

Thème 2 - Des territoires inégalement intégrés dans la mondialisation, en fonction des décisions publiques et des stratégies des entreprises (7-9 heures)

Proposition de démarche (8h)

- Entrée dans le thème par le sujet d'étude ;
- Travail qui peut être fait en autonomie, en classe ou à distance (document à Word à compléter à l'aide d'un diaporama)
- 2h de travail pour le SE (noté) ;
- 1h de correction du SE (en présentiel ou en classe virtuelle) ;
- 4h de travail sur la QO (fiche de travail qui peut être notée également) : travail à faire à la maison et corrigé en classes virtuelles ou bien une partie en autonomie et l'autre en cours dialogué si présentiel ;
- 1h d'évaluation de type E3C en fin de thème.
- 1 seul powerpoint complet pour l'enseignant. Powerpoint élève divisé en deux parties (SE puis QO) pour une meilleure lisibilité

1. Sujet d'étude : L'aéroport de Paris-Roissy-Charles de Gaulle, un hub au cœur des échanges européens en concurrence avec de nombreux grands aéroports mondiaux

→ Problématique : En quoi peut-on dire que l'aéroport de Paris-CDG participe-t-il de l'intégration de la France dans la mondialisation?

Les élèves ayant déjà étudié les caractéristiques d'une métropole mondiale en Première, il semble plus pertinent d'entrer dans ce thème par le sujet d'étude sur un hub.

Le programme

Les politiques d'ouverture à la concurrence des transports aériens ont conduit à la formation d'un paysage aérien polarisé. Une plus grande compétitivité entre les transporteurs et la déréglementation ont modifié l'organisation du trafic et suscité un nouveau modèle : les grandes compagnies concentrent leurs dessertes sur un pôle unique (Paris-Roissy-CDG pour Air France, Londres-Heathrow pour British Airways, etc.).

L'aéroport de Paris-Roissy-CDG constitue, avec Londres, Francfort, Amsterdam et Leipzig, une des plus importantes places aéroportuaires de fret en Europe avec une plateforme multimodale. Il est relié à la région parisienne grâce à un large réseau de communication autoroutier mais aussi ferroviaire : le réseau autour de la gare TGV met en relation l'aéroport avec le nord du pays et de l'Europe ainsi qu'avec les grandes villes de l'ouest et du sud.

Éléments de cadrage

La déréglementation des transports aériens est née aux États-Unis, avant de toucher l'Europe au début des années 1980. En effet, la vague de concentration passée, les compagnies américaines ont cherché des sources de profit à l'extérieur. L'Europe les a particulièrement attiré. Dès 1987, la législation européenne professe les mêmes objectifs que son « aînée » outre-Atlantique : libéraliser le transport aérien, c'est-à-dire « déconstruire » toutes les législations qui, jusque-là, l'organisaient sur la base d'un principe simple (une ligne = une compagnie). Dès

lors, la concurrence est programmée. Aujourd'hui, la libéralisation du transport aérien est effective en Europe. En effet, tout transporteur aérien établi dans l'Union européenne a le droit de desservir librement la ou les destinations de son choix, sous réserve des capacités physiques de l'espace aérien et des aéroports.

La libéralisation du transport aérien en Europe est considérée comme achevée depuis avril 1997. En effet, toute compagnie européenne homologuée peut proposer des vols sur n'importe quelle liaison, aussi bien entre deux pays qu'au sein de chaque pays membre, à des prix qui doivent résulter en principe du libre jeu des forces concurrentielles du marché.

L'un des événements les plus spectaculaires auxquels la libéralisation du transport aérien domestique a conduit est le développement rapide des vols avec correspondance, dont le corollaire est la formation, chez tous les grands transporteurs, de réseaux en étoile faisant transiter une part importante du trafic par des aéroports servant de plaques tournantes (hubs). Né aux États-Unis sous le nom de *hub and spokes*, ce concept traduit le passage d'une organisation fondée sur des liaisons de point à point à un système basé sur des correspondances. En d'autres termes, il s'agit, via une base centrale (le hub), d'organiser des liaisons entre différentes villes au moyen de correspondances. L'intérêt est de multiplier les liaisons entre différents points et d'optimiser ainsi le remplissage des avions. Un tel système suppose une logistique très performante, les temps de correspondances devant être réduits au minimum et respectés.

