

THÈME 2 - UNE DIVERSIFICATION DES ESPACES ET DES ACTEURS DE LA PRODUCTION

I. QUESTION OBLIGATOIRE. MÉTROPOLISATION, LITTORALISATION DES ESPACES PRODUCTIFS ET ACCROISSEMENT DES FLUX 2

- A. DES ESPACES DE PRODUCTION INÉGAUX ET EN RECOMPOSITION 2
 - 1. *Une forte concentration, mais des évolutions* 2
 - 2. *Les mutations du système productif* 2
- B. ACCROISSEMENT DES FLUX, LITTORALISATION ET MÉTROPOLISATION DES ESPACES DE PRODUCTION 2
 - 1. *Littoralisation et métropolisation : deux processus concomitants* 2
 - 2. *L'accroissement des flux* 3

II. SUJET D'ÉTUDE - ROTTERDAM : UN ESPACE INDUSTRIALO-PORTUAIRE EUROPÉEN DE DIMENSION INTERNATIONALE 3

- A. ROTTERDAM, UN PORT EUROPÉEN DE DIMENSION MONDIALE 3
- B. ROTTERDAM, PREMIER PORT EUROPÉEN SUR LA *NORTHERN RANGE* 4
- C. UN ESPACE INDUSTRIALO-PORTUAIRE EN PERPÉTUELLE ÉVOLUTION 4

THÈME 2 - UNE DIVERSIFICATION DES ESPACES ET DES ACTEURS DE LA PRODUCTION

1-3. Titre Thème 1 + Vidéo intro + Sommaire Thème 1

Manuel p.200-235

I. Question obligatoire. Métropolisation, littoralisation des espaces productifs et accroissement des flux

4. Titre + Sommaire I + problématique

Quelles sont les principales caractéristiques des espaces productifs dans le monde ?

Notions. Espace productif. Flux. Production. Réseau international de production. Chaîne mondiale de valeur ajoutée

A. Des espaces de production inégaux et en recomposition

5. Notions

Production : notion p.207 ; espace productif : notion p.211

1. Une forte concentration, mais des évolutions

6. Carte 1 p.102

Carte 1 p.202. Les flux de marchandises dans le monde- Les espaces productifs sont très concentrés :

- 20 pays réalisent 80% de la production manufacturière mondiale.
- Les dix puissances commerciales majeures concentrent plus de 50% des échanges mondiaux, alors que les pays les moins avancés représentent moins d'1%.

Les espaces productifs sont donc très hiérarchisés, mais connaissent toutefois une évolution, marquée par un recul sensible des pays développés (États-Unis, Europe...) et par l'émergence de nombreux pays d'Amérique latine, d'Afrique et d'Asie. Parmi eux, les BRICS¹ jouent un rôle majeur.

2. Les mutations du système productif

6. Vidéos économies 2050 + Ethiopie

À l'échelle mondiale, les lieux de fabrication des produits sont de plus en plus dissociés des lieux de consommation. Cette recomposition est liée à une organisation en chaînes de valeur ajoutée *-Notion p.213*, en grande partie organisée par les firmes transnationales (FTN) *-Lexique p.296*, à la recherche d'une compétitivité maximale.

7. Notions

D'autres acteurs, comme les États, mais aussi les ONG et les organisations régionales interviennent dans ce réseau international de production *-réseau : notion p.209*². Les conséquences sont la désindustrialisation des pays du Nord et l'opportunité pour certains pays du Sud de se développer en remontant la chaîne mondiale de valeur ajoutée.

B. Accroissement des flux, littoralisation et métropolisation des espaces de production

1. Littoralisation et métropolisation : deux processus concomitants

Les métropoles et les espaces littoraux sont des espaces privilégiés de la production :

8. Carte 2 p.203 + carte 1 p.208 + Vidéo Yangshan

- Les métropoles attirent les entreprises par leurs réseaux de transport et communication, leur main-d'œuvre et la proximité des pouvoirs politique,

¹ BRICS : Brésil, Russie, Inde, Chine, Afrique du Sud.

² On parle parfois également de division internationale des processus productifs (DIPP) ou de division internationale du travail (DIT).

économique et culturel : ce processus s'appelle la métropolisation, et nous l'avons étudiée dans le thème précédent³ -*carte 1 p.208. L'archipel mégapolitain mondial.*

- Les littoraux et leurs ports sont des espaces attractifs pour l'industrie et le commerce, notamment du fait de l'importance des transports maritimes qui traitent 90% du commerce mondial de marchandises. Dans ces conditions, les ports géants se multiplient, comme celui de Shanghai-Yangshan, le premier port de porte-conteneurs du monde -*Carte 2 p.203. Les grandes routes maritimes mondiales.*

2. L'accroissement des flux

9. Notion : flux
10. Cartes 1 p.202 et 2 p.203

Carte 1 p.202. Les flux de marchandises dans le monde + Carte 2 p.203. Les grandes routes maritimes mondiales- les sites de production sont de plus en plus souvent éloignés les uns des autres sur la planète, ainsi que les sites de consommation. Cette situation entraîne l'essor des flux à toutes les échelles. Ces flux contribuent à structurer l'organisation de la planète. Si les flux immatériels sont en nette hausse, ce sont les flux manufacturés qui restent les plus importants, notamment les flux maritimes.

plus souvent éloignés les uns des autres sur la planète, ainsi que les sites de consommation. Cette situation entraîne l'essor des flux à toutes les échelles. Ces flux contribuent à structurer l'organisation de la planète. Si les flux immatériels sont en nette hausse, ce sont les flux manufacturés qui restent les plus importants, notamment les flux maritimes.

