Myriam BARON, Hadrien COMMENGES, Delphine PRUNIER, Lina RAAD, *L'espace économique. Introduction à la géographie économique et humaine,* Feuilles de Géographie, VI-2013, Feuilles n°65-2, 14 p.

L'ESPACE ECONOMIQUE
Introduction à la géographie économique et humaine

Myriam BARON, Université Paris Diderot
Hadrien COMMENGES, Université Paris Diderot
Delphine PRUNIER, Université Paris Diderot
Lina RAAD, Université Paris Diderot

Type : Progression semestrielle

Niveau : à partir de la 1ère année de Licence

Durée : 10 à 11 séances de 2 heures / environ 4 heures par séquence de Travaux Dirigés

Thèmes : géographie économique, échanges, localisations des activités économiques, nouveaux espaces économiques

Objectifs

Partant de notions comme la mondialisation et les cycles d'innovation, cette progression de première année de Licence place au cœur des interrogations la compréhension des principales structures spatiales qui résultent des dynamiques économiques à l'œuvre. Il s'agit pour les étudiants d'acquérir une véritable culture concernant les principales logiques de localisation des activités économiques et d'être sensibles aux nouvelles préoccupations liées aux localisations de ces mêmes activités économiques. Enfin, un intérêt particulier est accordé à la place de la géographie économique dans le grand ensemble constitué par la géographie humaine. Les séquences de travaux dirigés se focalisent sur la présentation d'exemples qui constituent des illustrations de notions théoriques vues en cours et qui sont en prise sur des questions faisant l'objet de développements récents dans la presse.

Cette progression semestrielle contient 5 séquences de Travaux Dirigés :

- TD 1 : Mondialisation. Caractéristiques des échanges
- TD 2 : Transports, réseaux et innovations
- TD 3 : Ressources, dépendances et mondialisation
- TD 4 : Dynamiques industrielles en Asie orientale, localisation des services en France
- TD 5 : Les villes « globales » dans la mondialisation

Elle contient également un sujet de Devoir sur Table de mi-semestre ainsi qu'une proposition de correction.

Déroulement

Chaque séquence de Travaux Dirigés correspond à un dossier organisé en 3 voire 4 parties, qui permettent d'envisager les différentes réalités du phénomène étudié et d'assurer une progression dans la compréhension et la structuration complexe de ce phénomène.

Lors des deux séances de 2 heures consacrées à une séquence, il est généralement possible d'aborder en détail au plus 2 des 3 à 4 parties qui la structurent. Chacune des parties

de la séquence porte un titre général qui doit permettre aux étudiants de construire une synthèse des principaux résultats, après avoir répondu à la série de questions qui se rapportent aux documents. Les titres et les questions qui rythment chaque partie d'une séquence de Travaux Dirigés doivent permettre aux étudiants d'acquérir entre autres la méthodologie du commentaire de documents. La(les) partie(s) non traitées peu(ven)t donner lieu à un commentaire de documents dans le cadre du contrôle continu. Enfin, les séquences de Travaux Dirigés sont souvent complétées par 1 ou 2 lectures obligatoires qui correspondent à un chapitre d'un des ouvrages, qui constituent la bibliographie de base de cette introduction à la géographie économique. Ces lectures obligatoires font l'objet d'un apprentissage à la fiche de lecture et à la réponse à une question de lecture.

Les 5 séquences de Travaux Dirigés peuvent être traitées à la suite les unes des autres puisqu'elles constituent une progression. Par exemple, la séquence de TD 2 intitulée « Transports, réseaux et innovations » vient après la séquence de TD 1 introduisant à la « Mondialisation et système monde. Caractéristiques des échanges ». Cette 2e séquence de TD permet une caractérisation des principaux moyens de transports et des principaux réseaux sur lesquels s'appuient les échanges.

Les différentes parties des séquences de Travaux Dirigés peuvent également être recomposées pour traiter d'autres questions plutôt centrées par exemple sur des espaces régionaux internationaux comme l'Asie orientale : recompositions à partir des séquences de TD 1, 2 et 4), ou sur l'importance des villes dans la structuration des échanges d'informations et dans la captation des innovations (recompositions à partir des séquences de TD 1, 2 et 5).

La première séquence de Travaux Dirigés peut enfin s'inscrire dans un enseignement sur les régions polarisées et être par exemple combinée avec la partie de la progression intitulée « Territoires et Systèmes Spatiaux. Une introduction à la géographie régionale ». C'est pour cette première séquence que sont proposés des éléments de réponse aux groupes de questions posées.

Références bibliographiques

Baudelle G., 2006, « Villes mondiales, villes globales et city regions : trois approches de la mondialisation urbaine », *in Carrouet L. (dir.) La mondialisation, Paris, SEDES / CNED*, p.5-311.

Béguin H., 1995, « La localisation des activités banales », *in Bailly A., Ferras R. et Pumain D. (dir.) Encyclopédie de Géographie*, Paris, Economica, p.497-513.

Bost F., 2002, « La localisation des activités économiques : du local au global », *in Charvet J.-P. et Sivignon M. (dir.) Géographie humaine questions et enjeux du monde contemporain*, Paris, Armand Colin, coll. U, p.221-254.

Bost François**,** 2003, « Les investissements directs étrangers, révélateurs de l'attractivité des territoires à l'échelle mondiale », *M@ppemonde*, n°75, 8 pages.
http://mappemonde.mgm.fr/num3/articles/art04301.html

Braudel F., 1985, « Le temps du monde (chapitre 3) » in *La dynamique du capitalisme*, Paris, Flammarion, coll. Champs, p.81-121.

