

CHAPITRE 3 – Dynamiques territoriales, coopérations et tensions dans la mondialisation

Étude de cas : Les îles de la Caraïbe : entre ouverture mondiale et intégration régionale (p. 110–111–112–113)

Doc 4 - p. 111 : Un marché caribéen ouvert sur le monde

Les économies insulaires dépendent souvent de leur ancienne, ou actuelle, métropole qui poursuit ses échanges avec ses anciennes colonies, ou ses dépendances territoriales plus ou moins autonomes. Désormais, les territoires insulaires caribéens disposent d'une grande gamme de produits provenant de la planète entière. Les territoires insulaires caribéens ont tendance à s'affranchir de leur dépendance historique par rapport à l'Europe et aux États-Unis. Ils ont renforcé leurs liens avec le reste de l'Amérique, mais surtout avec le reste du monde. Leur ouverture au monde reste timide, mais réelle. Les territoires insulaires caribéens échangent peu avec l'Afrique et l'Océanie. La grande évolution concerne les échanges entre les territoires insulaires caribéens et l'Asie. La Chine prend ainsi peu à peu la place qu'occupaient l'Europe et les États-Unis.

La mondialisation, porteuse d'espoir pour les espaces insulaires, n'a pas été à la hauteur de ceux-ci. Les indicateurs commerciaux demeurent « catastrophiques » pour des territoires indépendants ou autonomes. Malgré les efforts effectués pour s'insérer dans les échanges internationaux de marchandises, leur état de dépendance ne s'est guère amélioré.

Jérôme Verny et Maxime Forriez, Études caribéennes, n° 43-44, août-

décembre 2019.

Doc 8 - p. 113 : Les limites de l'intégration régionale caraïbienne

La Caraïbe est un ensemble de petites îles avec une organisation politique et administrative plurielle héritée de la décolonisation. Les pays de la Caraïbe mènent une politique active d'intégration en constituant des institutions régionales, pourtant ces pays ne semblent pas décoller économiquement.

La dépendance ancienne à l'Europe et aux États-Unis a contraint les micro-États de la Caraïbe à s'intégrer ou s'associer dans le cadre d'organes de coopération inter-étatiques. Cependant, la petite taille du marché Caraïbe, les intérêts nationaux ainsi que la similitude des structures de production et donc l'absence de complémentarité, renforcent la logique de concurrence entre les îles. L'exiguïté du territoire constitue un sévère handicap à l'intégration économique. De fait, la coopération commerciale intra-régionale est restreinte et ne constitue pas pour l'instant un réel facteur de développement économique.

La région Caraïbe a réalisé des progrès significatifs sur le plan de la réduction de la pauvreté et du développement social. Cependant, l'assise économique traditionnelle, qui repose fortement sur le tourisme et les exportations de bananes et de sucre, est fragile depuis la crise économique mondiale de 2009. La criminalité, l'instabilité et la violence constituent de graves problèmes, de même que les catastrophes naturelles à répétition.

Marie Marthe Bredas, « Institutions, démocratie et croissance dans la Caraïbe anglophone : idées préconçues et réalité », université des Antilles, CNRS, 2017.

Étude de cas : La Russie dans la mondialisation (p. 114-115-116-117)

Doc 3 p. 115 : Les inégalités du territoire russe

La Russie fait partie des pays au sein desquels les disparités entre les régions sont les plus importantes. L'économiste Natalia Zoubarevitch classe les régions en quatre catégories : 1. la nouvelle et l'ancienne capitales, Moscou et Saint-Pétersbourg ; 2. les villes d'extraction de matières premières, les treize autres villes millionnaires en habitants et quelques capitales provinciales attractives ; 3. les régions intermédiaires qui peuvent posséder aujourd'hui encore une industrie locale ; 4. le reste du territoire, pour l'essentiel le nord du pays et la Sibérie, peuplés de villages qui cumulent une faiblesse des réseaux de transport, une population vieillissante et, faute notamment de main-d'œuvre et d'investisseurs, ne possèdent quasiment aucune activité productive.

L'immensité du territoire ainsi que les conditions climatiques et la localisation des ressources en matières premières sont des éléments déterminants pour expliquer les contrastes interrégionaux de développement. [...] Les politiques de développement actuellement menées renforcent le morcellement du territoire et polarisent l'activité économique dans un nombre réduit de régions érigées en vitrines russes de la modernité.

Kevin Limonier, maître de conférences à l'Institut français de géopolitique et Vladimir Pawlotsky, doctorant à l'Institut français de géopolitique, « La Russie, une puissance en renouveau », Documentation photographique, La Documentation française, novembre-décembre 2018.

Doc 4 p. 116 : Une crédibilité internationale retrouvée

Guerre éclair en Géorgie (2008), annexion de la Crimée (2014), opérations militaires en Syrie, multitude d'exercices de toutes envergures sur le territoire de la Fédération de Russie comme en coopération avec des partenaires étrangers : depuis dix ans, l'armée russe fait un retour remarqué sur la scène internationale. Le président Poutine¹s'attache à restaurer la crédibilité de la puissance militaire russe, ce qu'il voit comme une condition du prestige de la Russie sur la scène internationale.