11. Carte 2 p.203
+ doc.5 p.207

La mise en relation des différentes régions du monde est devenue indispensable et s'est accompagnée d'une multiplication des flux d'échelles locale, régionale et internationale -*Dossier 1 p.206.207. Productions et flux dans le monde.*

12. Carte 1 p.208
13. Docs.1+2 p.212

Cette mise en relation passe par des réseaux majeurs. Certains pôles urbains, concentrent les flux et constituent les nœuds vitaux du réseau de mise en relation mondiale, qui occupent une place privilégiée dans le réseau. Cette organisation du monde en réseau structuré par des pôles -*Dossier 2 p.208-209. Le fonctionnement du monde en réseau* renforce les interdépendances -*Dossier 4 p.212-213. Affirmation et mise en relation des territoires.* Les territoires mis en relation les uns avec les autres utilisent leurs avantages compétitifs pour attirer un maximum d'activités et s'intégrer au réseau.

14. SIJORI

Cette organisation du monde, en constante mutation, permet l'intégration de certains territoires⁴ -*Dossier 3 p.210-211. Les espaces productifs dans le monde* : en effet, certains territoires sont des lieux de production majeurs, comme les métropoles, les littoraux, les zones frontalières qui bénéficient de mises en connexion aux grands réseaux mondiaux.

II. Sujet d'étude - Rotterdam : un espace industrialo-portuaire européen de dimension internationale

4. Titre + Sommaire
II + problématique

A. Rotterdam, un port européen de dimension mondiale

Manuel p.228-229- Rotterdam un port majeur dans l'espace mondial. Il est situé dans le Nord-Ouest de Europe, aux Pays-Bas, sur le littoral de la mer du Nord, à la confluence entre la Meuse et le Rhin, dans une zone de delta largement poldérisée, c'est-à-dire dans laquelle des terrains ont été gagnés sur la mer par la construction de digues et des opérations d'assèchement.

La place mondiale de Rotterdam est en recul du fait de la concurrence des ports asiatiques et notamment chinois. Il occupe le 9^{ème} rang mondial pour son tonnage total et il est au 11^{ème} rang mondial pour les conteneurs.

Il joue un rôle majeur dans le trafic du pétrole et des conteneurs. Les autorités portuaires ont fait beaucoup d'efforts pour qu'il reste concurrentiel :

- en automatisant les portiques des terminaux recevant des conteneurs

³ Voir [Thème 1. La métropolisation un processus mondial différencié.](#)

⁴ ...mais en exclut d'autres.

- en rendant performantes les opérations de logistique (ensemble d'opérations visant à organiser les échanges en réduisant les temps et les coûts de transport) permettant une intermodalité (changement de mode de transport) rapide et efficace : transbordement sur un autre navire, sur un camion ou sur un train des marchandises.

B. Rotterdam, premier port européen sur la *Northern range*

Manuel p.230-231- Rotterdam, premier port européen, fait partie d'une façade maritime⁵ majeure : la *Northern Range* (littéralement : la rangée du Nord), qui s'étend du Havre en France à Hambourg en Allemagne (France, Belgique, Pays-Bas, Allemagne).

Rotterdam occupe une place essentielle sur cette façade. C'est un hub mondial, c'est-à-dire un pôle majeur redistribuant les flux. Il possède un très vaste hinterland (arrière-pays) grâce au Rhin, au réseau d'autoroutes, d'oléoducs, et de voies ferrées qui le relie à l'ensemble de l'Europe. Anvers, en Belgique, est le deuxième port de la façade, il essaie de concurrencer Rotterdam.

C. Un espace industrialo-portuaire en perpétuelle évolution

Manuel p.232-233- Le port s'est étendu depuis le fond de l'estuaire vers l'aval avec la construction de terminaux, de bassins sur plus de 40 km. Des usines de pétrochimie se sont installées. Des terminaux accueillant des porte-conteneurs et des vraquiers ont été construits. Les terminaux récents sont de plus en plus en eau profonde, afin d'accueillir des navires de plus en plus grands (tonnage, tirant d'eau). Les terminaux de Maavlakte 2 doublent la capacité du port pour le trafic de conteneurs.

Le port est en perpétuelle transformation. Des friches ont été reconverties en logements. Des projets cherchent à limiter la pollution.

⁵ Une façade maritime est une rangée de ports hiérarchisés et complémentaires.