Bretagnolle, A., Le Goix, R. et Vacchiani-Marcuzzo, C., 2011, *Métropoles et mondialisation*. Paris, La documentation Française.

Carrouet L., 2005, « L'explosion des échanges et de la Logistique (Chapitre 3) », *in Géographie de la mondialisation*, Paris, Armand Colin coll. U, 2e édition, p.90-127.

Charvet J.-P., 1995, « Les échanges internationaux » *in Bailly A., Ferras R. et Pumain D. (dir.) Encyclopédie de Géographie*, Paris, Economica, p.779-793.

Charvet J.-P., 2006, « L'agriculture dans la mondialisation » *in Carrouet L. (dir.) La mondialisation, Paris, SEDES / CNED*, p.99-141.

Didelon C., Grasland C., Richard Y. (dir.), 2008, *Atlas de l'Europe dans le monde*, Paris, CNRS GDRE S4 – La Documentation Française, coll. Dynamiques des territoires, 260 p.

Dollfus O., 1995, « Géopolitique du système monde », in *Bailly A., Ferras R. et Pumain D.(dir.) Encyclopédie de Géographie*, Paris, Economica, p.667-693.

Frémont A., 2006, « Flux et transports », *in Carrouet L. (dir.) La mondialisation, Paris, SEDES / CNED*, p.179-232.

Géneau de Lamarlière I., Staszak J.-F., 2000, « La localisation des productions agricoles (chapitre 10) », *in Principes de Géographie économique*, Paris, Bréal, coll. Grand Amphi, p.316-346.

Géneau de Lamarlière I., Staszak J.-F. 2000, « La localisation de la fabrication industrielle (chapitre 11) », *in Principes de Géographie économique*, Paris, Bréal, coll. Grand Amphi, p.348-380.

Grataloup C., 2007, « Le « court XXe siècle » : la mondialisation est réversible », *Géohistoire de la mondialisation. Le temps long du Monde*, Paris, Armand Colin, collection U, Chapitre 8, p.185-201.

Grossetti M., 2004, « Concentration d'entreprises et innovation : esquisse d'une typologie des systèmes productifs locaux », *Géographie Economie Société*, Vol.6, p.163-177.

Jouve B. et Roche Y, 2006, *Des flux et des territoires. Vers un monde sans états ?* Presses Universitaires du Québec, coll. Géographie contemporaine, 377 p.

Le Goix R., 2005, *Villes et mondialisation : le défi du XXIè siècle*, Paris, Ellipses, 176 p.

Manzagol C., 1995, « La localisation des activités spécifiques », *in Bailly A., Ferras R. et Pumain D. (dir.) Encyclopédie de Géographie*, Paris, Economica, p.471 -496.

Milhaud Olivier**,** 2006, « Mappemonde ou la mondialisation mise en images », *M@ppemonde*, n°84, 13 pages. http://mappemonde.mgm.fr/num12/articles/art06401.html

Rozenblat Céline, 2004, « Intégration dans le commerce international: l'évidence du graphique triangulaire », *M@ppemonde*, n°75, 7 pages.
http://mappemonde.mgm.fr/num3/articles/art04302.html

Saint-Julien T., 1995, « Diffusion spatiale », *in Bailly A., Ferras R. et Pumain D. (dir.) Encyclopédie de Géographie*, Paris, Economica, p.559-582.

Sassen S., 1996, *La ville globale New York Londres Tokyo*, Paris, Descartes et Cie, p.7-22. Et p.31-52.

Zembri P., 2002, " Transports et réseaux : l'accentuation des mobilités ", *in Charvet J.-P. et Sivignon M. (dir.) Géographie humaine questions et enjeux du monde contemporain*, Paris, Armand Colin coll. U, p.255-288.

Myriam BARON, Hadrien COMMENGES, Delphine PRUNIER, Lina RAAD, *L'espace économique. Introduction à la géographie économique et humaine,* Feuilles de Géographie, VI-2013, Feuilles n°65-2, 14 p.

TRAVAUX DIRIGES 2
Transports, réseaux et innovations

1. La conteneurisation : innovation structurante des flux mondialisés

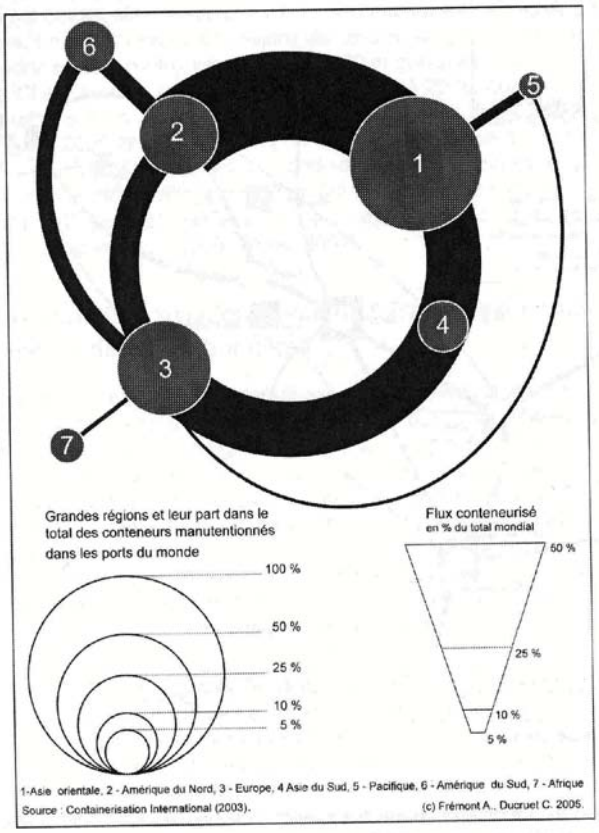
---

Documents :
- Document 1 : L'artère circumterrestre de circulation des marchandises en 2003
- Document 2 : la diffusion de la conteneurisation 1970-2003
- Document 3 : Transport par voie maritime des grands types de marchandises, en milliards de tonnes, 1960-2002
- Document 4 : Les ports, des pions dans un jeu (p.110, Frémont)