La majeure partie des forces russes déployées à l'étranger est concentrée dans son voisinage immédiat (l'ex-URSS). Les manifestations régulières de sa puissance militaire sur la scène internationale (Marine russe en Méditerranée, manœuvres annuelles avec la Marine chinoise depuis 2012, nouvelles installations militaires dans le Grand Nord), ont contribué à rehausser la visibilité internationale de la Russie.

Sur le « front Ouest », le dispositif militaire russe à la frontière russo-ukrainienne connaît un renforcement considérable depuis 2015. Au sud, la Russie s'est attachée à consolider ses partenariats avec les républiques d'Asie centrale, en particulier au sein de l'Organisation du traité de sécurité collective, et à resserrer sa concertation régionale avec la Chine, qui en 2018 participait pour la première fois aux exercices stratégiques russes Vostok, dans la partie orientale de la Fédération de Russie.

Isabelle Facon, spécialiste des politiques de sécurité et de défense russes, « La puissance militaire russe » in Bruno Tertrais (dir.), Atlas militaire et stratégique, Autrement, 2019.

1. Vladimir Poutine, président de la Fédération de Russie en 2019.

Doc 5 - p. 116 : Le poids des hydrocarbures dans la diplomatie russe

La Fédération de Russie est un acteur de taille dans le secteur énergétique par ses réserves, sa production et sa propre consommation. En 2016, le pays détenait respectivement 6,4 %, 17,3 % et 14,1 % des réserves mondiales prouvées de pétrole, gaz naturel et charbon. [...] au cours du premier semestre de 2016, le complexe énergétique russe, qui comprend l'industrie pétro-gazière, électrique, et charbonnière, représentait 25 % du PIB, 57 % des exportations et 3,6 % de l'emploi total en Russie. [...]

À l'échelle nationale, les revenus de la vente du pétrole ont essentiellement une fonction de stabilisation. Ils permettent de maintenir le pays à flot. [...]

À l'échelle internationale, l'énergie fait partie intégrante de la diplomatie russe. [...]. La croissance économique russe, qui a largement profité de la hausse des prix du pétrole entre 2000 et 2014, a permis au pays de se réaffirmer comme une grande puissance. [...] Depuis 2015, la part du pétrole et du gaz dans le budget de l'État a légèrement diminué [...] – une conséquence directe de la baisse du prix du baril. [...] Cela reflète les faiblesses structurelles de l'économie russe, qui tendent à s'exacerber en période de baisse des prix du pétrole et de détérioration générale des performances économiques.

Aurélie Bros, « Ressources énergétiques : le trésor de la Russie », Les Grands Dossiers de Diplomatie, n° 40, août-septembre 2017.

Étude de cas : Les corridors de développement en Amérique latine

(p. 118-119)

Doc 4 - p. 119 : Les corridors bi-océaniques en Amérique du Sud

Les enjeux [...] latino-américains sont ceux de la construction de façades littorales, ce qui suppose l'existence de ports efficients et d'arrière-pays à la hauteur des enjeux. [...] La façade atlantique y tient le haut du pavé pour des raisons historiques mais, dès la signature des accords [...] établissant le Mercosur en 1991, il avait été décidé de réaliser 36 passages transandins, dont les principaux deviendraient des corridors bi-océaniques. [...] Le Chili entend ainsi incarner un pays port : les exportations de matières premières passeraient par ses ports et les importations asiatiques feraient le chemin inverse, plutôt que de passer par Panamá, par le cap Horn [...]. Ceci suppose de vaincre des distances considérables sur le continent sud-américain, a priori par la route, et de pouvoir traverser les Andes. Entre Santiago du Chili et Buenos Aires (1 500 km), la route du col de la Cumbre (3 832 m) [...] n'est praticable qu'en été [...] ; il existe un projet de tunnel de base, ferroviaire, long de 52,6 km à 2 440 m d'altitude. [...]

Les viticulteurs chiliens et argentins, les exploitants des mines des Andes attendent beaucoup de leur désenclavement. La croissance de l'économie péruvienne est tirée depuis deux décennies par les exportations de produits minéraux vers la Chine.

Nassima Kacimi Zeggai, spécialiste en aménagement du territoire et
Raymond Woessner, spécialiste des transports, Les Littoraux dans le
monde, Atlante, 2018.

Étude de cas : L'Asie du Sud-Est : inégalités d'intégration et enjeux de coopération (p. 120-121)

Doc 4 - p. 121 : Les limites de la coopération régionale

Pour améliorer la connectivité maritime en Asie du Sud-Est, l'ASEAN¹ propose de désigner et soutenir financièrement des « ports prioritaires » dont le rôle serait de centraliser les flux. [...] L'accord a finalement retenu 47 ports, rendant ainsi la mesure totalement inapplicable. [...]

