unis et du monde. Elle est aussi frontalière avec le Canada, ce qui représente un atout majeur pour les échanges économiques (notamment dans le cadre de l'ACEUM).

2. La mise en commun peut se faire à l'oral. Un représentant de chaque groupe présente les réponses trouvées en commun.

3. La *Rust Belt* (ou ceinture de la rouille) est un territoire situé au Nord-Est des États-Unis. Ses villes ont développé des activités industrielles traditionnelles au cours du XX^e siècle (acier, automobile, stockage de grains). Celles-ci ont cependant connu une crise économique caractérisée par la fermeture des usines traditionnelles, liée notamment à la concurrence des pays en développement à faible coût de main-d'œuvre. Cette crise économique s'est accompagnée d'une diminution de la population dans toutes les villes de la *Rust Belt* (moins 64 % à Detroit entre 1950 et 2019, par exemple). Les villes de la *Rust Belt* cherchent aujourd'hui à développer de nouvelles activités : biotechnologies, santé, industrie de pointe, sciences du vivant, numérique (véhicules autonomes d'Uber, réalité virtuelle de Facebook). Leurs centres-villes sont réhabilités. Les bâtiments industriels sont reconvertis en espaces de loisirs (silos à grain de Buffalo devenus une brasserie), les immeubles sont rénovés (Detroit) et de nouveaux espaces sont aménagés pour le tourisme (musée du Rock-and-roll de Cleveland).

PP. 324-325 CROQUIS L'ORGANISATION DU TERRITOIRE AMÉRICAIN

L'introduction du programme de cycle 4 suggère la réalisation de croquis par les élèves. Il s'agit ici pour l'élève de réaliser un croquis à partir de deux cartes, en sélectionnant des informations, en organisant la légende et en complétant le croquis. La compétence travaillée est donc « Pratiquer différents langages » (langage cartographique). La rubrique « Je change de langage » permet à l'élève de passer du langage cartographique à un autre langage (un texte rédigé, ici).

Étape 1

a. Les fortes densités se situent au Nord-Est (région des Grands Lacs, Mégalopolis), en Floride, en Californie et dans le Nord-Ouest (région de Seattle).

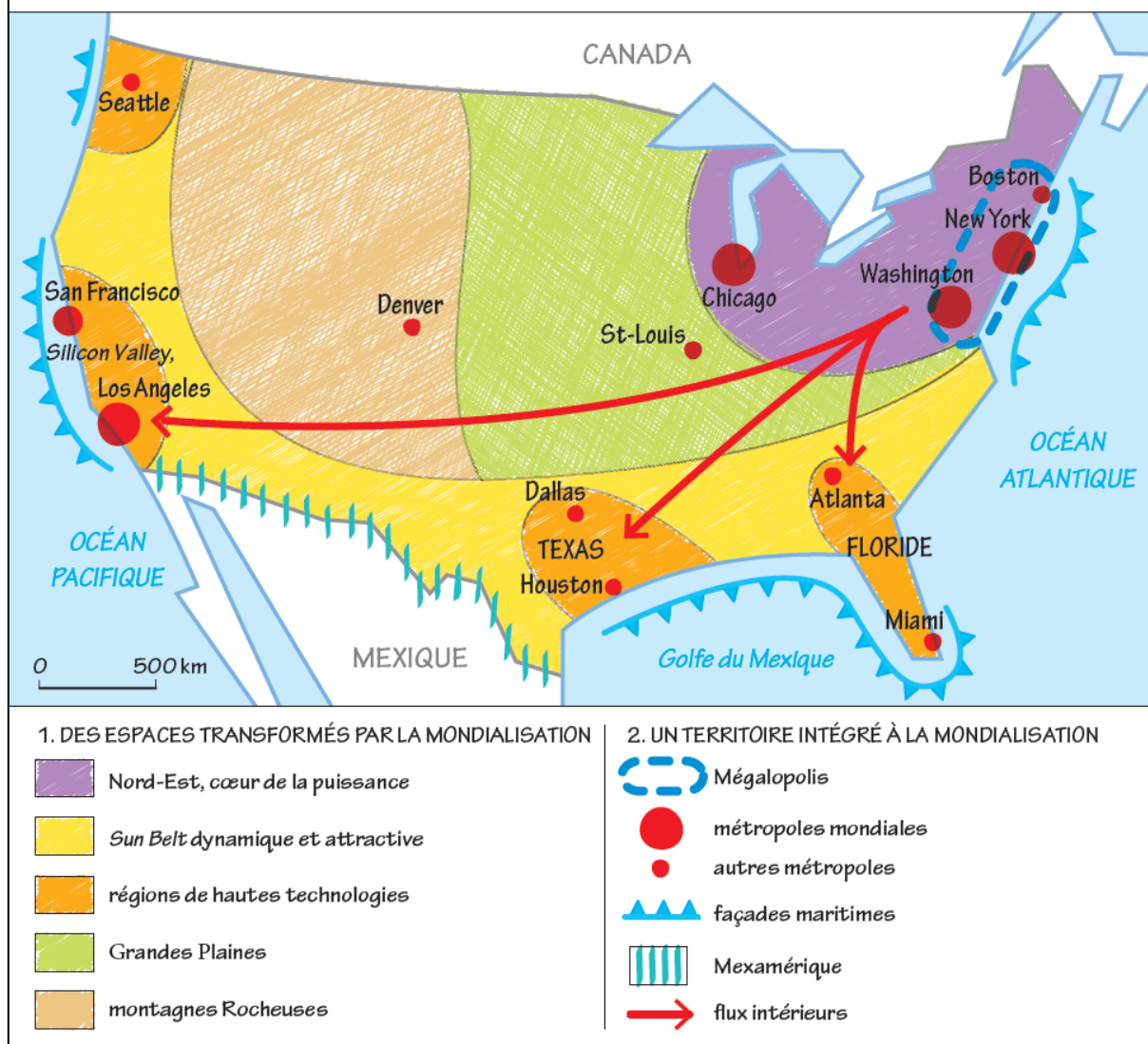
b. Les flèches rouges correspondent aux migrations intérieures. Les flèches jaunes correspondent aux migrations internationales.

c. La *Rust Belt* se situe dans la région des Grands Lacs, au Nord-Est des États-Unis. C'est le cœur industriel traditionnel des États-Unis. La *Sun Belt* se situe à l'Ouest et au Sud du territoire américain (de la région de Seattle à la Floride, en passant par la Californie et le Texas). C'est une région dynamique où se concentrent les hautes technologies.

Étapes 2 et 3

c. Les trois types de figurés utilisés sont les figurés de surface (ex. *Sun Belt*), les figurés ponctuels (ex. métropole), et les figurés linéaires (ex. flux).

TITRE : Le territoire américain dans la mondialisation



JE CHANGE DE LANGAGE P. 325

- Les espaces du territoire américain sont transformés par la mondialisation. Le Nord-Est demeure le cœur de la puissance des États-Unis. Cependant, certaines villes sont en crise ou en restructuration (Detroit). Après une crise industrielle (de l'automobile et de la sidérurgie), la croissance revient progressivement dans ces villes de la *Rust Belt*. La *Sun Belt* concentre la plupart des activités de hautes technologies : informatique et Internet à San Francisco et dans la Silicon Valley, aéronautique à Seattle, etc. Elle accueille des entreprises innovantes (Apple, Boeing) et de grandes universités (Stanford). Les régions agricoles des Grandes Plaines constituent l'un des plus importants greniers agricoles du monde grâce à de grandes exploitations mécanisées. Malgré leur isolement, les montagnes Rocheuses sont exploitées pour leurs ressources naturelles (minerais) et fréquentées par des touristes venus du monde entier (parcs nationaux).
- Le territoire américain est très bien intégré à la mondialisation. Dans les métropoles, les quartiers d'affaires accueillent les sièges sociaux des grandes firmes. Les métropoles de rayonnement mondial sont surtout situées dans la Mégalopolis et en Californie (Los Angeles). Les façades maritimes concentrent les ports à conteneurs (Los Angeles-Long Beach), les industries pétrolières (golfe du Mexique) et le tourisme balnéaire (Floride). Les frontières terrestres (avec le Mexique et le Canada) sont aussi très actives. Les échanges s'effectuent dans le cadre de l'ACEUM. Des *maquiladoras* produisent au Mexique pour les entreprises américaines. La Mexamérique est aussi un espace de migrations nombreuses, malgré la sécurisation de la frontière.

PP. 326-327 COURS UN TERRITOIRE TRANSFORMÉ PAR LA MONDIALISATION

La leçon reprend la problématique de la page d'ouverture et les différents thèmes abordés dans les dossiers selon les contenus d'enseignement du programme : la métropolisation du territoire, le rôle joué par les littoraux et les frontières, ainsi que la place des régions intérieures dans l'organisation du territoire. Les documents apportent des exemples complémentaires et permettent à l'élève de découvrir d'autres lieux à travers des supports de natures variées (carte, texte et photographie).