Entre quelles zones se produisent les échanges ?
Y a-t-il des zones « périphériques » ? Des zones centrales ?
Décrivez d'abord l'organisation géographique de la circulation du trafic conteneurisé, puis l'évolution de la répartition géographique des ports : Quels sont les pôles centraux, quels furent les pôles émergents, quels espaces semblent à l'écart ?
Qu'est-ce qu'un hinterland ? La conteneurisation induit de nouveaux rapports entre les ports et les flux, lesquels ? Avec la conteneurisation, qu'est-ce qui change dans le rapport entre un port et son hinterland ?

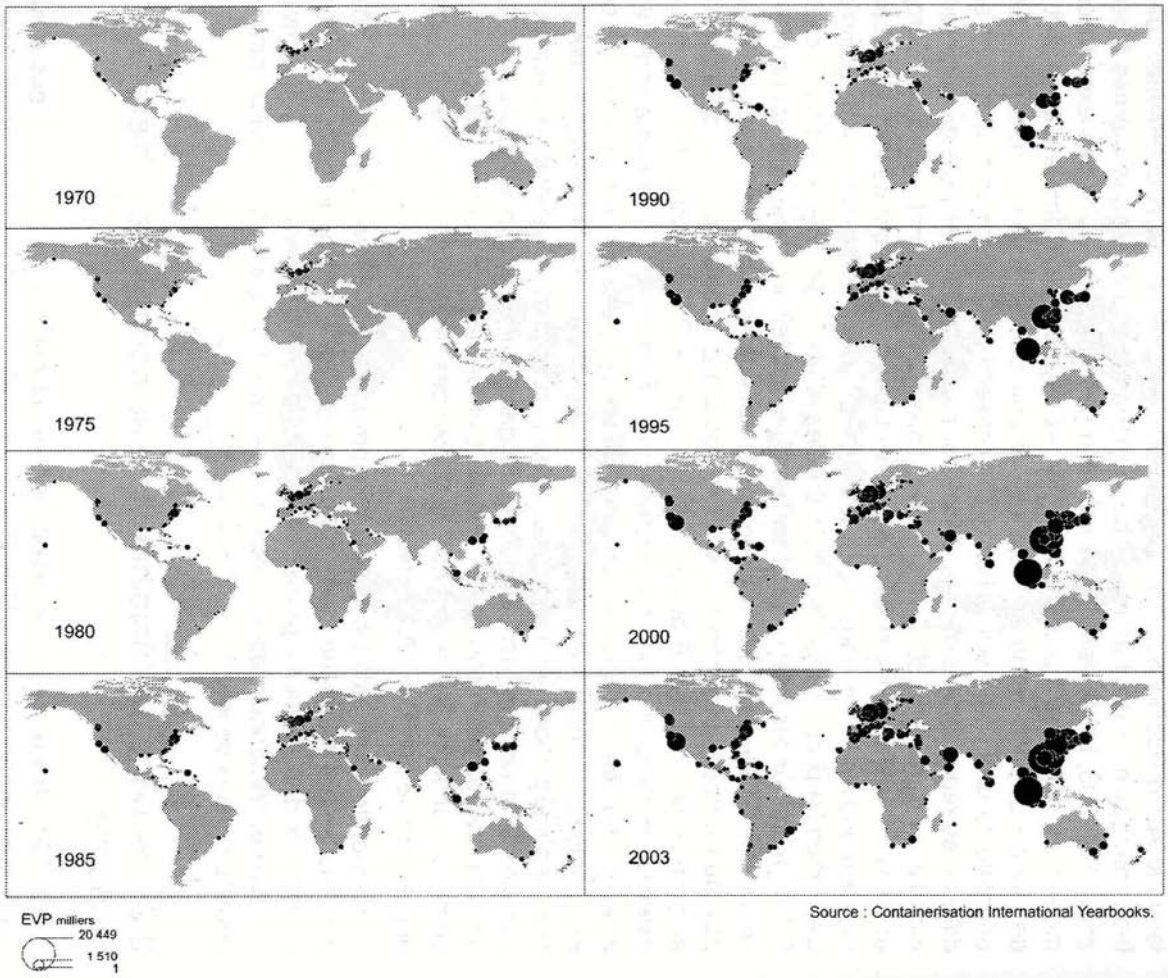
Document 1

Figure n° 9 : L'artère circumterrestre de circulation des marchandises en 2003 :