Le transport aérien a été la première activité en réseau totalement libéralisée. La libéralisation en Europe s'est étalée en trois phases, sur dix ans. La première date de 1987. Une deuxième série de mesures adoptées en 1990 a poursuivi ce processus de libéralisation, avant qu'une troisième ne le parachève en 1992, laissant toutefois encore cinq années aux compagnies pour s'y préparer. Ce n'est donc qu'au 1er avril 1997 que les États membres ont perdu leurs prérogatives sur les droits de trafic, le cabotage ne pouvant notamment plus être refusé et les compagnies jouissant dorénavant d'une totale liberté tarifaire.

Si la libéralisation a été moins brutale en Europe qu'aux États-Unis, cela tient à son caractère progressif mais, également, aux restrictions « physiques ». En effet, le territoire de l'Union européenne est plus petit que celui des États-Unis. La population y est plus concentrée et les distances entre aéroports plus courtes. Les trains à grande vitesse peuvent également concurrencer l'avion sur certaines liaisons.

En Europe, la structure en « réseaux étoilés » des liaisons intra-européennes des compagnies nationales n'est pas la conséquence de la libéralisation, comme ce fut le cas aux États-Unis. C'est plutôt le résultat historique de la réglementation antérieure ainsi que la conséquence des spécificités géographiques européennes. Chaque grand hub européen est dominé par une compagnie nationale, dont le réseau est constitué de liaisons radiales à partir de (et vers) l'aéroport correspondant. Toutefois, deux différences subsistent avec les États-Unis. D'une part, la plate-forme de correspondances de chaque compagnie européenne correspond souvent à la capitale de son pays d'appartenance, alors qu'aux États-Unis le hub d'une compagnie peut être localisé dans une ville de moindre importance. D'autre part, du fait que les distances y sont faibles, les lignes des compagnies nationales en Europe contiennent une proportion bien plus élevée de vols directs qu'aux États-Unis.

En France, les vols long-courriers internationaux ont été transférés d'Orly vers l'aéroport Paris-CDG. Officiellement, cette décision vise à profiter des nouvelles capacités créées par la construction de deux pistes supplémentaires à Roissy. Officieusement, il s'agit également d'éviter que British Airways ne fasse d'Orly son hub sur le continent, avec accès direct au marché français.

Au début des années 1990, Air France traverse une grave crise économique, sociale et morale, qui tient pour une large part à la crise mondiale du transport aérien. C'est la déréglementation qui secoue l'ensemble du transport aérien, en instaurant une concurrence déloyale entre des compagnies dont certaines ont encore une mission de service public, alors que les autres pratiquent un véritable dumping en se portant uniquement sur quelques créneaux rentables. Le redressement financier d'Air France est la conséquence d'une politique industrielle en trois étapes. Après avoir obtenu des gains de productivité par une recapitalisation et l'ouverture du capital, Air France doit asseoir sa stratégie sur l'existence d'un réseau performant et rentable. Or l'aéroport Paris-CDG constitue un atout exceptionnel, comme seconde plate-forme aéroportuaire d'Europe pour le trafic passagers après celle de Londres et dixième dans le monde.

Cette activité a un très fort caractère cyclique, les périodes fastes étant suivies de brusques retournements de conjoncture. Face à ces réalités, toutes les compagnies se sont adaptées en s'organisant autour de l'impératif d'une « économie de la densité ». En ce qui concerne Air France, la mise en place d'une « économie de la densité » s'est traduite, tout d'abord, par un effort de rentabilisation du réseau. Cela a amené la compagnie à abandonner les liaisons les moins utilisées, pour se recentrer sur celles qui offraient les meilleures perspectives de développement. Elle a également entraîné, rappelons-le, la construction d'une plate-forme de correspondances à Roissy. Air France dispose désormais de la meilleure plate-forme européenne de correspondances pour le long et moyen-courrier.