Ces difficultés tiennent au désir d'un bon nombre de gouvernements de privilégier l'amélioration d'une connectivité interne ou même hors région à celle d'une connectivité intra-régionale. [...] Les initiatives régionales se regroupent en trois grands types [...]. Les initiatives de coopération militaire se concentrent sur la piraterie et le terrorisme (coopération mise en place entre les pays riverains du détroit de Malacca). [...] Les initiatives pour l'exploitation commune des ressources naturelles prennent essentiellement la forme de Zone Commune de Développement qui permet[ent] aux États côtiers d'explorer et d'exploiter en commun des ressources maritimes. [...]

Les initiatives pour la protection de l'environnement sont à la fois plus variées et impliquent un plus grand nombre d'acteurs [...]. Le grand écosystème marin de Sulu-Sulawesi a été classé comme une écorégion marine prioritaire. Il fait coopérer l'Indonésie, la Malaisie et les Philippines.

Nathalie Fau, spécialiste de l'Indonésie et Benoît de Tréglodé, spécialiste du Vietnam, Mers d'Asie du Sud-Est. Coopérations, intégrations et sécurité, CNRS Éditions, 2018.

1. ASEAN : créée en 1967, l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est regroupe 10 pays ayant pour objectifs de renforcer la coopération politique, économique et culturelle entre eux.

Croquis des études de cas : Les îles de la Caraïbe (voir p. 110-113)

p. 122

Doc p. 122 : Les îles de la Caraïbe : entre ouverture mondiale et intégration régionale

Les îles de la Caraïbe sont ouvertes sur l'espace mondial. Les territoires insulaires les mieux intégrés à la mondialisation bénéficient de la présence de pôles urbains majeurs (Santo Domingo, San Juan, La Havane) et/ou de ports (Freeport, Kingston). Néanmoins, les principales métropoles caraïbes (Miami, Panamá, Carthagène) et les ports les plus actifs (Miami, Colón, Balboa) sont plutôt localisés sur les littoraux des États-Unis et d'Amérique latine. Ces centres d'impulsion polarisent les flux migratoires vers l'Amérique du Nord et l'Europe. Parallèlement, les pays développés sont des foyers émetteurs de touristes vers Cuba, la République dominicaine, Porto Rico et les Petites Antilles. La proximité du canal de Panamá fait de la Caraïbe une importante zone d'échanges de marchandises.

Cependant, les îles de la Caraïbe sont inégalement ouvertes au monde, ce qui alimente les inégalités régionales. Les Petites et les Grandes Antilles, tout comme la plupart des pays riverains de la mer des Caraïbes, bénéficient de niveaux de développement élevés à très élevés, à l'exception de Haïti qui souffre d'un IDH faible. La plupart des pays d'Amérique centrale (Guatemala, Honduras, Nicaragua, Salvador), de même que le Guyana, occupent une situation intermédiaire.

L'intégration régionale repose sur différentes formes de coopérations, tout en se heurtant à certaines tensions. L'Association des États de la Caraïbe vise à harmoniser les politiques économiques et environnementales dans la région : elle regroupe l'ensemble des îles des Antilles ainsi que les pays latino-américains riverains de la Caraïbe. La zone de libre-échange de la CARICOM, qui favorise l'intégration commerciale régionale, rassemble surtout d'anciennes colonies britanniques, mais aussi Haïti. Néanmoins, l'influence des États-Unis, matérialisée par la présence de nombreuses bases militaires, s'avère source de tensions. Les États membres de l'Alliance bolivarienne pour les Amériques, menés par Cuba et le Venezuela, dénoncent l'impérialisme de leur puissant voisin

Croquis des études de cas : La Russie (voir p. 114-117) p. 123

Doc p. 123 : La Russie dans la mondialisation

Les territoires russes sont inégalement intégrés à la mondialisation. Largement polarisé par Moscou, le triangle Saint- Pétersbourg-Rostov-Ekaterinbourg, concentre les pôles les mieux insérés dans la mondialisation : c'est le cœur de la puissance russe. Certaines régions périphériques sont aussi intégrées à l'espace mondial grâce à leurs interfaces terrestres (avec l'Europe), maritimes (mer de Barents, mer Caspienne, mer Noire) ou à une bonne connexion avec le cœur de la puissance russe (axe Ekaterinbourg-Krasnoïarsk). Une grande partie du Caucase et de la Sibérie reste en marge de la mondialisation mais certains de ces espaces à fortes contraintes sont en voie d'intégration (Extrême-Orient russe, axe transsibérien entre Krasnoïarsk et Vladivostok, partie occidentale de l'Arctique russe).

Les dynamiques d'intégration de la Russie s'expliquent par différents facteurs. L'exploitation des gisements d'hydrocarbures contribue à l'insertion des territoires dans la mondialisation. Le développement des ports vient renforcer l'ouverture des territoires sur le monde, notamment de la façade arctique à l'Extrême-Orient russe suite à l'ouverture de la « Route maritime du Nord ». Les hydrocarbures (mais aussi les produits agricoles, le bois et les minerais) alimentent les exportations de la Russie, notamment vers l'Europe, le Moyen-Orient et la Chine.