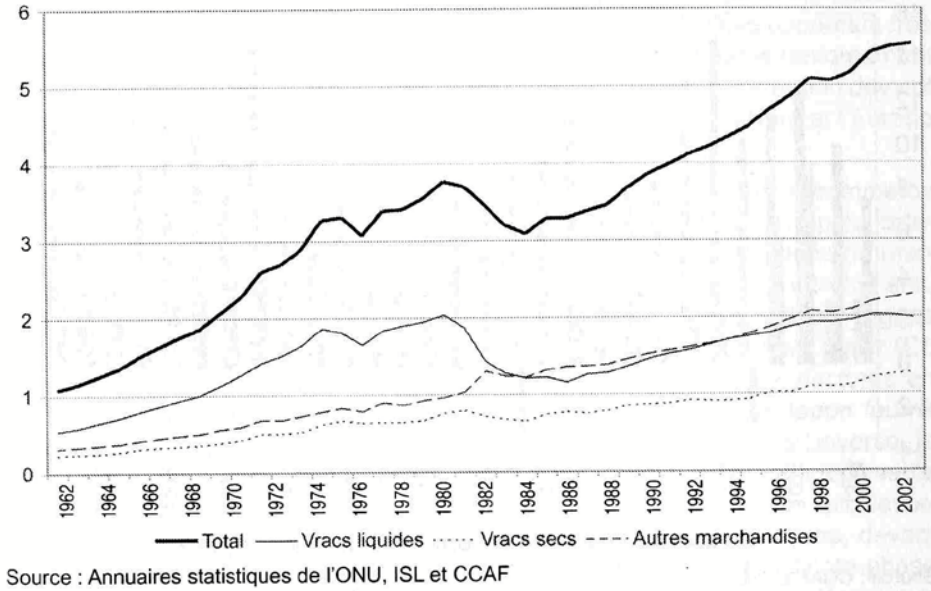
Document 2 : la diffusion de la conteneurisation 1970-2003

Figure n° 7 : La diffusion de la conteneurisation 1970-2003 :



Document 3

Figure n° 4 : Transport par voie maritime des grands types de marchandises, en milliards de tonnes, 1960-2002 :



Source : Annuaires statistiques de l'ONU, ISL et CCAF

Document 4 : Les ports, des pions dans un jeu (p.110, Frémont)

En 1993, B. Slack intitule un article « Pawns in the Game: Ports in a Global Transportation System ». La formule fait mouche car elle montre bien que le rôle des ports n'est plus nécessairement central dans l'organisation de la chaîne de transport. Avec la conteneurisation, l'hinterland des ports n'est plus captif, ce qui signifie qu'un port ne peut plus nécessairement compter sur une aire de marché géographiquement circonscrite, même s'il est difficile de fixer avec certitude les limites de cette dernière, et qui lui assure un tonnage régulier de trafic.

Premièrement, la conteneurisation permet d'offrir des services porte-à-porte à la clientèle des chargeurs. L'infrastructure portuaire ne joue plus nécessairement le rôle décisif dans le choix des itinéraires par les chargeurs ou les transporteurs (Slack, 1985). L'intermodalité alliée à la technique du hub permet aux opérateurs de conteneurs de multiplier les possibilités d'acheminement d'un point terrestre à un autre en incluant une traversée maritime où le choix des ports n'est pas nécessairement déterminé par leur proximité par rapport aux destinations initiales ou finales. La notion d'hinterland des ports est théoriquement remise en cause par la conteneurisation.

Deuxièmement, la mondialisation, mise en évidence par l'essor de l'Asie orientale et l'avènement de la Triade, prend appui sur la conteneurisation, ce qui augmente en volume les flux conteneurisés et les diversifie géographiquement pour les étendre à l'échelle de la planète.

Enfin, cette mondialisation des flux commerciaux et conteneurisés s'accompagne en retour par la globalisation des acteurs du transport maritime, opérateurs de conteneurs. Ce sont eux qui dans les faits maîtrisent et organisent les flux conteneurisés, de la porte du client à celle du destinataire. Les opérateurs de conteneurs organisent leurs propres chaînes de transport grâce aux multiples possibilités logistiques qui s'offrent à eux. *« Les ports deviennent des pions dans un jeu où le commerce se développe à une échelle globale et sur un échiquier où les plus grands joueurs sont des entreprises privées dont les intérêts coïncident rarement avec les préoccupations locales des administrations portuaires »* (Slack, 1993).

Les possibilités théoriques considérables offertes par le conteneur trouvent un terrain d'application d'une ampleur inégalée avec la mondialisation. Il existe une interaction réciproque entre conteneurisation, opérateurs de conteneurs et mondialisation qui permet la mise en place de chaînes de transport globalisées parce que leurs promoteurs ont l'ambition de les déployer à l'échelle de la planète.