La libéralisation du transport aérien au sein de l'Europe est voulue par tous les gouvernements. Au sein de ce système, seuls quelques grands aéroports européens sont appelés à jouer un rôle important, en accaparant le trafic le plus rentable et le plus créateur d'emplois. Seul l'aéroport de Paris-CDG dispose des atouts permettant de devenir une plaque tournante internationale. Les raisons en sont connues : la déréglementation totale en 1997, la proximité des trois grands aéroports européens de Londres, Amsterdam et Francfort en développement rapide, la progression des hubs qui les renforceront, la relative proximité de Roissy par rapport à Paris, ainsi que les efforts faits en matière de liaisons terrestres. Renforcer cet aéroport apparaît d'autant plus urgent que la concurrence des autres aéroports européens s'intensifie.

D'après : *La dérégulation du transport aérien en Europe*, Corinne Fayolle, article mis en ligne sur Cairn.info le 01/12/2008, consulté le 09/07/2020

Autre ressource: <https://www.franceculture.fr/emissions/planete-terre/comment-l-avion-transforme-le-monde>

2. Question obligatoire : Des dynamiques territoriales contrastées au sein de la mondialisation

→ Problématique : Comment la mondialisation conduit-elle à une hiérarchisation des territoires, à toutes les échelles ?

Le programme

Les territoires, quelle que soit l'échelle considérée (États, régions infra- et supra-étatiques, métropoles...), ont inégalement accès à la mondialisation. La distance est encore un facteur contraignant, d'autant plus que des protections et des barrières sont mises en place, limitant les échanges internationaux. La hiérarchie des centres de décision mondiaux est en constante évolution.

Les notions

Centre de décision / Hub logistique aéroportuaire / Métropole / Plateforme multimodale

Éléments de cadrage

La **centralité** qualifie la capacité d'action d'un élément central (le centre urbain, la métropole) sur sa périphérie en termes de desserte, de services, d'attractivité, et d'une manière générale, de polarisation. En géographie, l'espace qualifié de centre ne se trouve donc pas nécessairement au milieu de l'espace qu'il contrôle. On en trouvera un bon exemple dans les capitales économiques situées sur les littoraux des États issus d'une histoire coloniale.

En matière urbaine, une modélisation de la centralité fut proposée par W.E. Christaller en 1933 : dans le cadre de son étude des lieux centraux il cherche à rendre compte de la taille, de l'espacement et du nombre des villes (voir Théorie des lieux centraux). Depuis, de nombreux travaux se sont succédé pour analyser, mesurer les phénomènes de polarisation liés à la centralité, dont, plus récemment, parmi les géographes, ceux de P. Claval, D. Pumain, C. Rozenblat, T. Saint-Julien, par exemple dans une approche dynamique.

Les villes et les métropoles, comme places centrales, agissent aussi comme des pôles de développement dans leur environnement régional ou international. Un autre courant de la géographie, intégrant les apports d'une approche marxiste, a insisté sur les rapports de domination entre les centres et les périphéries (voir Centre, périphérie).

Comment mesurer une centralité dont le caractère est multidimensionnel ? Certains auteurs proposent un "indice simple de centralité", rapport entre la rente du centre-ville et la rente en banlieue. D'autres étudient l'évolution des gradients de densité ou proposent des critères socioculturels pour mesurer la qualité centrale d'un lieu.

La périurbanisation ou le développement d'edge cities n'ont pas encore inversé le rapport ville-centre / périphérie : l'indice de centralité reste encore supérieur à 1 dans la plupart des grandes villes, y compris en Amérique du Nord où elles sont pourtant davantage polynucléarisées qu'en Europe.

On remarque aussi que la centralité, aux niveaux supérieurs de la hiérarchie urbaine, s'affranchit de plus en plus des seuls rapports de proximité et de distance physique : elle tient davantage aux interactions immatérielles, aux rapports de pouvoir et de contrôle dans une société de plus en plus mondialisée.