Doc. 1

1. New York se situe au Nord-Est des États-Unis, au bord de l'Hudson River.
2. À Manhattan, les lieux du pouvoir financier sont Wall Street, Lower Manhattan et Midtown. Les lieux du pouvoir culturel sont les grands musées (comme le Moma) ou encore la Statue de la Liberté.

P. 329 JE M'ENTRAÎNE

Analyse de document 1

1. Ce document est un dessin de presse du journaliste du Costa Rica Aracadio Asquível paru dans l'hebdomadaire *Courrier international* le 22 novembre 2018.
2. La scène se déroule à la frontière américano-mexicaine, matérialisée par un trait noir et par deux pancartes (« USA » et « Mexico »). Un migrant venant du Mexique (identifiable grâce à son baluchon sur lequel figure le mot « immigrants ») tend une feuille de papier sur laquelle est écrit « I need a job » (« j'ai besoin d'un travail »). Face à lui, se tiennent d'immenses canons qui le visent.
3. Ce document montre la réalité des migrations à la frontière américano-mexicaine. Les migrants, venus pour la plupart d'Amérique latine, cherchent à passer la frontière dans le but de trouver du travail aux États-Unis et d'améliorer leurs conditions de vie. Mais les États-Unis limitent les migrations économiques en sécurisant de plus en plus leur frontière.
4. Cette frontière est aussi ouverte comme en témoigne le nombre important de migrants qui la traversent tous les ans, ou encore l'intensité des échanges de marchandises et de capitaux dans le cadre de l'ACEUM. Ce document ne montre donc qu'un aspect de la frontière américano-mexicaine.
5. L'auteur du dessin (originaire du Costa Rica) souhaite dénoncer la fermeture de la frontière des États-Unis aux migrants mexicains et sud-américains.

Analyse de document 2

1. Les touristes étrangers qui visitent les États-Unis viennent surtout du Canada (20,7 millions de visiteurs en 2019) et du Mexique (18,1 millions).
2. Le Canada et le Mexique sont des pays frontaliers des États-Unis. Cette proximité explique le nombre important de touristes venant de ces deux pays (facilité d'accès).
3. 14 millions de touristes ont visité New York en 2019, ce qui en fait la 8^e ville la plus visitée au monde. Cela s'explique par les atouts touristiques majeurs de cette métropole qui fait rêver le monde entier : architecture de gratte-ciel à Manhattan, musées d'exception (MET, MOMA), quartiers mythiques (Harlem), salles de spectacle (Broadway), histoire riche (Staten Island) et monuments emblématiques (Statue de la Liberté).
4. Parmi les sept villes les plus visitées des États-Unis, on constate que quatre d'entre elles sont situées dans la *Sun Belt* (Miami, Los Angeles, Orlando et San Francisco). Le climat ensoleillé, la proximité du littoral (Californie, Floride), la présence de grands parcs d'attractions (Walt Disney World Resort d'Orlando) ou de lieux mythiques (studios d'Hollywood à Los Angeles) expliquent le fort pouvoir d'attraction des villes de la *Sun Belt* pour les touristes.

P. 330 JE M'ENTRAÎNE

Analyse de document 3

1. Les cercles proportionnels représentent les dépenses de recherche par État aux États-Unis en 2017, exprimées en millions de dollars.
2. Les pôles majeurs de la recherche aux États-Unis se situent dans la Mégalopolis (Boston), dans la région des Grands Lacs (Chicago) et en Californie (Silicon Valley).
3. On constate une correspondance entre les universités prestigieuses et les lieux de la recherche. La recherche américaine s'appuie en effet sur un « potentiel universitaire exceptionnel », en particulier les prestigieuses universités de l'Ivy League sur la côte Est (Harvard, Princeton). Cette synergie s'observe aussi dans la Silicon Valley où les universités de Stanford et Berkeley ont formé des chercheurs et des entrepreneurs dans le domaine du numérique.
4. L'innovation est particulièrement forte aux États-Unis dans les domaines des nouvelles technologies : numérique, intelligence artificielle, aéronautique, biotechnologies ou encore santé. L'innovation représente 17 % du PIB américain, et presque 10 % de l'emploi.

P. 331 JE M'ENTRAÎNE

Développement construit

1. Le territoire des États-Unis est très bien intégré à la mondialisation. Comment la mondialisation transforme-t-elle le territoire des États-Unis ?
2. L'idée principale de la première partie est la métropolisation du territoire américain dans le cadre de la mondialisation.

3. Partie II

Avec la mondialisation, les activités américaines se concentrent aussi de plus en plus sur les littoraux et les frontières. Les façades maritimes accueillent les ports à conteneurs (Los Angeles-Long Beach), les industries pétrolières (golfe du Mexique) et le tourisme balnéaire. Elles sont reliées entre elles par un réseau de communication intérieur dense. Les

frontières terrestres (avec le Mexique et le Canada) sont aussi très actives. Les échanges s'effectuent dans le cadre de l'ACEUM. Des *maquiladoras* produisent au Mexique pour les entreprises américaines. La Mexamérique est aussi un espace de migrations nombreuses, malgré la sécurisation de la frontière.

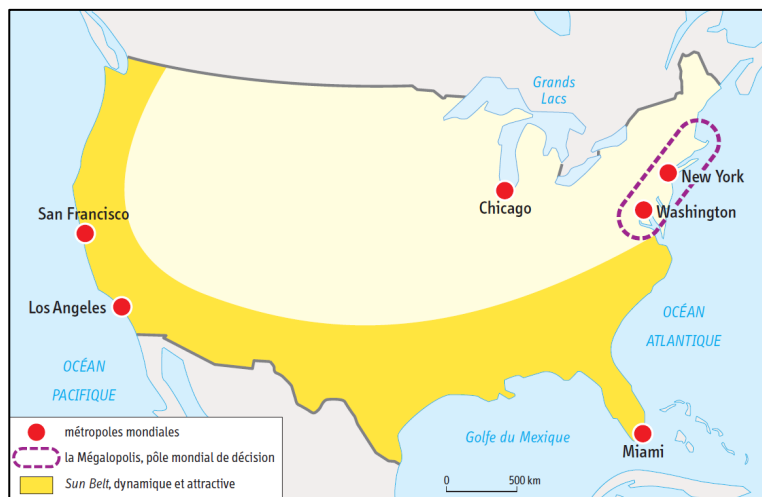
Partie III

Enfin, les territoires du centre des États-Unis sont davantage en marge de la mondialisation. Certaines villes du Nord-Est des États-Unis sont en crise ou en restructuration (Detroit, Pittsburgh). Après une crise industrielle (de l'automobile et de la sidérurgie), la croissance revient progressivement dans ces villes de la *Rust Belt*. Les régions agricoles des Grandes Plaines constituent l'un des plus importants greniers agricoles du monde grâce à de grandes exploitations mécanisées. Malgré leur isolement, les montagnes Rocheuses sont exploitées pour leurs ressources naturelles (minerais) et fréquentées par des touristes venus du monde entier (parcs nationaux).

4. « Tout d'abord » pour la partie I, « aussi » pour la partie II et « Enfin » pour la partie III.

5. La mondialisation transforme le territoire des États-Unis, mais ses espaces sont inégalement intégrés aux grands flux mondiaux. Si les métropoles, les littoraux et les frontières sont les plus intégrés, les territoires du centre des États-Unis sont davantage en marge de la mondialisation.

Repérage spatial



Chapitre 15 Les régions africaines dans la mondialisation

La démarche du chapitre

Ce chapitre sur « les régions africaines dans la mondialisation » constitue le troisième et dernier sous-thème du thème 3 « Des espaces transformés par la mondialisation ». Les onze doubles pages rendent compte des modalités d'insertion de différentes régions africaines dans la mondialisation et des dynamiques impulsées à l'échelle régionale et locale par cette même insertion. Elles permettent l'acquisition progressive de compétences à partir de pratiques pédagogiques en accord avec les nouveaux programmes (de l'étude de cas à la tâche complexe), tout en respectant l'autonomie pédagogique des enseignants.

Trois régions sont ici traitées, mais seule une, au choix, doit être enseignée par le professeur, ce qui justifie une organisation du chapitre dominée par des dossiers et une tâche complexe offrant un choix réel à l'enseignant. Chaque région africaine est abordée de manière identique puisque deux doubles pages sont systématiquement consacrées à chacune d'entre elles. Les dossiers sont assortis d'une carte de la région et de documents illustrant les impacts nationaux et locaux de la mondialisation pour bien montrer l'articulation des échelles.