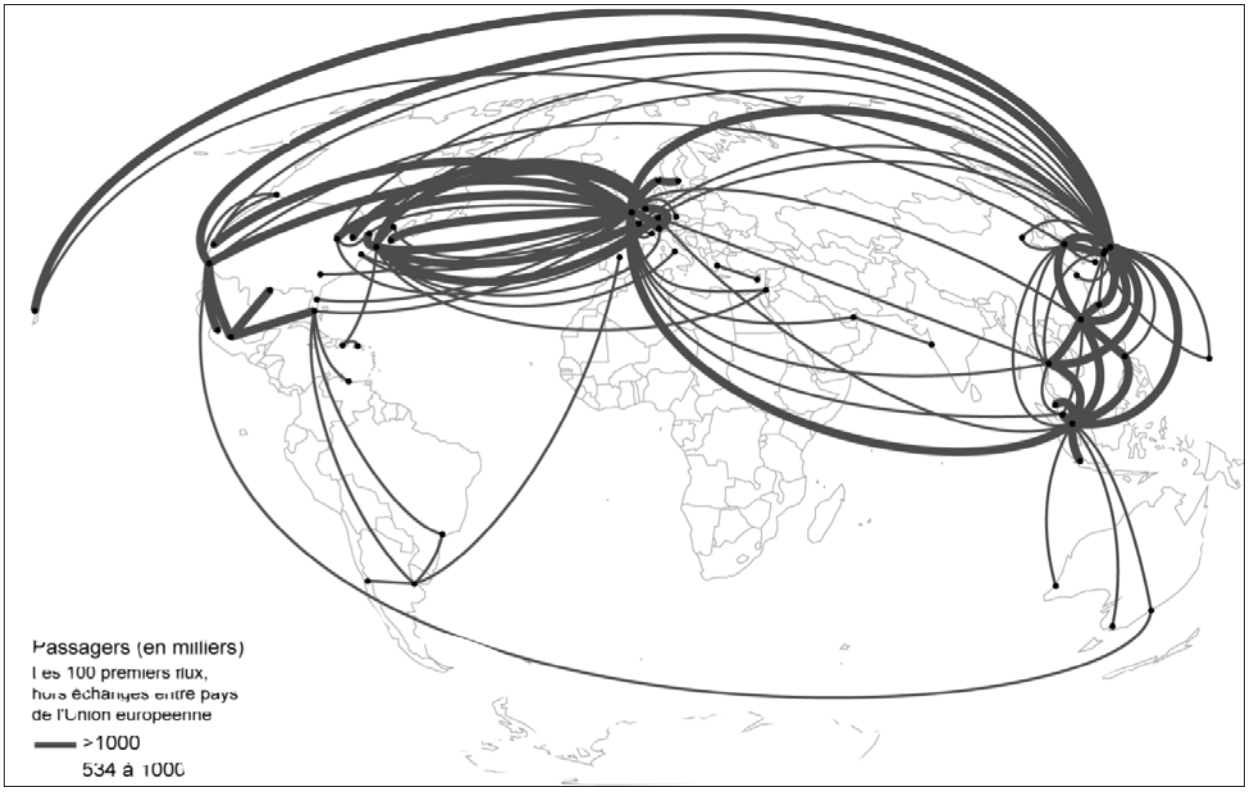
Source : Frémont A., Le monde en boîtes, INRETS, synthèse n°53

2. Logiques spatiales des flux aériens

Documents :
- Document 5 : Flux aériens internationaux de passagers en 2000
- Document 6 : Flux aériens internationaux de passagers en 1981
- Document 7: Point-à-point et hubs and spokes
- Document 8 : Logiques structurant l'organisation des échanges aériens

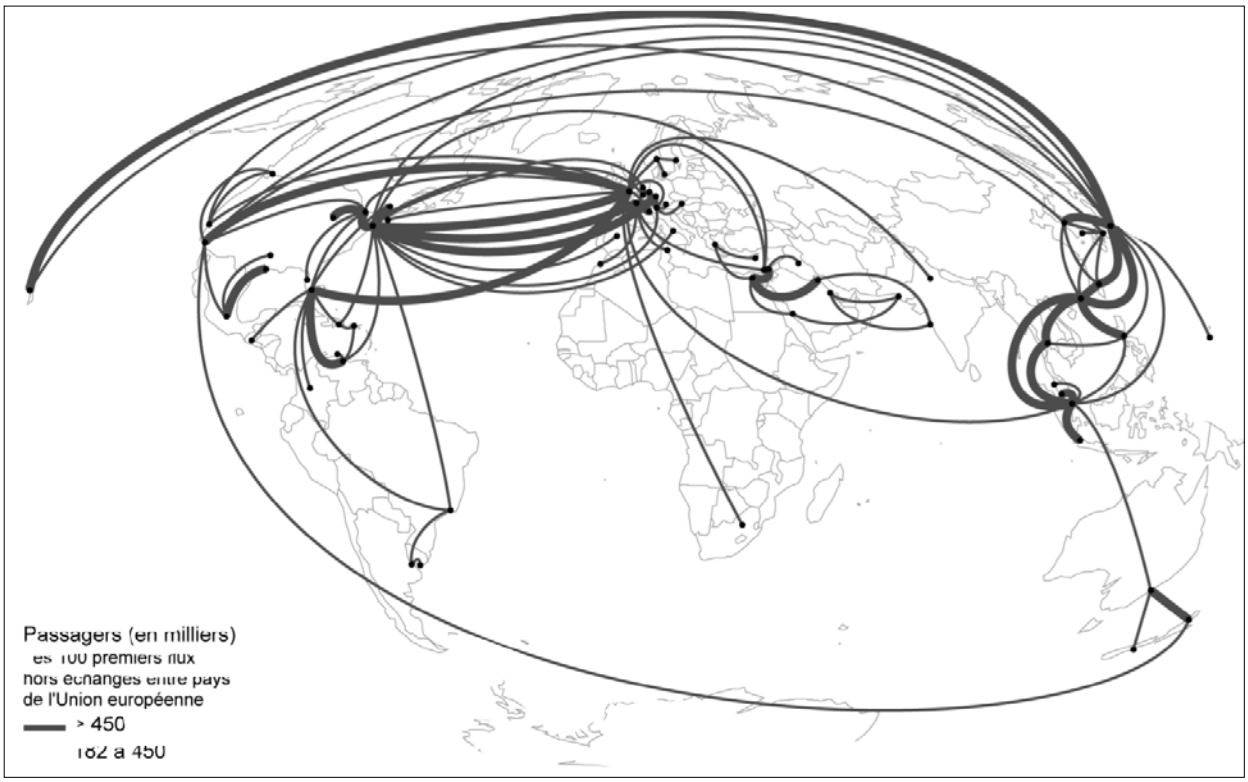
Quels types de flux sont exclus des documents 6 et 7 ?
Décrivez l'organisation géographique des flux aériens en 2001. Quels sont les nœuds principaux de ce trafic ? Quels sont les grands absents ?
Tracez à grands traits les principales évolutions des flux aériens entre 1981 et 2000 ?
A quelles logiques répondent les organisations hubs and spokes et point-à-point ? Quelles sont les principales caractéristiques et les principales conséquences de ces deux types d'organisation ?
Qu'est ce que ces deux types d'organisation impliquent sur les rapports entre les aéroports et leurs aires d'influence ?