L'insertion de la Russie dans la mondialisation reste néanmoins marquée par des relations internationales qui oscillent entre coopérations et tensions. La puissance militaire du pays repose notamment sur des bases militaires situées au sein des territoires russes les plus stratégiques (ports), mais aussi dans des pays alliés issus du démantèlement de l'URSS (Belarus, Moldavie, Arménie, Asie centrale), ainsi qu'en Syrie. Parallèlement, le pays fait face à des conflits territoriaux sur son propre sol (Caucase) tout en étant impliqué dans différents conflits internationaux (Crimée, Donbass, Transnistrie, Géorgie...). Outre ces conflits ouverts, les tensions diplomatiques sont récurrentes avec l'Union européenne, les États-Unis et le Japon.

Croquis des études de cas : Les corridors de développement en Amérique (voir p. 118-119) p. 124

Doc p. 124 : Les corridors de développement en Amérique Latine

L'Amérique latine témoigne d'une inégale intégration dans la mondialisation. Les territoires les mieux insérés dans l'économie mondialisée sont les principales métropoles, les régions agro-exportatrices (Brésil, Argentine, littoraux caraïbes) et les territoires riches en minerais ou en hydrocarbures (Mexique, Brésil, Andes). Néanmoins, d'immenses espaces demeurent enclavés notamment dans l'intérieur du continent (Amazonie, Patagonie, Guyanes).

Différents aménagements ambitionnent de favoriser le développement et le désenclavement du sous-continent. Certains corridors de développement s'organisent sous la forme d'axes bi-océaniques reliant les littoraux atlantique et pacifique, tout en connectant mieux les ports avec leurs arrière-pays respectifs. D'autres corridors de développement visent à désenclaver les Andes et l'Amérique centrale. Le canal de Panamá, aux débouchés duquel se situent les ports de Balboa et Colón, constitue aussi un facteur d'intégration dans la mondialisation. Un projet concurrent de canal est à l'étude au Nicaragua. L'objectif de ces différents aménagements est de renforcer l'insertion de l'Amérique latine dans la mondialisation en favorisant les échanges commerciaux avec l'Amérique du Nord, l'Union européenne et la Chine.

De nombreuses organisations ont été créées pour renforcer l'intégration régionale. Héritier de l'ALENA, l'ACEUM place le Mexique dans l'aire d'influence des États-Unis tandis que le MERCOSUR renforce le poids du Brésil sur ses voisins du Cône Sud (Uruguay, Paraguay, Argentine). La Communauté andine et l'Association des États de la Caraïbe sont des organisations régionales présentant un niveau d'intégration moins avancé.

Croquis des études de cas : L'Asie du Sud-Est (voir p. 120-121) p.

125

Doc p. 125 : L'Asie du Sud-Est : inégalités d'intégration et enjeux de coopération

Les espaces moteurs de l'Asie du Sud-Est, parfaitement intégrés à la mondialisation, présentent une forte littoralisation. Les principales métropoles se concentrent dans le sud de la Chine (Hong Kong, Shenzhen, Guangzhou), mais sont aussi présentes de manière plus ponctuelle au Vietnam, en Thaïlande, aux Philippines, dans la péninsule malaise et sur l'île de Java. Plusieurs de ces métropoles sont des villes portuaires (Singapour, Hong Kong) ou bien des pôles bénéficiant de la proximité de ports d'envergure mondiale. Leur rayonnement s'explique par une localisation sur l'une des principales routes maritimes de la mondialisation.

Les espaces périphériques de l'Asie du Sud-Est s'avèrent beaucoup plus inégalement intégrés à la mondialisation. L'arrière-pays des grands ports, bien connecté aux centres d'impulsion littoraux, est constitué de périphéries intégrées à l'économie mondialisée. À l'inverse, les périphéries les plus enclavées demeurent en marge de la mondialisation, soit pour des raisons politiques (Myanmar), soit du fait de leur éloignement des littoraux (intérieur de la péninsule indochinoise) ou encore de leur insularité (Célèbes, Nouvelle-Guinée). Des fronts pionniers (agricoles, notamment) contribuent à intégrer certaines de ces périphéries à la mondialisation (Bornéo), mais c'est au prix d'une intense déforestation.

L'intégration régionale repose sur différentes formes de coopérations tout en se heurtant à certaines tensions. L'ASEAN est une zone de libre-échange qui favorise les relations commerciales entre ses dix pays membres. Les flux migratoires renforcent les liens entre les pays d'Asie du Sud-Est tout en ouvrant la région sur le Moyen-Orient et l'Amérique du Nord. Cependant, certaines tensions persistantes font obstacle à une intégration régionale plus poussée. Il s'agit tantôt de conflits intérieurs (Philippines, Myanmar, Thaïlande), tantôt de conflits de délimitation de frontières terrestres (Cambodge/Thaïlande), mais les enjeux les plus brûlants concernent la délimitation des zones économiques exclusives en mer de Chine méridionale.