Le chapitre s'organise de la façon suivante : un dossier sur l'Afrique de l'Ouest dans la mondialisation (pp. 334-337), un dossier sur l'Afrique orientale dans la mondialisation (pp. 338-341), un dossier sur l'Afrique australe dans la mondialisation (pp. 342-345). Ces doubles pages, traitées donc au choix par le professeur, sont complétées d'une double page de cartes « Changer d'échelle » (pp. 346-347) qui permet de bien situer l'ensemble de l'Afrique dans la mondialisation et d'élargir le propos, de resituer chaque région dans le contexte plus large du continent africain et du monde. Là encore, l'articulation des échelles est privilégiée. Les pp. 348-349 proposent un dossier Géo-Histoire centré sur l'évolution des réseaux de transports en Afrique, de la colonisation aux projets actuels. La double page de cours (pp. 350-351) ouvre une possibilité de comparaison car elle permet d'insister sur les points communs et les différences existant entre les différentes régions du continent dans leur intégration, inégale, dans la mondialisation, et donc sur l'inégalité des dynamiques spatiales impulsées par ce processus global dans les régions africaines. Le reste du chapitre propose une page de révision (« Je retiens l'essentiel », p. 352) et des exercices type Brevet (« Je m'entraîne », pp. 353-355).

Pour aller plus loin

Bibliographie

- *L'Atlas des Afriques*, Hors-série *Le Monde-La Vie*, 2020.
- « Les trajectoires incertaines de l'industrialisation en Afrique », *Revue Afrique contemporaine*, Dossier n° 266, 2018.
- Agence française de développement, *L'Économie africaine*, 2020.
- G. Mangin, A. Dubresson, O. Ninot, *Atlas de l'Afrique. Un continent émergent ? Autrement*, 2016.
- R. Pourtier (dir.), *Géopolitique de l'Afrique et du Moyen-Orient*, Nathan, 2017.

Sitographie

- ONU, *Rapport économique sur l'Afrique 2017. L'industrialisation et l'urbanisation au service de la transformation de l'Afrique* : <https://www.un-ilibrary.org/content/books/9789210603935#chapters>
- Sur le site de l'Union africaine : *African Economic Outlook 2020* : <https://au.int/fr/node/38116>
- Site du Journal *Jeune Afrique* : <http://www.jeuneafrique.com>
- Revue *Politique africaine* (trimestriel), Karthala : www.politique-africaine.com

PP. 332-333 OUVERTURE

Cette double page permet aux élèves d'observer deux mutations spatiales entraînées par l'insertion des régions africaines dans la mondialisation. Deux régions sont ici illustrées, l'Afrique orientale et l'Afrique australe. Les deux dynamiques choisies reflètent bien les spécialisations de chacune de ces deux régions dans leur participation à la mondialisation : l'exportation de fleurs coupées à travers l'exemple du Kenya (doc. 1), les matières premières, ici le cuivre zambien, pour l'Afrique australe (doc. 2). Les exemples choisis présentent deux facettes de ces dynamiques : si les fleurs coupées peuvent donner l'impression de constituer une « jolie » activité, apparemment respectueuse de l'environnement, l'exploitation minière apparaît sous un jour plus négatif car elle ne semble pas vraiment réduire la pauvreté, si l'on en juge par l'état précaire des maisonnettes à l'arrière-plan et celui du terrain vague qui les entoure.

Le bloc infographique (en haut à droite) permet à l'enseignant de localiser avec ses élèves les différentes régions africaines et d'évoquer leur part dans l'économie mondiale.

Ce dossier présente les modalités de l'insertion de l'Afrique de l'Ouest dans la mondialisation, à savoir les dynamiques spatiales que celle-ci impulse (A) et les fragilités persistantes qui peuvent s'observer dans ce contexte (B).

A. Quelles sont les dynamiques de l'Afrique de l'Ouest dans la mondialisation ?

La carte (doc. 1) donne une vision d'ensemble de la région étudiée et permet de repérer d'emblée les principales modalités d'insertion de l'Afrique de l'Ouest dans la mondialisation, les dynamiques spatiales que cela impulse et l'inégale participation des pays de la région au processus. L'échelle nationale est traitée par un texte (doc. 4) qui rend compte des multiples facettes de la participation du Nigeria à la mondialisation. Les photographies (doc. 2 et 3) permettent d'observer les dynamiques à l'échelle locale : modernisation du port de Lomé (doc. 3) et spécialisation locale dans des cultures d'exportation, ici le coton en Côte d'Ivoire (doc. 2).

RÉPONSES AUX QUESTIONS P. 335

Parcours 1

1. L'Afrique de l'Ouest exporte des matières premières peu ou pas transformées : agricoles et minérales (uranium du Niger par exemple), pétrole (Nigeria, doc. 4). Les cultures d'exportation sont développées dans les parties méridionales des pays ouverts sur le golfe de Guinée au climat tropical très humide (café, cacao), mais aussi à l'intérieur, le long d'une bande transfrontalière en climat tropical sec (coton), ce dont rend compte le doc. 2.
2. Le pétrole occupe une place majeure dans l'économie du Nigeria, dont il est un pilier avec 87 % des recettes d'exportation. C'est lui qui a permis au Nigeria de devenir la première puissance économique du continent, désormais devant l'Afrique du Sud. Pour autant, l'économie du Nigeria est de plus en plus diversifiée. Son agriculture est aussi puissante, et le tertiaire se développe autour du secteur bancaire et des industries culturelles avec Nollywood, grand producteur de films et de séries essentiellement regardés en Afrique.
3. Les ports de commerce sont nombreux en Afrique de l'Ouest : Lomé, Lagos, Dakar, Accra. Ils sont nécessaires à l'exportation des matières premières comme à l'importation de produits manufacturés. Ces derniers arrivent dans des conteneurs. La modernisation des ports a été rendue nécessaire par cette ouverture. Elle prend la forme notamment de la création de quais spécialisés dans l'accueil de porte-conteneurs comme à Lomé (doc. 3). Le port de Lagos, saturé, est en cours de modernisation pour améliorer l'insertion du pays dans la mondialisation. Le développement des infrastructures de transport reliant ces ports à l'intérieur joue un rôle important dans cette insertion comme le montre l'exemple du port de Lomé.
4. Le port de Lomé est devenu le premier port d'Afrique de l'Ouest alors que ce pays est loin de présenter la puissance du Nigeria, et ce grâce à la modernisation de ses infrastructures portuaires. Le port de Lagos souffre de saturation, ce qui explique que Lomé ait pu prendre la première place. Mais les ports de Lagos, grâce à leur modernisation en cours, devraient retrouver leur suprématie.

Parcours 2

- Les ressources naturelles constituent des atouts majeurs de l'Afrique de l'Ouest pour s'intégrer dans la mondialisation car elles sont nombreuses et diverses. Les produits agricoles tropicaux (cacao, coton, café) s'exportent massivement vers les pays développés au climat souvent tempéré, qui ne produisent donc pas ces produits agricoles sur leur sol alors que leur population en est grande consommatrice. Par exemple, la Côte d'Ivoire est le premier producteur mondial de cacao et couvre 45 % de la production mondiale. Les ressources minérales (uranium, or) et énergétiques sont également très recherchées car les pays qui en consomment le plus (Europe, Amérique du Nord) n'en disposent pas toujours en quantité suffisante pour couvrir leurs besoins.
- Les ports représentent des outils essentiels de l'insertion de l'Afrique de l'Ouest dans la mondialisation. Ils sont nécessaires à l'exportation des matières premières comme à l'importation de produits manufacturés. Ces derniers arrivent dans des conteneurs. La modernisation des ports a été rendue nécessaire par cette ouverture. Elle prend la forme notamment de la création de quais spécialisés dans l'accueil de porte-conteneurs comme à Lomé. Le port de Lagos, saturé, est en cours de modernisation pour améliorer l'insertion du pays dans la mondialisation. Le développement des infrastructures de transport reliant ces ports à l'intérieur joue un rôle important dans cette insertion comme le montre l'exemple du port de Lomé.
- L'économie du Nigeria est la plus puissante du continent africain. Le pétrole occupe une place majeure dans l'économie du Nigeria, dont il est un pilier avec 87 % des recettes d'exportation. C'est lui qui a permis au Nigeria de devenir la première puissance économique du continent, désormais devant l'Afrique du Sud. Pour autant, l'économie du Nigeria est de plus en plus diversifiée. Son agriculture est aussi puissante, et le tertiaire se développe autour du secteur bancaire et des industries culturelles avec Nollywood, grand producteur de films et de séries essentiellement regardés en Afrique.

B. Quelles sont les fragilités de l'Afrique de l'Ouest ?

Le doc. 1 est un graphique en barres qui rend compte de la faible participation réelle de l'Afrique de l'Ouest au commerce mondial. La carte (doc. 2) témoigne de l'instabilité dont souffre la région, laquelle trouve ses origines

dans la faiblesse des États : la piraterie nuit au commerce international dans le golfe de Guinée. Le doc. 3 est un texte littéraire assorti d'une photo qui rend compte des dimensions négatives de l'insertion de l'Afrique de l'Ouest dans la mondialisation à travers l'exemple des pêcheurs sénégalais. Le doc. 4 rend compte par l'image des inégalités qui traversent l'espace urbain de Lagos, reflet de la société nigériane. Le doc. 5 est un graphique qui illustre les problèmes que pose une démographie toujours galopante.