Document 5 : Flux aériens internationaux de passagers en 2000



Source : CATTAN N. (2004), « Le monde au prisme des réseaux aériens », Flux, n°58, pp.32-43

Document 6 : Flux aériens internationaux de passagers en 1981



Source : CATTAN N. (2004), « Le monde au prisme des réseaux aériens », Flux, n°58, pp.32-43

Document 7: Point-à-point et hubs and spokes

Deux logiques antagonistes d'organisation

Le réseau "point à point". Les compagnies aériennes, avant la libéralisation intervenue en 1978 aux États-Unis et entre 1986 et 1997 en Europe, fonctionnaient essentiellement en "point à point", même si leur réseau pouvait être centralisé. Les correspondances étaient minoritaires et les compagnies s'appuyaient avant tout sur leur marché national.

Les réseaux en *hub and spokes*. Ces réseaux, en moyeux et rayons (traduction littérale), se sont développés rapidement pour maximiser le remplissage des avions tout en offrant le plus grand nombre de possibilités de connexions. Les correspondances au niveau du *hub* devenaient en revanche systématiques, entraînant une perte de temps non négligeable. Les plus grandes compagnies ont multiplié les hubs pour éviter des déviations de parcours trop importantes, selon deux logiques : des étoiles d'importance équivalente (cas courant aux États-Unis) ou des étoiles hiérarchiques avec un noeud principal ouvrant l'accès aux lignes intercontinentales et des *hubs* régionaux permettant de l'éviter pour des parcours de moyens courriers.

On croyait le débat définitivement tranché lorsque l'apparition de compagnies à bas coûts en Europe à la fin des années 1990 a remis au goût du jour le point à point. Les correspondances sont prohibées pour éviter les pertes de temps au sol et la répercussion d'éventuels retards.

Les *low costs* préfèrent les bases

Les compagnies à bas prix, qui se sont fortement développées des dernières années en Europe, y compris en période de crise, ont préféré la logique de desserte de point à point à celle de *hub and spokes*. Elles ne sont donc pas astreintes à des correspondances qui fragilisent l'exploitation du réseau. Les gestionnaires d'aéroports rivalisent d'avantages pour que leur plate-forme soit promue au rang enviable de base, mais la logique de point à point impose de ne compter que sur le potentiel local de clientèle contrairement à un hub classique pour lequel on suppose que la clientèle locale ne représentera que 50 à 60 % de sa fréquentation.

Ce potentiel peut être moins concentré dans l'espace que celui d'un aéroport desservi par des compagnies classiques dans la mesure où la clientèle est prête à effectuer des parcours d'approche plus importants (jusqu'à deux heures de route) pour bénéficier de bas tarifs. Les accès routiers sont privilégiés du fait de la multiplicité des flux potentiels et de leur faible importance moyenne. On peut ainsi miser, à l'instar de Ryanair, sur des plates-formes en position de barycentre comme Hahn (Allemagne) ou Charleroi (Belgique). Ce dernier, situé à 46 km de Bruxelles dont il emprunte le nom (Bruxelles Sud), est au coeur d'une aire de chalandise incluant Lille et la région Champagne-Ardenne, le Luxembourg, l'ensemble de la Wallonie, voire la frange occidentale de la Rhénanie-Palatinat.

Source : VARLET J., ZEMBRI P., Atlas des transports, Éditions Autrement, 2010

Document 8 : Logiques structurant l'organisation des échanges aériens

Depuis la déréglementation du transport aérien, entamée en 1978 aux États-Unis et qui s'est généralisée dans le monde à partir de 1993, les parcours suivis par les avions ne dépendent plus seulement des capacités des lieux à échanger, ni des limites technologiques des appareils. D'autres logiques viennent structurer l'organisation des échanges aériens :

- des logiques économiques de concurrence entre les compagnies ou de partenariat à l'intérieur d'«alliances» dont les plus connues sont Sky Team, Star Alliance et One World. Ces alliances organisent le partage des réseaux entre différentes compagnies ainsi que des offres de destinations plus grandes pour les passagers […]
- des logiques de gestion à l'intérieur de chaque compagnie pour recentrer l'activité sur les parcours aériens et les secteurs de services à plus haute valeur ajoutée. À cela s'ajoute le processus de fusion-acquisition entre compagnies. La fusion entre Air France et KLM en 2004, celle de Lufthansa-Swiss en 2005 viennent confirmer cette dynamique qui consiste à créer des groupes d'envergure internationale capables de se positionner sur un plus grand nombre de marchés ;
- des logiques aéroportuaires et de réseau à travers des accords entre les compagnies et les aéroports définissent des hubs and spokes (« moyeux et rayons »), où les trafics de courte ou moyenne portée sont concentrés afin d'alimenter plus régulièrement les liaisons de longue distance […]

Source : AMIEL M., MÉLANÇON G., ROZENBLAT C., « Réseaux multi niveaux : l'exemple des échanges aériens mondiaux de passagers », M@ppemonde, n° 79, 2005

Myriam BARON, Hadrien COMMENGES, Delphine PRUNIER, Lina RAAD, *L'espace économique. Introduction à la géographie économique et humaine,* Feuilles de Géographie, VI-2013, Feuilles n°65-2, 14 p.