EXEMPLE : Les paradis fiscaux au cœur de la mondialisation financière (p. 126 - 127)

Doc 5 - p. 127 : Les paradis fiscaux britanniques

En ajoutant les services financiers aux cocotiers, aux plages de sable blanc et aux lagons bleu turquoise, on obtient un paradis fiscal. Cette recette a été bien comprise par un certain nombre d'îles de la Caraïbe, régulièrement considérées comme les plus importants paradis fiscaux existants. Le tourisme en a fait des économies ouvertes et accueillantes conférant à ces lieux une qualité de vie qui attire les investisseurs. Il a donc joué un rôle d'appel pour la création de centres bancaires offshore, pour l'installation de compagnies d'assurances, de cabinets d'avocats spécialisés dans l'optimisation fiscale et les sociétés écrans.

Disposant d'une grande autonomie, quelques PTOM¹britanniques ont mis en place des taux d'imposition très faibles, voire nuls. Ils ont instauré le secret bancaire et n'ont pas souhaité échanger les informations financières avec le reste du monde, grâce à la complaisance de la métropole qui voit en eux des acteurs renforçant l'activité financière de Londres et qui regarde également d'un bon œil ce secteur offshore, car cet outre-mer ne constitue pas une charge pour le budget du Royaume-Uni.

Jean-Christophe Gay, spécialiste du tourisme et des espaces insulaires et ultramarins, « Les outre-mer européens », Documentation photographique, La Documentation française, mai-juin 2018.

1. Pays et territoires d'outre-mer. Ici : Bermudes, îles Caïmans, Anguilla, îles Vierges britanniques, Montserrat, Turks-et-Caïcos.

EXEMPLE : Un nouvel acteur de la mondialisation : l'entreprise Uber (p. 128- 129)

Doc 3 - p. 128 : Uber interdit à Londres

L'autorité des transports londonienne a annoncé avoir refusé de renouveler la licence d'exercer de la plateforme de réservation de voitures Uber, en raison de défaillances qui mettent « en danger » les passagers.

La société californienne a aussitôt annoncé qu'elle ferait appel de cette décision, ajoutant qu'elle continuerait de fonctionner jusqu'à ce qu'une décision définitive soit rendue.

Transport for London (TfL) relève notamment une « faille » dans l'application d'Uber qui permet à des conducteurs sans permis d'installer leur photo sur les comptes d'autres conducteurs, ce qui s'est produit « au moins sur 14 000 trajets » ces derniers mois. Dans la même veine, la TfL fait valoir qu'une autre défaillance de la plateforme permet à des conducteurs sans permis ou suspendus de créer des comptes Uber actifs. [...]

Le pionnier des applications de véhicules partagés est régulièrement mis en cause pour des problèmes de sécurité à bord pour ses usagers comme ses conducteurs, ce qui a contribué à entacher sa réputation à travers le monde, sans parler des polémiques sur la rémunération insuffisante de ses chauffeurs.

Londres est l'un des principaux marchés de Uber, qui compte 45 000 conducteurs et 3,5 millions de clients dans la capitale britannique. Le syndicat Unite, qui représente les chauffeurs de taxi traditionnels, s'est réjoui de la décision de la TfL.

« Uber n'a plus le droit d'exercer à Londres », Le Monde, 25 novembre
2019.

Doc 5 - p. 129 : L'ubérisation des entreprises

Sous l'effet de la numérisation et de la dématérialisation de l'économie, certaines entreprises ont semblé pousser davantage encore la remise en cause des modèles anciens. La croissance exponentielle de ces entreprises et de leurs secteurs d'activité a contribué à la médiatisation de ce nouveau modèle économique désigné par le terme d'ubérisation. Il rassemble des entreprises dans le champ de l'économie collaborative et des services aux particuliers. Ces dernières mettent en relation par le biais de plates-formes ou d'applications numériques des clients et des particuliers qui offrent un service dans un cadre plus ou moins professionnel, dans le secteur du transport urbain (Uber), de l'hébergement (Airbnb) ou encore de la livraison de repas (Deliveroo). Les individus qui fournissent les services en question ne sont pas salariés de ces entreprises [...].

Ce nouveau modèle permet à ces entreprises de réduire le nombre de salariés, de se passer d'infrastructures lourdes et de contourner plus facilement les obligations réglementaires et fiscales, créant une concurrence que les acteurs traditionnels jugent déloyale. La remise en cause du modèle traditionnel du salariat et la nouvelle organisation du travail, sources de précarité pour les travailleurs, ont également alimenté les débats politiques.

Guilhem Boulay, maître de conférence à l'université d'Avignon et Antoine

Grandclément, maître de conférence à l'université d'Aix-Marseille,

Introduction à la géographie économique, Armand Colin, 2019.