RÉPONSES AUX QUESTIONS P. 337

Parcours 1

1. La part de l'Afrique de l'Ouest dans le commerce mondial reste faible, ce qui ne l'empêche pas de faiblir dramatiquement, du fait de l'impact de la pandémie de Covid-19 : un peu plus de 0,6 % des exportations mondiales, moins de 0,5 % des importations. Cela s'explique par le fait que les exportations de la région sont pour la plupart des matières premières brutes, non transformées, et donc à faible valeur ajoutée. Si les exportations ont bondi entre 2000 et 2012, c'est probablement en raison des prix élevés du pétrole à ce moment-là, massivement exporté par le Nigeria. La pandémie a entraîné une chute des exportations en raison du ralentissement de la consommation mondiale consécutif aux restrictions sanitaires. L'accroissement de la part dans les importations renvoie à la croissance de la population, mais aussi à l'émergence de classes moyennes avides de consommation, qui rend compte de côtés positifs du développement.

2. La piraterie est particulièrement importante au fond du golfe de Guinée, plus précisément le long du littoral du Nigeria, pays le plus riche et le mieux inséré dans les flux du commerce mondial, dont partent des pétroliers, et où accostent des navires pleins de produits manufacturés en raison de l'émergence de catégories de population aisées. Elle est une entrave au commerce international.

3. Cette photo oppose clairement les lieux où sont concentrées les populations riches (quartier des affaires, quartier résidentiel aisé) et ceux des populations pauvres. Une barrière physique importante (le bras de mer), à laquelle s'ajoute la distance, sépare les deux populations. Les environnements dans lesquels vivent ces deux catégories de population sont radicalement différents. Horizontalité, densité forte du bâti précaire aux toits de tôle, proximité d'usines et de voies rapides bruyantes et polluantes caractérisent celui des populations pauvres entassées dans des bidonvilles. À l'opposé, verticalité et modernité du bâti du quartier des affaires, mais aussi environnement verdoyant et proximité de la mer du quartier résidentiel riche constituent les caractéristiques majeures du cadre de vie des populations aisées.

4. La population totale augmente très fortement et sans arrêt, surtout depuis les années 1970. Ceci profite surtout à la population urbaine, dont la croissance naturelle est très forte, mais qui augmente aussi en raison de l'exode rural. Dans le même temps, la population rurale augmente beaucoup plus lentement malgré un accroissement naturel tout aussi élevé qu'en ville, mais en partie neutralisé par le départ vers les villes. La population rurale devrait commencer à baisser à partir de 2020, mais aucun ralentissement n'est prévu pour les populations totale et urbaine.

Notons que cette évolution démographique est trop rapide pour que l'Afrique de l'Ouest puisse se développer. L'économie croule sous le poids d'une jeunesse très nombreuse, résultant de la croissance démographique très forte illustrée par le graphique. L'économie ne parvient pas à donner des emplois à cette jeunesse très nombreuse et une bonne partie des richesses créées est absorbée dans des dépenses nécessaires pour couvrir, difficilement, les besoins de cette jeunesse (éducation, nourriture, logement).

5. Les pêcheurs sénégalais, tels que Fatou Diome les décrit, apparaissent comme des perdants de la mondialisation car celle-ci, loin de leur apporter une amélioration de leurs conditions de vie, se solde par une dégradation de ces dernières, d'autant plus vivement ressentie que leur famille ne cesse de grandir alors que leurs moyens de subsistance diminuent. La qualité dégradée de leurs vêtements, désormais en synthétique venu de Chine, en lieu et place du coton local, résulte de la mise en concurrence de leur artisanat textile local avec une industrie étrangère de masse produisant à des prix imbattables. L'arrivée de navires de pêche industrielle chinois et européens, rendue possible par des contrats avec le gouvernement, mais aussi en partie illégale, vide les eaux sénégalaises de leur poisson, leur ôtant leurs moyens de subsistance (consommation directe, mais aussi vente d'un surplus qui a désormais disparu). En définitive, cette misère croissante les contraint à quitter leur pays pour s'insérer dans les flux migratoires illégaux vers les pays riches, dans des conditions souvent terribles, et à l'issue parfois fatale.

Parcours 2

L'Afrique de l'Ouest, si elle connaît une augmentation de sa participation au commerce mondial, reste un acteur marginal du commerce international, à l'export comme à l'import, et sa part a encore faibli à cause de la pandémie de Covid-19. Elle ne représente que 0,6 % des exportations mondiales, moins de 0,5 % des importations. Cela s'explique par le fait que les exportations de la région sont pour la plupart des matières premières brutes, non transformées, et donc à faible valeur ajoutée. Si les exportations ont bondi entre 2000 et 2012, c'est probablement en raison des prix élevés du pétrole à ce moment-là, massivement exporté par le Nigeria. La pandémie a entraîné une chute des exportations en raison du ralentissement de la consommation mondiale consécutif aux restrictions sanitaires. L'accroissement de la part dans les importations renvoie à la croissance de la population, mais aussi à l'émergence de classes moyennes avides de consommation, qui rend compte de côtés positifs du développement.

La piraterie est particulièrement importante au fond du golfe de Guinée, plus précisément le long du littoral du Nigeria, pays le plus riche et le mieux inséré dans les flux du commerce mondial, dont partent des pétroliers, et où accostent des navires pleins de produits manufacturés en raison de l'émergence de catégories de population aisées. Le commerce international est sous la menace de la piraterie.

Le développement économique de l'Afrique de l'Ouest reste handicapé par une croissance démographique galopante, qui limite les possibilités d'accès à l'emploi d'une jeunesse pléthorique et la résorption des inégalités, toujours très fortes. La population totale augmente très fortement et sans arrêt, surtout depuis les années 1970. Ceci profite surtout à la population urbaine, du fait d'une croissance naturelle très forte et de l'exode rural. Dans le même temps, la population rurale augmente beaucoup plus lentement malgré un accroissement naturel tout aussi élevé qu'en ville, mais en partie neutralisé par le départ vers les villes. La population rurale devrait commencer à baisser à partir de 2020, mais aucun ralentissement n'est prévu pour les populations totale et urbaine.

Notons que cette évolution démographique est trop rapide pour que l'Afrique de l'Ouest puisse se développer. L'économie croule sous le poids d'une jeunesse très nombreuse, résultant de la croissance démographique très forte illustrée par le graphique. L'économie ne parvient pas à donner des emplois à cette jeunesse très nombreuse et une bonne partie des richesses créées est absorbée dans des dépenses nécessaires pour couvrir les besoins de cette jeunesse (éducation, nourriture, logement), mais elle peine à le faire.

Dans ce contexte, l'Afrique de l'Ouest compte de nombreux « perdants de la mondialisation » car celle-ci, loin de leur apporter une amélioration de leurs conditions de vie, se solde par une dégradation de ces dernières, d'autant plus vivement ressentie que leur famille ne cesse de grandir alors que leurs moyens de subsistance diminuent. L'exemple des pêcheurs sénégalais est très parlant à ce propos. La qualité dégradée de leurs vêtements, désormais en synthétique venu de Chine, en lieu et place du coton local, résulte de la mise en concurrence de leur artisanat textile local avec une industrie étrangère de masse produisant à des prix imbattables. L'arrivée de navires de pêche industrielle chinois et européens, rendue possible par des contrats avec le gouvernement, mais aussi en partie illégale, vide les eaux sénégalaises de leur poisson, leur ôtant leurs moyens de subsistance (consommation directe, mais aussi vente d'un surplus qui a désormais disparu). En définitive, cette misère croissante les contraint à quitter leur pays pour s'insérer dans les flux migratoires illégaux vers les pays riches, dans des conditions souvent terribles, et à l'issue parfois fatale.

PP. 338-341 DOSSIER L'AFRIQUE ORIENTALE DANS LA MONDIALISATION

Ce dossier présente les modalités de l'insertion de l'Afrique orientale dans la mondialisation, à savoir les dynamiques spatiales que celle-ci impulse (A) et les fragilités persistantes qui peuvent s'observer dans ce contexte (B).

A. Quelles sont les dynamiques de l'Afrique orientale dans la mondialisation ?

La carte (doc. 1) donne une vision d'ensemble de la région étudiée et permet de repérer d'emblée les principales modalités d'insertion de l'Afrique orientale dans la mondialisation, les dynamiques spatiales que cela impulse et l'inégale participation des pays de la région au processus. L'échelle nationale est traitée par un texte qui rend compte des facettes de la participation de l'Éthiopie à la mondialisation (doc. 2). Les photographies (doc. 4 et 5) permettent d'observer les dynamiques à l'échelle locale : développement de la consommation de masse au Kenya (doc. 4) et flux de touristes internationaux friands de safari dans les parcs naturels de Tanzanie (doc. 5).