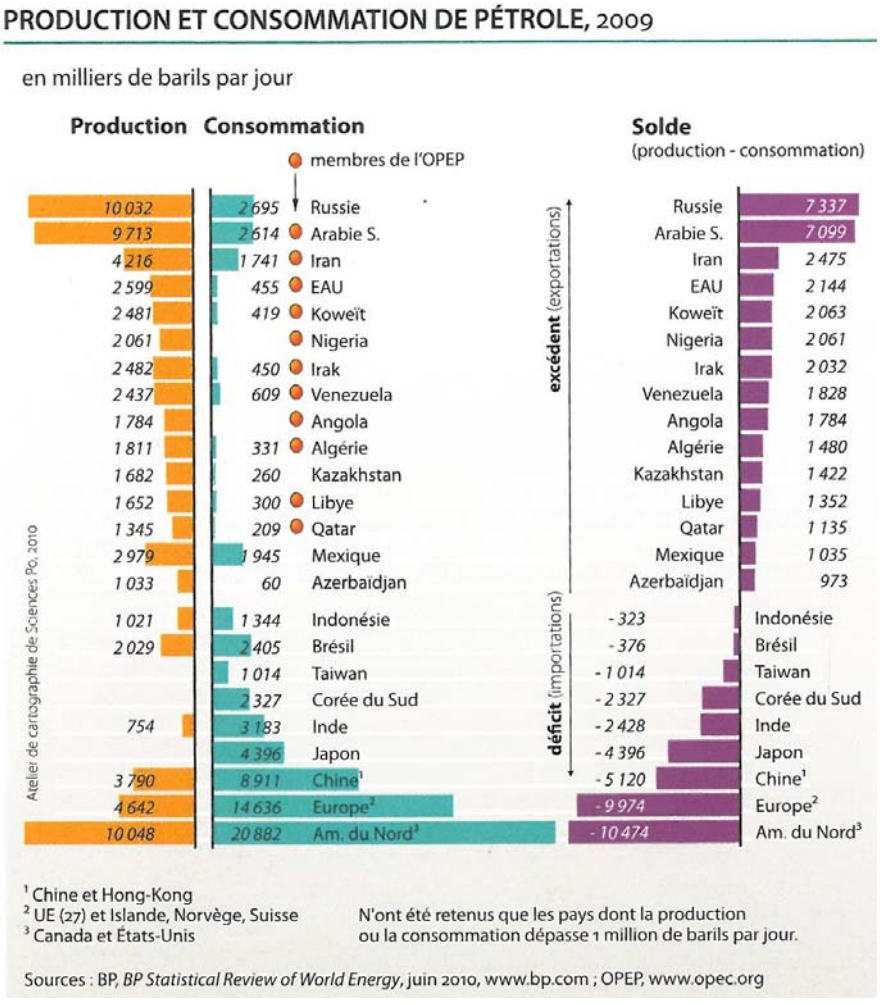
3. Réseaux d'échanges énergétiques : interdépendance économique et enjeux géopolitiques

Documents :

- Document 9 : Production et consommation de pétrole, 2009
- Document 10 : Commerce de pétrole, 2009
- Document 11 : L'approvisionnement en pétrole, les stocks et les flux
- Document 12 : Gaz, l'Union européenne entre dépendance et concurrence
- Document 13 : Géopolitique des tubes

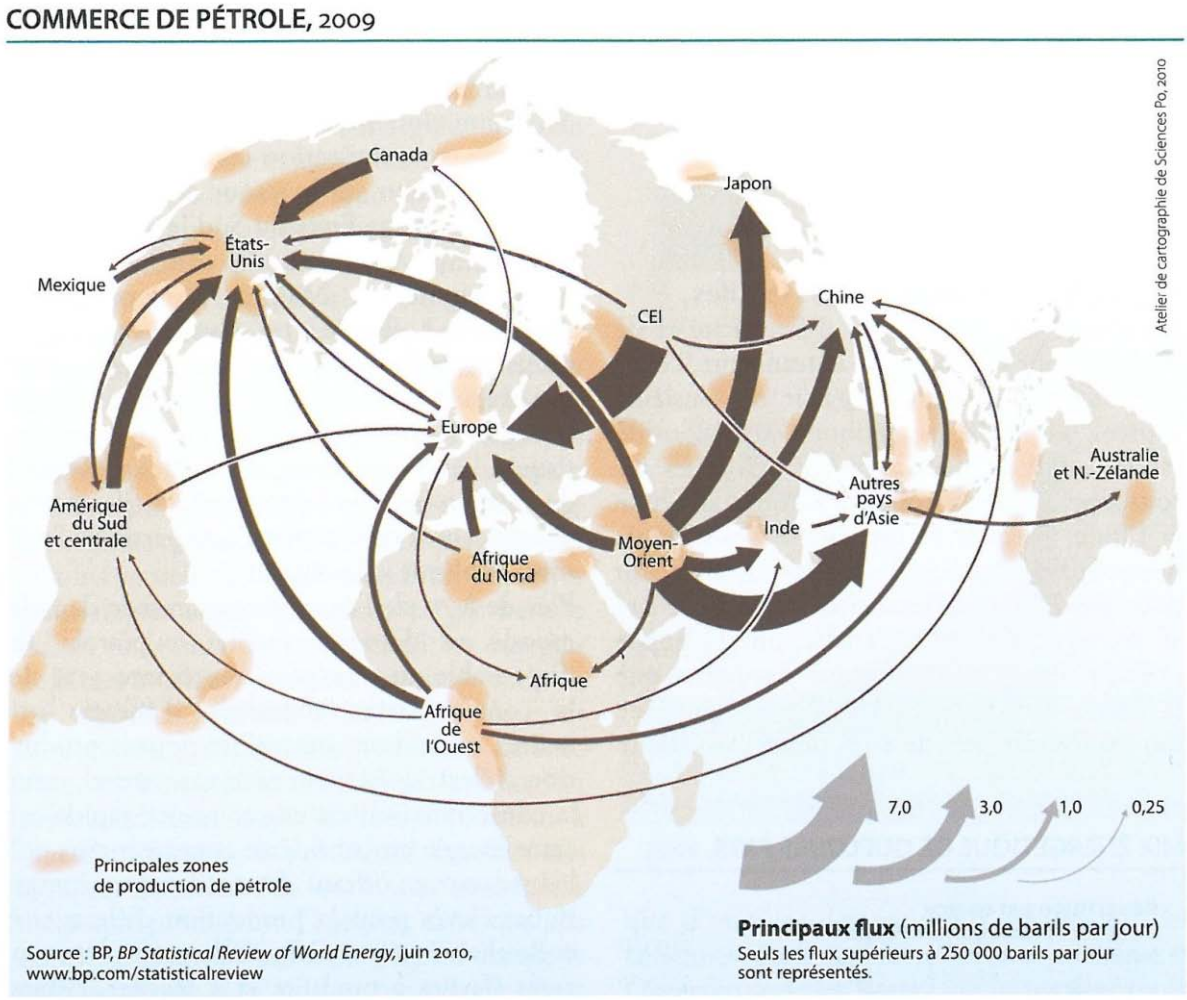
Quels sont les principaux producteurs de pétrole en Europe ?
A partir du document 9, proposez une classification des pays sur la base de leur production et de leur consommation de pétrole.
Reprendre le document 10 et en faire un schéma simplifié qui rende plus lisible la structure du réseau (principaux nœuds et liens)
Selon quelles logiques s'organisent les réseaux de gazoducs et oléoducs ? Quels enjeux géopolitiques sont liés à ces réseaux ? En quoi cela différencie les réseaux terrestres des flux maritimes ?