EXEMPLE : États-Unis, Canada, Mexique : un accord régional en mutation (p. 130)

Doc 1 - p. 130 : De l'ALENA à l'ACEUM

La signature de l'Accord Canada-États-Unis-Mexique (ACEUM) a conclu la renégociation de l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA), le 1er octobre 2018 [...]. Donald Trump¹ [...] avait promis lors de sa campagne présidentielle d'améliorer ou de « mettre en pièces » l'ALENA, [...] expliquant qu'[il] sapait la souveraineté nationale et vampirisait les emplois américains. [...]

L'ACEUM reflète une préoccupation accrue pour la souveraineté nationale : il reconnaît explicitement le droit des parties à décider des politiques qu'elles mettent en œuvre. [...] Les principales avancées concernent la réglementation du travail. [...] L'idée de combler le fossé salarial entre les pays marque un progrès. [...] Parmi les perdants, on compte les petits agriculteurs des trois pays. Ernesto Ladrón² explique : « Le texte s'attache surtout à défendre les grands producteurs américains. Notre objectif, c'est l'autosuffisance alimentaire. » [...] Sans surprise, l'ACEUM délaisse une grande partie des aspects que les progressistes auraient souhaité modifier. [...] L'accord finalement conclu ne supprime même pas les barrières douanières américaines sur l'acier et l'aluminium canadiens et mexicains. Cela suggère que l'intégration telle que la conçoit Washington traduit un souci plus important pour ses échanges que pour le « libre » échange.

Laura Carlsen, analyste politique au Center for International Policy de Mexico, « Une renégociation déconcertante », *Le Monde diplomatique*, novembre 2018.

1. Président des États-Unis élu en 2016.
2. Représentant d'un syndicat d'agriculteurs mexicains

EXEMPLE : Zurich, un centre financier dans la mondialisation (p. 131)

Doc 2 - p. 131 : Le rayonnement international de Zurich

À Zurich et dans sa région, le secteur financier emploie plus de 90 000 personnes, dont 55 % répartis dans 120 banques, 24 % dans l'assurance et 21 % dans les autres services financiers [...]. UBS et Crédit Suisse s'y taillent la part du lion tant en termes d'emplois que de bilan. Si le secteur bancaire zurichois s'avère très dépendant des deux grandes banques c'est aussi à elles qu'il doit son essor, avec, en parallèle, celui des assurances. [...]

Zurich [décroche] la 9^e place [...] du Global Financial Centres Index (GFCI) qui retient entre autres critères l'environnement d'affaires, le capital humain, les infrastructures, le développement du secteur financier et la réputation. Zurich [...] est favorisée par le poids des géants financiers, la proximité d'un aéroport intercontinental ou encore par l'implantation de la Bourse suisse. Du fait de son multilinguisme et des nombreux acteurs internationaux qui y sont présents, la Suisse est naturellement très orientée vers l'international. Zurich se considère davantage tournée vers le monde anglophone et l'Asie, Genève, vers la francophonie et le Moyen-Orient. [...] Genève et Zurich caracolent souvent en tête des classements des villes où il fait bon vivre mais [...] la finance est un facteur qui contribue aux coûts élevés de la vie, les banquiers faisant grimper les prix de l'immobilier.

Thierry lochem, « Travailler dans la finance en Suisse : les résultats du match entre Genève et Zurich... », eFinancialCareers, 5 mars 2019.

Cours. Des territoires inégalement intégrés dans la mondialisation

(p. 136-137)

1 - Des territoires hiérarchisés

La mondialisation s'articule autour de quelques pôles mondiaux. L'Amérique du Nord, l'Union européenne et l'Asie orientale regroupent les principaux centres financiers (New York, Tokyo, Shanghai, Zurich), les carrefours les plus actifs (ports chinois, aéroports nord-américains) et les centres de recherche les plus performants (Londres, New York, Tokyo). L'Amérique du Nord, l'Union européenne et l'Asie orientale produisent 73 % de la richesse mondiale et émettent 85 % des IDE.

La hiérarchie des centres de décision est en constante évolution. Les BRICS, qui rassemblent des puissances d'ambition mondiale (Brésil, Russie, Inde, Chine, Afrique du Sud), ont connu une intégration accélérée à la mondialisation. Leur croissance s'est ralentie, mais ils concentrent des métropoles influentes (Shanghai, Mumbai, Moscou, São Paulo) et de puissantes firmes transnationales (Sinopec, Gazprom). D'autres puissances régionales émergent en Afrique (Nigéria), au Moyen-Orient (Turquie) et en Asie (Indonésie).

Les espaces périphériques sont inégalement intégrés. Certains États s'appuient sur l'exportation de produits miniers (Mongolie), agricoles (Kenya) ou manufacturés (Bangladesh). L'économie de services de certains pays en développement s'affirme avec le développement du tourisme (Caraïbes), des transports et des énergies (Éthiopie) ou des nouvelles technologies (Rwanda). D'autres États demeurent néanmoins marginalisés en raison de leur enclavement (Bhoutan), d'infrastructures peu performantes (Haïti) ou de conflits (Yémen).