RÉPONSES AUX QUESTIONS P. 339

Parcours 1

1. Les cultures d'exportation (thé, café, fleurs), le pétrole, le gaz et les parcs naturels sont les principales ressources sur lesquelles s'appuie l'insertion de l'Afrique orientale dans la mondialisation. Si le Soudan et le Sud-Soudan exportent du pétrole, l'Éthiopie est exportatrice de produits agricoles, tandis que le Kenya présente une offre plus diversifiée : l'exportation de produits agricoles et le tourisme de nature.

2. L'aéroport d'Addis Abeba contribue fortement à l'insertion de l'Éthiopie dans la mondialisation car il cumule fret aérien et trafic de passagers. Le fret est pour bonne partie constitué de produits d'exportation périssables à forte valeur ajoutée (les fleurs coupées) qui doivent arriver rapidement à destination. La compagnie Ethiopian Airlines en a fait le *hub* de son trafic passagers pour toute l'Afrique en attirant des voyageurs du continent souhaitant se rendre aussi bien en Asie qu'en Europe ou en Amérique.

3. La Chine investit dans les pays de la région qui sont stables politiquement pour l'essentiel, mais il faut toutefois faire un cas à part du Soudan du Sud et de l'Éthiopie. Les investissements chinois se concentrent notamment dans les infrastructures de transport (aéroport d'Addis Abeba), ferroviaires et portuaires, car elles rendent possible l'exportation de ressources indispensables à l'économie chinoise (pétrole du Soudan du Sud, de l'Ouganda et du Kenya, gaz d'Éthiopie). Ailleurs ses investissements sont de moindre ampleur et se concentrent surtout dans les industries de main-d'œuvre, comme les usines de chaussures, en raison du très faible coût de la main-d'œuvre est-africaine.

4. Carrefour est présent au Kenya car, du fait du développement qui s'accompagne d'une élévation du niveau de qualification et de revenus de certaines catégories de la population, la consommation de masse s'y développe. Les classes moyennes voient dans ces nouvelles pratiques de consommation les marques de leur réussite sociale.

Parcours 2

L'Afrique orientale : une intégration rapide à la mondialisation

Facteurs permettant l'intégration de l'Afrique orientale à la mondialisation		
Ressources (Doc. 1, 2 et 5)	Aménagements (Doc. 1, 2 et 3)	Investissements étrangers (Doc. 3 et 4)
<ul style="list-style-type: none"> - agricoles : thé, café, fleurs - énergétiques : pétrole, gaz - écosystèmes tropicaux 	<ul style="list-style-type: none"> - plantations - infrastructures de transport : voies ferrées, ports, aéroports - parcs naturels 	<ul style="list-style-type: none"> - chinois (Routes de la soie) - français (Carrefour)

B. Quelles sont les fragilités de l'Afrique orientale ?

Les fragilités de cette région africaine dans la mondialisation sont illustrées à travers une carte de synthèse qui pointe les principaux problèmes qui limitent l'insertion de cette région dans la mondialisation (doc. 1), deux documents, une photographie et un texte, sur le bidonville kenyan de Kibera, près de Nairobi (doc. 2 et 3) qui rendent compte des conditions de vie difficiles de la population pauvre, encore aggravées par la pandémie de Covid-19, une photo de réfugiés éthiopiens au Soudan (doc. 4), et enfin, à l'échelle régionale, une carte sur le *land-grabbing* pratiqué par des pays bien plus riches que les pays d'Afrique orientale (doc. 5).

RÉPONSES AUX QUESTIONS P. 341

Parcours 1

1. Les fragilités de l'Afrique orientale sont d'abord économiques. L'enclavement de nombreux pays de la région (Soudan du Sud, Éthiopie, Ouganda, Rwanda, Burundi) constitue un frein à leur intégration à la mondialisation en les rendant dépendants de pays de transit pour leurs échanges commerciaux avec le reste du monde. La piraterie qui sévit dans l'océan Indien et dans le golfe d'Aden gêne le commerce international dans ces eaux, alors même qu'une importante route maritime les traverse, reliant l'Europe à l'Asie via le canal de Suez.

Elles sont aussi politiques car la région est instable, mais avec une intensité variable d'un pays à l'autre. Tandis que l'Éthiopie connaît une guerre civile meurtrière (rebelles du Tigré), les tensions politiques sont fortes au Burundi.

Ces tensions politiques sont en bonne partie à l'origine des graves difficultés sociales qui caractérisent cette région. Les guerres, anciennes ou actuelles, génèrent d'importants flots de réfugiés dans les pays de la région : par exemple, l'Ouganda n'accueille pas moins de 10 millions de réfugiés sur son sol.

S'ajoutant à la faible productivité d'une agriculture vivrière, les tensions politiques génèrent aussi une forte insécurité alimentaire : au moins 60 % de la population du Soudan du Sud en souffre.

2. Le *land-grabbing* est l'achat de terres agricoles par des sociétés privées ou publiques dans des pays étrangers, souvent pauvres. Ici, les pays acheteurs sont souvent riches, voire très riches (Arabie saoudite, Qatar, Japon, Corée du Sud). Cette pratique est d'autant plus choquante dans cette région qu'une part souvent très importante de la population est en état d'insécurité alimentaire.

3. Les réfugiés sont nombreux dans cette région car les guerres, les tensions politiques y sont récurrentes depuis longtemps. La carte 1 ne rend compte que des conflits actuels, alors que le Soudan, le Soudan du Sud (partition en 2013), l'Érythrée, l'Éthiopie (partition en 1993, suivie d'une guerre en 1999-2000), la Somalie ont connu de multiples conflits internes ou internationaux, qui ont entraîné une accumulation des réfugiés dans les pays limitrophes et empêché le retour de ces derniers dans leur région d'origine.

4. La route, étroite, n'est pas bitumée ; il n'y a pas de voitures car les gens sont trop pauvres pour en avoir une ; les maisons sont très petites, serrées les unes contre les autres, leur toit est en tôle : il s'agit d'un habitat pauvre et précaire (« maisonnettes de fortune construites pêle-mêle »). La propreté de la rue pose problème, en l'absence de système de collecte des ordures ménagères et, sans doute, de réseau d'assainissement (« condamnés à des conditions d'hygiène terrifiantes, le plus souvent sans eau ni latrines »). Les gens sont nombreux, ce qui témoigne des fortes densités de ce bidonville (« Sur quelques kilomètres carrés, 250 000 habitants, d'après les chiffres officiels – cinq fois plus selon d'autres sources »).

5. La vulnérabilité des habitants de Kibera au Covid est importante car les densités y sont très fortes, ce qui empêche de respecter les mesures de distanciation sociale, et les gens sont trop pauvres pour s'acheter des masques (« Dans son quartier, où personne ne porte de masque – celui-ci coûte autant qu'un repas, il faut donc choisir »).

Parcours 2

Les fragilités de l'Afrique orientale sont d'abord économiques. L'enclavement de nombreux pays de la région (Soudan du Sud, Éthiopie, Ouganda, Rwanda, Burundi) constitue un frein à leur intégration à la mondialisation en

les rendant dépendants de pays de transit pour leurs échanges commerciaux avec le reste du monde. La piraterie qui sévit dans l'océan Indien et dans le golfe d'Aden gêne le commerce international dans ces eaux, alors même qu'une importante route maritime les traverse, reliant l'Europe à l'Asie via le canal de Suez.

Elles sont aussi politiques car la région est instable, mais avec une intensité variable d'un pays à l'autre. Tandis que l'Éthiopie connaît une guerre civile meurtrière (rebelles du Tigré), les tensions politiques sont fortes au Burundi. Les réfugiés sont nombreux dans cette région car les guerres, les tensions politiques y sont récurrentes depuis longtemps. La carte 1 ne rend compte que des conflits actuels, alors que le Soudan, le Soudan du sud (partition en 2013), l'Érythrée, l'Éthiopie (partition en 1993, suivie d'une guerre en 1999-2000), la Somalie ont connu de multiples conflits internes ou internationaux, qui ont entraîné une concentration de réfugiés dans les pays limitrophes et empêché le retour de ces derniers dans leur région d'origine.