Un **hub** est le noyau pivot d'un système de transport. Le terme s'applique aux aéroports et il désigne la plate-forme de correspondance ou de regroupement des compagnies aériennes. Un hub aérien peut être de taille modeste : Clermont-

Ferrand l'a été, par exemple, pour les lignes intérieures transversales en France. Il peut aussi avoir des dimensions considérables, internationales et domestiques, comme Atlanta en Amérique du Nord.

Le terme peut qualifier également les grands hubs maritimes ou ports pivots qui servent de centre d'éclatement pour le transport des marchandises, en général conteneurisées.

La **métropole** est avant tout un ensemble urbain de grande importance qui exerce des fonctions de commandement, d'organisation et d'impulsion sur une région et qui permet son intégration avec le reste du monde. Elle anime un système urbain plus ou moins complexe à la hiérarchisation emboîtée. Elle peut être dotée de fonctions spécialisées dans les domaines politique, économique, de l'innovation. Ses services à forte valeur ajoutée irriguent une aire plus ou moins vaste selon les échelles considérées, de l'espace régional à l'espace mondial.

Une métropole internationale, de rang mondial, est dotée de fonctions directionnelles, de services supérieurs, de capacités d'innovation scientifique et technologique. Elle entretient d'importants réseaux internationaux et bénéficie d'excellentes conditions d'accessibilité, d'accueil et d'hébergement et d'effets d'image positifs. Avec la mondialisation, les métropoles possédant une influence internationale ont pris une importance croissante. Les plus grandes métropoles sont aussi des villes mondiales.

Le poids et la croissance démographiques ne sont pas des critères déterminants dans la définition des métropoles. Certaines agglomérations multimillionnaires, ne possèdent pas forcément de fonction métropolitaines.

L'intermodalité est un terme employé en géographie des transports et des mobilités pour désigner l'aptitude d'un système de transport à permettre l'utilisation successive d'au moins deux modes, intégrés dans une chaîne de déplacement.

L'intermodalité se distingue de la plurimodalité, définie par l'existence d'un choix entre au moins deux modes de transport pour effectuer un déplacement. Elle diffère également de la multimodalité où le cheminement du voyageur n'est ni organisé ni balisé par les opérateurs, et où l'interconnexion n'est alors pas garantie.

Ce dispositif nécessite la mise en complémentarité sur les plans technique, organisationnel et informationnel, de réseaux différenciés, à plusieurs échelles et par une pluralité d'acteurs. Cela suppose des lieux d'interconnexion, ponctuels ou parfois linéaires. Le pôle d'échanges est par excellence le lieu de concentration, de dispersion des flux et de gestion de leur complexité. La valeur d'un pôle tient à la qualité, à la diversité et à l'organisation de ses connexions entre différents types de réseaux. Un aéroport sera un bon hub s'il est aussi desservi par l'autoroute, par une ligne TGV, par un transport en site propre. La pénibilité et la durée des ruptures de charge doivent être limitées au mieux. Les plates-formes multimodales, de leur côté, assurent la fluidité et la flexibilité recherchées dans le transport des marchandises.

Les centres logistiques sont des points nodaux de transport combiné auxquels s'ajoute un nombre plus ou moins important de prestations logistiques ciblées. Ces points génèrent une concentration des flux de transport, notamment à l'interface entre le trafic longue distance et le trafic de proximité ou le trafic régional.

Les bases logistiques sont des entrepôts de surface, parfois considérables, dans lequel une entreprise industrielle stocke les pièces détachées nécessaires à son activité, la grande distribution stocke les approvisionnements qu'elle redistribue ensuite. Ces bases peuvent être isolées mais à proximité des grands bassins de consommation (grande distribution alimentaire). Elles peuvent être regroupées sur des plates-formes ou centres logistiques dans un port maritime, dans un port intérieur (port sec), à proximité d'un aéroport.

D'après: Ressources de Géoconfluences pour le programme de géographie en terminale technologique (sept. 2020).

<http://geoconfluences.ens-lyon.fr/programmes/classes/ressources-pour-le-lycee-gt/ressources-programmes-terminale-technologique#section-2>, consulté le 09/07/2020