2 - Des acteurs multiples

Les firmes transnationales sont à la fois une conséquence et un moteur de la mondialisation. Leurs activités concernent de nombreux secteurs économiques : distribution (Walmart, Amazon), automobile (Volkswagen, Toyota), énergie (BP, ExxonMobil, Shell), nouvelles technologies (Apple, Samsung, Uber). La plupart ont leur siège dans les pays développés, mais 36 % d'entre elles sont issues de pays émergents comme Samsung (Corée du Sud), Huawei (Chine), Petrobras (Brésil) ou Petronas (Malaisie). En 2018, les 500 premières firmes transnationales, qui emploient 69,3 millions de salariés dans 34 pays, ont généré 32 700 milliards de dollars de recettes.

La mondialisation a redéfini le rôle des États. La plupart d'entre eux concilient libéralisme et interventionnisme. Pour attirer les IDE, les États adaptent leurs politiques économiques à la mondialisation. Ils mettent en place des avantages fiscaux (Irlande, Chine), modernisent leurs infrastructures (Inde, Turquie) et financent l'innovation (Suède, États-Unis). La défense et la promotion des intérêts des FTN font partie intégrante de la politique étrangère des États.

La mondialisation contribue à l'affirmation de nouveaux acteurs. Les ONG (organisations non gouvernementales) militent et agissent dans des domaines humanitaires variés : santé (Médecins sans frontières), alimentation (Oxfam), environnement (Greenpeace), droits de l'homme (Human Rights Watch). Certains groupes médiatiques assurent une diffusion internationale de l'information (CNN, Al-Jazeera, Euronews). Les diasporas (chinoise, indienne) au même titre que les mafias (italienne, russe) participent aussi à la mise en relation des territoires à l'échelle mondiale.

3 - Une mondialisation inégale

La mondialisation accroît la concurrence entre les territoires. Les firmes transnationales élaborent des stratégies d'implantation en fonction des différents atouts des lieux (marchés de consommation, transports). Les acteurs publics (États, collectivités locales) renforcent la compétitivité des territoires pour répondre aux besoins des entreprises : connectivité (aéroports, Internet), matière grise (universités, R&D), avantages fiscaux (paradis fiscaux), communication et publicité. Ainsi, sur le modèle de la Chine, la Russie a créé des zones économiques spéciales bénéficiant d'infrastructures financées par l'État pour favoriser l'innovation scientifique, le tourisme et les activités portuaires et logistiques.

L'espace mondial est multipolaire et hiérarchisé. Les métropoles mondiales (New York, Londres, Tokyo, Paris), les mégalopoles (états-unienne, européenne, japonaise, chinoise) et les façades maritimes (Asie Pacifique, Northern Range) polarisent les flux de capitaux, de personnes, d'informations et de marchandises. À l'inverse, les espaces éloignés ou mal connectés à ces centres d'impulsion font figure de périphéries (Océanie, Afrique subsaharienne). La distance reste donc une contrainte pour certains territoires (Madagascar, Vanuatu).

À l'échelle locale, la mondialisation favorise aussi certains types d'espaces. Les quartiers d'affaires des villes mondiales (Manhattan à New York, La City à Londres, La Défense à Paris) concentrent les fonctions décisionnelles tandis que les parcs technologiques (Silicon Valley, Paris-Saclay) attirent les entreprises innovantes. Certains ports (Ningbo, Shanghai, Singapour, Rotterdam) et aéroports (Atlanta, Pékin, Dubaï) sont des plaques tournantes pour les flux (fret, passagers).

Cours. Coopérations, tensions et régulations à différentes échelles
(p. 138-139)

1 - Des coopérations facteurs d'intégration régionale

Le nombre d'accords régionaux est en constante augmentation. La fin de la guerre froide a favorisé les rapprochements entre États depuis les années 1980. L'échelle régionale est valorisée car considérée comme adaptée aux échanges internationaux, entre une échelle mondiale trop vaste et un cadre national jugé trop étroit. Plus de 600 accords régionaux ont été signés entre les États du monde, dont environ 400 sont en vigueur. Les pays n'appartenant à aucun bloc régional sont rares et marginalisés (Corée du Nord).

Les niveaux d'intégration varient selon les organisations régionales. Au niveau le plus simple, les zones de libre-échange facilitent le commerce en supprimant les droits de douane (ACEUM, ASEAN). Les unions douanières vont plus loin en créant un tarif douanier unique et en partageant les recettes douanières entre États (Communauté andine, SADC). Les marchés communs permettent en plus la libre circulation des personnes, des services et des capitaux (MERCOSUR). Grâce à son union économique et monétaire, l'UE constitue le niveau d'intégration régionale le plus abouti au monde.

Les accords régionaux ont des effets très variés. Dans l'UE, ils ont permis de réduire certaines inégalités en favorisant le rattrapage économique des pays d'Europe Sud et de l'Est. En Amérique du Sud, ils visent au désenclavement des territoires (corridors de développement). Néanmoins, lorsqu'ils rassemblent des États aux profils contrastés, certains accords profitent surtout aux principales puissances (États-Unis dans l'ACEUM, Brésil dans le MERCOSUR).