Ces tensions politiques sont en bonne partie à l'origine des graves difficultés sociales qui caractérisent cette région. Les guerres, anciennes ou actuelles, génèrent d'importants flots de réfugiés dans les pays de la région : par exemple, l'Ouganda n'accueille pas moins de 10 millions de réfugiés sur son sol. S'ajoutant à la faible productivité d'une agriculture vivrière, les tensions politiques génèrent aussi une forte insécurité alimentaire : au moins 60 % de la population du Soudan du Sud en souffre. De plus, le *land-grabbing*, c'est-à-dire l'achat de terres agricoles par des sociétés privées ou publiques dans des pays étrangers, souvent pauvres, contribue à aggraver l'insécurité alimentaire. Les bidonvilles reflètent la grande pauvreté qui frappe de nombreux habitants de cette région. Par exemple, dans le bidonville de Kibera (Kenya, près de Nairobi), la population peine à survivre, surtout depuis que la pandémie de Covid-19 a rendu l'accès au travail encore plus difficile.

PP. 342-345 DOSSIER L'AFRIQUE AUSTRALE DANS LA MONDIALISATION

Ce dossier présente les dynamiques impulsées par l'insertion de l'Afrique australe dans la mondialisation, à savoir les modalités de son intégration (A) et les fragilités persistantes qui peuvent s'observer dans ce contexte (B).

A. Comment l'Afrique australe s'intègre-t-elle à la mondialisation ?

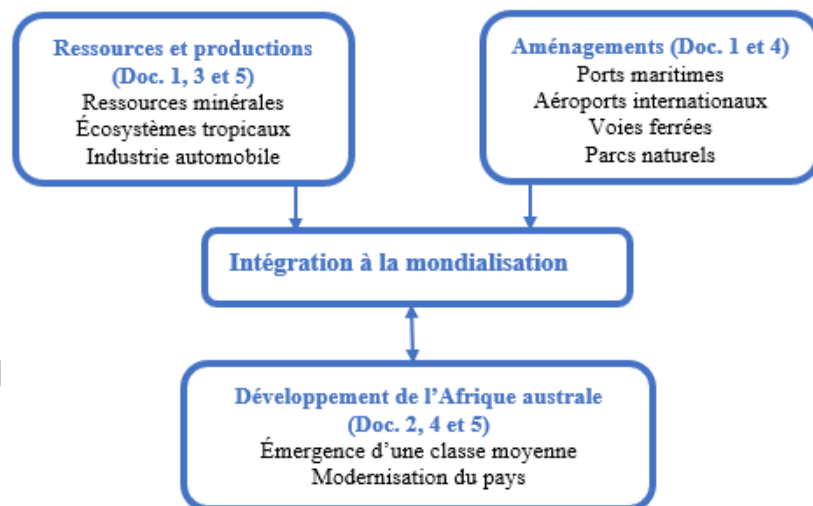
La carte (doc. 1) donne une vision d'ensemble de la région étudiée et permet de repérer d'emblée les principales modalités d'insertion de l'Afrique australe dans la mondialisation. Deux documents sur cinq illustrent le cas de l'Afrique du Sud, pays de la région de loin le plus intégré au processus : une infographie (doc. 3) illustre l'importance du secteur automobile sud-africain associée à la présence d'entreprises étrangères ; une photographie (doc. 4) permet de mettre en évidence cette intégration dans la ville du Cap. Les doc. 2 et 5 portent sur deux autres pays de la région : la photographie témoigne de l'émergence d'une classe moyenne noire en Angola, le texte de la diversification de l'économie du Botswana grâce au développement du tourisme de luxe.

RÉPONSES AUX QUESTIONS P. 343

Parcours 1

1. L'Afrique australe s'intègre à la mondialisation grâce à ses ressources minières et à la richesse de sa faune, concentrée dans des parcs naturels. Des ports maritimes et des aéroports internationaux, mais aussi des infrastructures de transport intérieures (voies ferrées, routes), non représentées sur la carte permettent cette intégration.
2. L'Afrique du Sud et le Botswana exportent des ressources minières (diamant, or, charbon...). La diversification de l'économie sud-africaine, grâce au développement du secteur automobile porté par des investissements étrangers, lui permet d'exporter des voitures dans le monde entier.
3. En Angola, l'extraction et l'exportation de pétrole ont permis le développement d'emplois plus qualifiés et mieux rémunérés, et par conséquent le développement d'une classe moyenne noire capable d'accéder à une consommation de type occidental. L'exploitation du diamant a permis une croissance économique très forte au Botswana, qui cherche néanmoins à diversifier son économie en développant un tourisme de safari de luxe à destination des touristes sud-africains et des pays occidentaux. L'Afrique du Sud, dont la prospérité a longtemps reposé sur l'exportation de richesses minérales, développe aussi son économie grâce à l'industrie (automobile), au tourisme (de nature dans ses parcs naturels, urbain dans ses villes comme Le Cap dotée d'infrastructures modernes).
4. Le stade, où s'est déroulée la Coupe du monde de football en 2010, événement caractéristique de la mondialisation car il est suivi par des millions de téléspectateurs dans le monde entier et a attiré des touristes internationaux, le CBD, où sont installées des entreprises travaillant avec le reste du monde, enfin la *Table Mountain*, montagne tabulaire surplombant la ville et fréquentée par des touristes internationaux, sont les signes visibles sur la photographie de l'intégration du Cap à la mondialisation.

Parcours 2



B. Quelles sont les fragilités de l'Afrique australe ?

La carte (doc. 1) donne une vision d'ensemble de la région étudiée et permet de mettre en évidence l'inégale insertion de l'Afrique australe dans la mondialisation. Le doc. 2 est une photographie de personnes déplacées en raison de la déstabilisation par les groupes djihadistes des régions gazières du pays. Le doc. 3 est un graphique qui montre que les Noirs sont beaucoup plus touchés par le chômage que les Blancs en Afrique du Sud. La photographie du doc. 4 témoigne quant à elle de la persistance des traces de l'apartheid dans l'espace urbain sud-africain, ici à Johannesburg. Le doc. 5, constitué d'un tableau statistique et d'un texte, évoque le problème du Sida en Afrique australe, partie du monde la plus touchée par cette maladie, et précise le cas sud-africain, dans lequel la population, fragilisée par la pandémie de Sida, est de ce fait plus vulnérable au Covid-19. Trois documents sur cinq portent sur l'Afrique du Sud, pays de la région le plus inégalitaire en raison de la persistance et de la profondeur des séquelles de l'apartheid.

RÉPONSES AUX QUESTIONS P. 345

Parcours 1

1. Les différences de RNB sont très importantes et opposent l'Afrique du Sud, deuxième puissance économique de l'Afrique, pays émergent, aux autres pays dont l'économie est peu diversifiée (Namibie, Botswana, Zimbabwe) voire à des PMA, particulièrement pauvres (Zambie, Lesotho, Eswatini, Malawi, Angola, Mozambique). Ces inégalités de richesse entraînent d'importants flux migratoires à destination de ce pays, dont l'économie est potentiellement pourvoyeuse d'emplois plus nombreux et mieux rémunérés.

2. Si croissance et développement ont permis l'émergence de l'Afrique du Sud, si une classe moyenne noire est apparue depuis la fin de l'apartheid (1992) grâce à ce développement, il n'en reste pas moins que la population noire en a moins profité que la population blanche. Les Noirs restent encore largement oubliés de ce développement : leur niveau d'éducation est bien trop faible pour leur permettre d'occuper des emplois bien rémunérés et ils sont largement plus touchés par le chômage que les Blancs, mieux formés. Populations blanche et de couleur restent toujours séparées dans cet espace marqué par la ségrégation spatiale.

L'espace urbain de Johannesburg rend compte de ces inégalités, qui opposent quartiers de Blancs et quartiers où reste concentrée, pour l'essentiel, la population noire. La concentration des bidonvilles dans les anciens *townships*, très densément bâtis, prouve que le niveau socio-économique des non-Blancs est resté globalement très inférieur à celui des Blancs, malgré l'émergence d'une classe moyenne. Les quartiers d'affaires ont quitté le centre de la ville pour se regrouper à proximité des quartiers de banlieue à dominante blanche.

3. Sur cette photographie apparaissent principalement des femmes et des enfants, dont la vulnérabilité est toujours plus importante que celle des hommes lors de conflits.

4. Le Sida est un problème majeur pour l'Afrique australe en raison de l'importance de la population touchée, toujours supérieure à 10 % de la population totale, parfois supérieure à 1/5^e et même au 1/4 de la population dans le cas d'Eswatini. Il s'agit de proportions considérables. Les systèmes sanitaires ne sont pas, le plus souvent, à la hauteur du problème. Des problèmes sociaux, comme la multiplication des orphelins, et économiques, avec de nombreuses personnes dans l'incapacité de travailler, sont particulièrement préoccupants. La croissance démographique stagne en Afrique du Sud en raison de la surmortalité engendrée par la maladie, l'espérance de vie est en baisse. Les populations pauvres, notamment noires, sont bien plus touchées que les populations plus aisées, en général blanches.

Le Sida étant une maladie qui diminue les défenses immunitaires des malades et favorise l'apparition de comorbidités, et augmente donc la vulnérabilité au Covid-19. Officiellement, en mars 2022, plus de 100 000 personnes sont décédées du Covid depuis le début de l'épidémie. De plus, l'importance du secteur minier, où les maladies professionnelles sont fréquentes, contribue à la fragilisation de la population et à sa vulnérabilité.

Parcours 2

L'Afrique australe présente de nombreuses fragilités, qui limitent ou freinent son insertion dans la mondialisation. Les pays d'Afrique australe, aux niveaux de richesse très inégaux en raison d'une économie très inégalement développée, sont inégalement insérés dans ce processus : si l'Afrique du Sud est un pays émergent, qui dispose d'une agriculture d'exportation, de nombreuses richesses minérales et d'une industrie en cours de diversification et de plus en plus exportatrice, ce n'est pas le cas de ses voisins, dont l'économie est peu diversifiée (Namibie, Botswana, Zimbabwe) ou qui sont des PMA, particulièrement pauvres (Zambie, Lesotho, Eswatini, Malawi, Angola, Mozambique). Ces inégalités de richesse entraînent d'importants flux migratoires à destination de ce pays, dont l'économie est potentiellement pourvoyeuse d'emplois plus nombreux et mieux rémunérés.

Les inégalités au sein de ces pays sont également fortes. Elles continuent le plus souvent d'opposer les populations de couleur et les populations blanches en Afrique du Sud notamment, mais aussi en Namibie. Accès à l'éducation, à l'emploi, aux soins, à l'eau, à un logement décent restent encore souvent difficiles pour ces populations. Ces inégalités constituent en grande partie les séquelles de l'apartheid, qui a sévi en Afrique du Sud de 1948 à 1992.

L'Afrique australe fait face à des problèmes sanitaires et politiques majeurs. Sanitaires, car cette région est la région du monde la plus touchée par l'épidémie de Sida, qui rend de plus la population plus vulnérable à l'épidémie de Covid-19 malgré sa jeunesse.

Problèmes politiques enfin, car la pauvreté favorise le développement de mouvements comme ceux des djihadistes, qui fomentent des attentats et des attaques dans les régions riches en ressources naturelles où sont présentes les compagnies occidentales. Cette déstabilisation est particulièrement dommageable pour les populations locales, qui, alors même qu'elles sont très pauvres, sont contraintes de fuir la violence et d'abandonner le peu qu'elles possèdent.

PP. 346-347 CHANGER D'ÉCHELLE L'AFRIQUE ET LE MONDE

Cette double page de carte permet de mettre en perspective en changeant d'échelle les différentes régions africaines étudiées, à l'échelle du continent comme du monde, conformément aux indications de la rubrique « Démarche et contenus d'enseignement » du programme. La compétence travaillée est « Se repérer dans l'espace », avec l'analyse de la carte. Les questions permettent de situer les dynamiques des régions africaines dans la mondialisation.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

1. Hydrocarbures, richesses minérales et forestières permettent à l'Afrique de s'insérer dans la mondialisation. Il faudrait y ajouter les produits agricoles d'exportation, non représentés sur la carte, ou encore les parcs naturels où se développe le tourisme international.

2. Les trois principales façades maritimes africaines sont le littoral maghrébin au Nord, le golfe de Guinée à l'ouest, le littoral sud-africain au sud.

3. Le Caire en Égypte, Lagos au Nigeria, Johannesburg en Afrique du Sud sont des villes ouvertes sur l'international.

4. Les principaux partenaires commerciaux et financiers de l'Afrique sont l'Europe, l'Asie de l'Est, notamment la Chine, et les États-Unis. Les exportations africaines se dirigent essentiellement vers ces régions du monde, tandis que les flux financiers vers l'Afrique proviennent pour l'essentiel de ces régions.

5. Certains pays sont insérés dans la mondialisation car ils disposent de ressources exportables et parfois même d'une façade maritime qui facilite les échanges : c'est le cas des pays pétroliers comme l'Algérie et le Nigeria par exemple. Les pays d'Afrique australe peuvent souvent exporter leurs richesses minières (Afrique du Sud, Botswana). D'autres encore, comme le Kenya, le Botswana ou l'Afrique du Sud, ont aménagé des parcs naturels qui attirent les touristes internationaux. Ces derniers sont également nombreux dans les pays ayant développé le tourisme balnéaire, comme c'est le cas du Maroc ou de la Tunisie.

À l'inverse, les pays enclavés (Tchad, Mali par exemple) et plus encore les pays souffrant d'instabilité politique comme la Somalie restent peu insérés dans la mondialisation et sont aussi souvent les plus pauvres du continent.

PP. 348-349 GÉO-HISTOIRE LES TRANSPORTS : DE L'AFRIQUE COLONIALE AUX PROJETS ACTUELS

Ce retour en arrière permet de mettre en évidence que l'insertion de l'Afrique dans la mondialisation est ancienne. Elle ne commence pas avec la colonisation, loin s'en faut, mais cette période a néanmoins fortement marqué le continent africain par le développement de réseaux de transport modernes. Ce dossier montre à la fois les permanences et les mutations à travers une comparaison des réseaux coloniaux, tournés vers l'exportation des

matières premières vers les métropoles, et les projets actuels. Deux cartes (doc. 1 et 4), et deux photographies (doc. 3 et 5) permettent cette comparaison, tandis qu'un texte (doc. 2) présente une réflexion sur l'héritage colonial. Les questions, organisées en deux temps, invitent aussi à mettre en relation le passé et le présent.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Je questionne le passé...

1. L'organisation des voies ferrées à l'époque coloniale est très parcellaire, lacunaire. Le maillage du continent est très imparfait. De manière systématique, il relie l'intérieur du continent aux littoraux.
2. Cette organisation est le reflet à la fois de la segmentation du continent entre différents empires coloniaux (français, anglais, portugais notamment) et de la logique qui préside à la construction des voies ferrées, à savoir l'exportation des matières premières africaines (produits miniers et agricoles, bois) vers la métropole, donc l'extraversion des différentes régions de l'Afrique vers le pays européen qui les domine. Les parties les plus densément maillées (Afrique du Nord et Afrique australe) correspondent à celles où la présence de populations européennes est la plus importante (Algérie française, Afrique australe britannique). Le document 3 montre que ce réseau ferroviaire colonial n'a pas pour but de faciliter les déplacements de personnes dans le pays ou entre les régions africaines, mais est réservé au transport de marchandises.
3. On observe effectivement que les voies ferrées se dirigent systématiquement de l'intérieur vers le littoral. C'est particulièrement net par exemple en Afrique occidentale française (AOF), au Nigeria, britannique, ou encore au Soudan anglo-égyptien. Les matières premières n'ont pas pour fonction d'être utilisées en faveur du pays colonisé mais de contribuer au développement du pays colonisateur.

... pour comprendre le présent

4. On constate que, pour l'essentiel, le réseau ferré africain reste organisé selon une logique intérieur vers littoral, et que les régions littorales restent les mieux dotées de ce point de vue : non seulement elles constituent l'espace d'aboutissement des réseaux ferrés, d'ailleurs très lacunaires, et routiers, mais elles bénéficient également d'infrastructures portuaires modernisées.
5. Deux logiques président aux projets actuels : faciliter non seulement le transport de marchandises, mais aussi le déplacement des personnes pour améliorer l'accès de tous aux équipements de santé, d'éducation, etc. pour limiter les disparités de développement entre régions littorales et intérieures, comme le montre la *Blue Line* du Niger ; améliorer les relations et les échanges entre pays africains, et pas seulement avec les régions situées hors du continent, comme le montre le projet de boucle ferroviaire Cotonou-Abidjan et les autres voies qui y sont connectées : cela va permettre la mise en place d'un réseau beaucoup plus dense et maillé. À partir d'un pays pourtant enclavé comme le Niger, il est (sera) possible d'aller aussi bien vers l'ouest (Burkina-Faso, Mali, Sénégal), l'est (Soudan), le sud (Bénin, Côte d'Ivoire, Nigeria).

PP. 350-351 COURS 1 AFRIQUE ET MONDIALISATION

Cette double page propose une synthèse qui s'appuie notamment sur des exemples pris parmi les régions étudiées dans les dossiers. Le cours comme les documents permettent d'élargir le propos, de généraliser en replaçant ces régions dans le contexte plus large du continent de manière à ce que les élèves prennent conscience du fait que la région étudiée est représentative de la réalité africaine. Chaque paragraphe renvoie à des connaissances travaillées dans les pages précédentes ou à des documents de la double page.