2 - Une mondialisation génératrice de tensions

Les défenseurs du néolibéralisme dénoncent les obstacles à la mondialisation. Ils critiquent le protectionnisme affiché (hausse des taxes sur les importations aux États-Unis) ou déguisé (sous-évaluation de la monnaie chinoise) de certains États qui entrave les échanges internationaux. Les États-Unis, l'UE et la Chine sont les puissances les plus souvent attaquées au tribunal de l'OMC pour non-respect des accords internationaux.

La mondialisation a également ses détracteurs. Ils dénoncent la marchandisation de secteurs vitaux (eau, santé, transports), la financiarisation de l'économie (spéculation agricole) et son ubérisation. Ils s'inquiètent aussi des effets de la mondialisation sur les droits humains (dumping social en Europe, fermeture des frontières aux migrants) et l'environnement (déforestation au Brésil). Ils critiquent une mondialisation parfois éloignée des préoccupations des citoyens (faible représentativité des instances internationales, uniformisation culturelle).

Les critiques de la mondialisation prennent des formes variées. Les altermondialistes luttent contre les excès de la finance (ATTAC), le changement climatique (Greenpeace), les atteintes aux petits paysans (Via Campesina).

Ils défendent de nouveaux modèles : démocratie participative, économie solidaire (microcrédit, commerce équitable). Les lanceurs d'alerte sensibilisent les citoyens aux dérives de la mondialisation (scandales fiscaux). Parallèlement, certains partis nationalistes profitent des critiques à l'encontre de la mondialisation pour réclamer la fermeture des frontières (UE, États-Unis, Inde).

3 - Des tentatives de régulation inégalement efficaces

Les États font face aux excès de la mondialisation. Ils ne parviennent pas toujours à endiguer les conséquences sociales (délocalisation, précarité, chômage) et environnementales (pollutions, épuisement des ressources) des activités des FTN. Ainsi, les États de l'UE ne s'accordent pas sur l'augmentation de la taxation des GAFAM qui profitent de l'existence de paradis fiscaux dans l'UE (Irlande, Luxembourg) pour payer moins de taxes et d'impôts. Le lobbying exercé par les FTN leur permet d'influencer à leur avantage les politiques économiques et sociales des États (fiscalité, droit du travail).

De nombreuses organisations internationales visent à favoriser le multilatéralisme par la régulation. L'Organisation mondiale du commerce (OMC) défend l'intensification des échanges entre les États. Le Fonds monétaire international (FMI) veille à la stabilité du système financier et monétaire mondial. La Banque mondiale accorde des prêts aux pays en développement, en contrepartie de réformes économiques libérales les obligeant à ouvrir leurs frontières aux échanges et à diminuer leurs taxes douanières. Cette gouvernance étant largement dominée par des acteurs occidentaux, les nouvelles puissances (Brésil, Inde) réclament une meilleure représentativité.

Des organisations informelles réunissent les grands acteurs de la mondialisation. Les puissances les plus anciennes (Allemagne, Canada, États-Unis, France, Italie, Japon, Royaume-Uni) se sont organisées en groupes de concertation pour protéger leurs intérêts. Lors des sommets du G7, leurs représentants tentent de coordonner leurs politiques. Plus récemment, ce type d'organisation s'est ouvert aux pays émergents (G20). Certaines instances témoignent aussi de la coopération entre États et multinationales (Forum de Davos).

Géo autrement : Le street art engagé contre les dérives de la mondialisation (p. 140-141)

Doc 4 - p. 141 : Le street art, reflet de la mondialisation

L'art urbain, ou street art, est délicat à délimiter, tant dans ses formes que dans ses finalités. À l'origine, il s'agit d'inscriptions ou d'images jouant avec l'interdit ou la provocation.

Durant la seconde moitié du XX^e siècle, les images ont envahi les rues des villes via les affiches et les publicités. À côté, se sont maintenues des formes d'expression subversives comme les graffitis ou les affiches engagées, notamment lors des périodes de contestation des années 1960.

L'attrait pour le street art s'est confirmé à partir des années 1990 dans le contexte de l'essor de la mondialisation, car il est devenu un marqueur de la métropolisation. En effet, toute ville souhaitant affirmer son rang de métropole internationale ou même nationale a désormais intérêt à exposer des activités d'art urbain : c'est un signe de dynamisme culturel et un atout touristique.

Parallèlement, se maintient une culture underground, souvent plus contestataire. Celle-là est nettement moins tolérée par la police et par les brigades de nettoyage, même si l'on peut y voir des artistes participant à la fois de la culture officielle et de la culture illégale, comme Blek le Rat ou Banksy qui maintiennent des messages provocateurs ou choisissent des lieux symboliques (comme le mur entre Israël et les territoires palestiniens).

Frédéric Durand, professeur à l'université Toulouse II Jean-Jaurès, « L'art urbain, de l'interdit aux marqueurs de la mondialisation », BelvedeR, revue collaborative de l'aua/T, juin 2018.