RÉPONSES AUX QUESTIONS

Doc 2. Les villes sont attractives car les emplois y sont plus nombreux, les services éducatifs ou sanitaires y sont relativement meilleurs qu'à la campagne, où les conditions de vie se sont souvent dégradées dans un contexte d'explosion démographique. Cependant, l'afflux de population rurale, combiné à la croissance naturelle interne aux villes, est tel que les services de base sont rarement ou mal satisfaits en raison de la saturation des réseaux et de la faiblesse de l'investissement dans ces pays souvent pauvres. Les offres d'emploi y sont insuffisantes pour répondre à cet afflux de jeunes, ce qui les réduit au chômage et à des conditions de vie dégradées dans des bidonvilles. L'exode rural, la concurrence de produits importés à bas coût empêchent le développement des régions rurales et d'une agriculture capable de répondre aux besoins alimentaires des villes. L'urbanisation se solde donc par une dépendance alimentaire accrue, qui met les populations à la merci de l'augmentation des cours mondiaux, ce qui peut provoquer des émeutes de la faim, comme en 2008 par exemple.

Doc. 3

1. L'Afrique concentre près de 40 % de la population mondiale souffrant de sous-alimentation, un peu plus d'un quart de la population africaine est concernée. Cela fait de l'Afrique le continent le plus touché par ce problème d'autant plus choquant que la planète est théoriquement en mesure de nourrir tous ses habitants, et que les gaspillages sont très importants : selon la FAO, en 2019, 14 % des aliments produits en Afrique subsaharienne ont été perdus.
2. Les restrictions de déplacement liées à la pandémie ont empêché les agriculteurs africains de vendre leur surplus dans les villes, et donc d'améliorer leur quotidien en accédant à des ressources monétaires. Les villes, moins bien

approvisionnées en nourriture, ont connu une augmentation des prix des denrées alimentaires qui a encore aggravé la situation des citoyens pauvres.

Doc. 5

Ce dessin présente un homme noir maigre, quasi entièrement dévêtu, pauvre, pieds nus et sans moyen de locomotion. Il est assis par terre, dans un environnement pauvre et aride. Tout dans ce personnage et son environnement signale une sobriété contrainte, tandis qu'il dit ne pas comprendre comment les ressources de la Terre ont pu être si vite épuisées étant donné sa sobriété. Son image tranche avec celle du personnage situé à l'arrière-plan, corpulent, la bouche pleine, debout devant un 4x4 puissant, moteur allumé, qui symbolise la goinfrerie des pays riches, responsables de l'épuisement accéléré des ressources.

Ce dessin rend compte du fait que les Africains, que leur pauvreté empêche de bénéficier des ressources de la planète, y compris de celles de leur continent, sont les premières victimes d'un appauvrissement de la planète et du réchauffement climatique dont ils ne sont en rien responsables, contrairement aux pays riches.

P. 353 JE M'ENTRAÎNE

Analyse de document 1

1. Cette carte représente le réseau de l'opérateur de téléphonie mobile Orange au Sénégal en 2021.

Les figurés de surface représentent la couverture par deux technologies différentes, la 3G et la 4G, cette dernière étant la plus récente et la plus performante.

2. Les territoires bien couverts par Orange sont situés pour l'essentiel à l'ouest du pays, vers le littoral, et le long du fleuve Sénégal, au Nord. Il s'agit des régions les plus peuplées et les plus urbanisées : on y trouve les principales villes du pays, notamment la capitale, Dakar.

3. Les territoires peu ou mal couverts sont situés à l'intérieur du pays. Essentiellement ruraux et agricoles, ils sont aussi moins peuplés.

4. Les territoires urbanisés, notamment littoraux, bénéficient d'une couverture en téléphonie mobile de qualité, qui leur permet d'attirer des entreprises, éventuellement étrangères, et de développer des activités avec l'étranger. En revanche, les régions de l'intérieur, rurales et agricoles, mal couvertes par les réseaux de la téléphonie mobile, ne peuvent guère prendre part à des activités ouvertes sur l'extérieur et attirer des entreprises étrangères : elles restent à l'écart de la mondialisation et sont donc entravées dans leur développement.

Analyse de document 2

1. Les chutes Victoria connaissent une diminution de moitié de leur débit. Elle est inhabituelle par son ampleur. Le réchauffement climatique, qui accentue la sécheresse dans la région, en constitue la cause.

2. La diminution du débit des chutes limite leur caractère spectaculaire et remet en cause leur attractivité pour les touristes internationaux. La sécheresse aggravée par le réchauffement climatique fragilise l'agriculture et l'élevage.

3. La sécurité alimentaire des populations, les exportations de produits agricoles sont remises en cause par la baisse des productions agricoles et de l'élevage. La fuite des touristes peut entraîner une forte diminution du tourisme international et des revenus qu'il assure à la région. C'est toute l'économie régionale qui peut être affectée.

4. L'Afrique australe présente d'importantes fragilités dont certaines sont mises en lumière par le réchauffement climatique. Sa dépendance aux exportations de produits agricoles et au tourisme international la rend vulnérable aux modifications du milieu que celui-ci entraîne.

P. 354 JE M'ENTRAÎNE

Analyse de documents 3

1. Les trois grands types d'espaces agricoles au Kenya sont :

- la céréaliculture associée aux cultures maraîchères et fruitières, notamment autour de Nairobi ;
- l'agriculture vivrière associée à l'élevage extensif ;
- le pastoralisme associé à une petite céréaliculture.

Ponctuellement certains espaces présentent une spécialisation dans l'agriculture commerciale, dont les produits sont destinés à l'exportation.

2. Les espaces agricoles les mieux intégrés sont les espaces spécialisés dans l'agriculture commerciale, dont les produits sont destinés à l'exportation : thé, café, fleurs, huile de palme, coton, riz. Le premier type est également intégré, notamment grâce aux cultures maraîchères et fruitières.

3. La région évoquée dans le texte se situe au sud du Kenya, à proximité de la frontière avec la Tanzanie, au pied du Kilimandjaro, en pays Massaï. Dans cette région, on pratique surtout le pastoralisme, et les aires protégées sont nombreuses.

4. L'agriculture d'exportation remet en cause les activités traditionnelles de pastoralisme en empêchant les déplacements des troupeaux. Les migrations d'éléphants sont également perturbées.

5. L'agriculture commerciale génère des conflits d'usage car elle entre en compétition avec les activités traditionnelles pour l'utilisation de la terre, de l'espace.

P. 355 JE M'ENTRAÎNE

Développement construit

1. Quelles sont l'ampleur et les limites de l'intégration de l'Afrique dans la mondialisation ?

2. Partie I. Une dynamique d'intégration réelle

Partie II. Des dynamiques d'intégration variables d'un territoire à l'autre en Afrique....

Partie III. Les fragilités de l'Afrique dans la mondialisation

3. Partie I. Tout d'abord, Partie II. Néanmoins/cependant, Partie III. Par ailleurs

4. Partie I. Tout d'abord, la part de l'Afrique dans les échanges mondiaux est faible, malgré une ouverture ancienne. La dynamique d'intégration de l'Afrique... dans la mondialisation repose essentiellement sur ses exportations de matières premières minières et énergétiques, ainsi qu'agricoles (*Donner des exemples précis de produits, de pays producteurs de la région*). Les investissements étrangers sont concentrés dans ces secteurs (*exemples si possible*). Certains pays développent le tourisme international pour valoriser leurs écosystèmes naturels tropicaux. (*Donner des exemples précis de pays de la région*)

Partie II. Néanmoins, les effets de la mondialisation sont inégaux selon les territoires de l'Afrique... Les métropoles et villes littorales y participent fortement grâce à leurs ports par lesquels s'effectuent les échanges commerciaux avec le reste du monde (*Donner des exemples précis de villes portuaires*). De même, mais de façon plus imparfaite, régions minières et pétrolières, espaces ruraux d'agriculture d'exportation et parcs naturels accueillant des touristes internationaux présentent des formes d'intégration. En revanche, les espaces ruraux d'agriculture vivrière peinent à s'intégrer et restent en marge des dynamiques d'intégration dans la mondialisation.

Partie III. Par ailleurs, l'Afrique... présente de nombreuses fragilités. Les difficultés du développement y sont nombreuses, notamment dans les PMA (*Donner des exemples précis*). L'explosion démographique est plus rapide que le développement économique et pose de graves problèmes d'éducation, de santé, de logement. Dans les villes qui ne cessent de croître, les bidonvilles accueillent une grande partie de la population dans des conditions très précaires (*Donner des exemples précis*). À la ville comme à la campagne, la pauvreté concerne la majeure partie de la population et les inégalités sont très fortes. La dépendance par rapport aux aides des pays développés est également problématique.

5. L'Afrique... présente donc de réelles dynamiques d'intégration dans la mondialisation. Cependant, elles sont loin de concerner tous les territoires et les fragilités de cette région africaine restent nombreuses et problématiques.

Repérage spatial

1. 3. et 4. Voir carte ci-dessous.

2. Le Mali et le Nigeria (A et B) sont en Afrique de l'Ouest.

L'Éthiopie et le Kenya (C et D) sont en Afrique orientale.

La Namibie et l'Afrique du Sud (E et F) sont en Afrique australe.