Document 9



Source : Atlas de la mondialisation, Presses de Sciences Po

Document 10

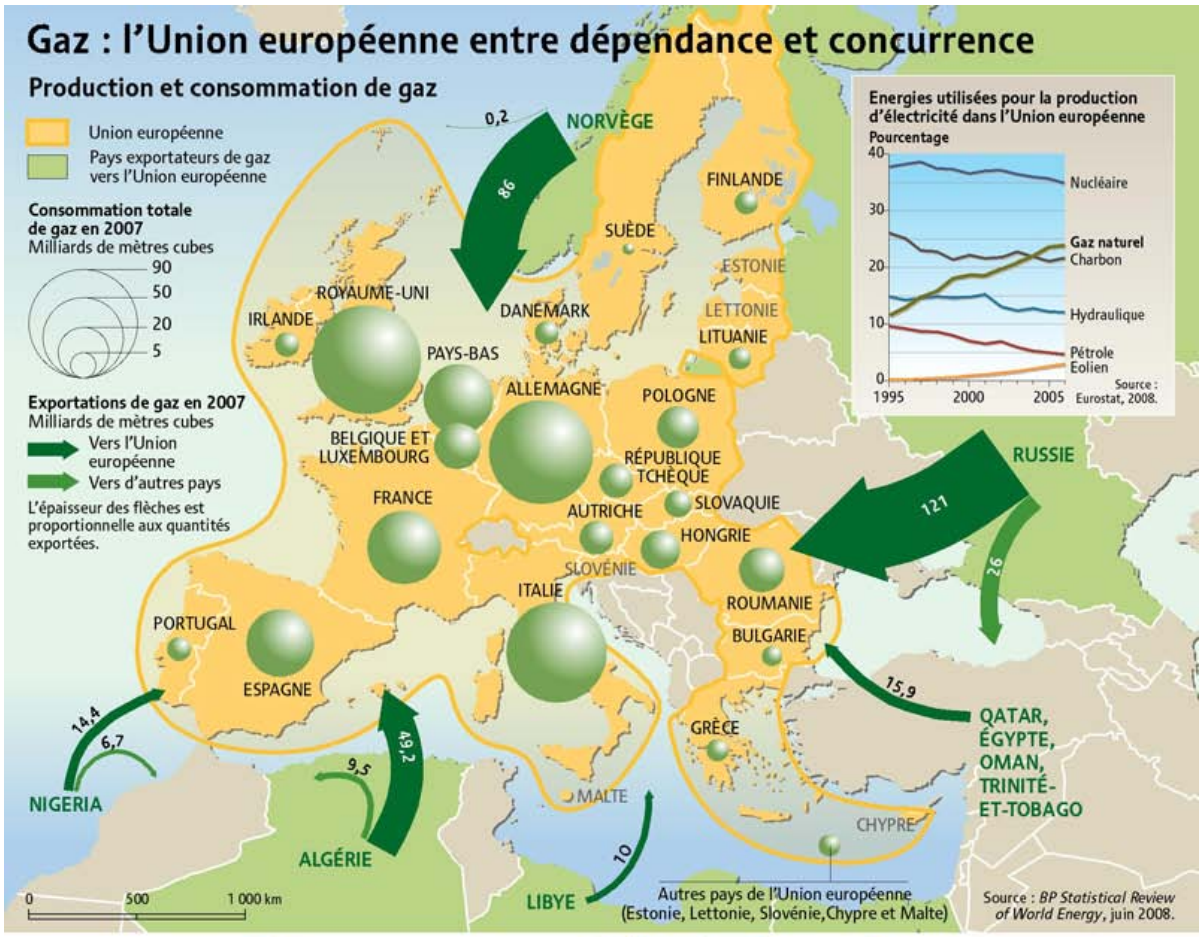


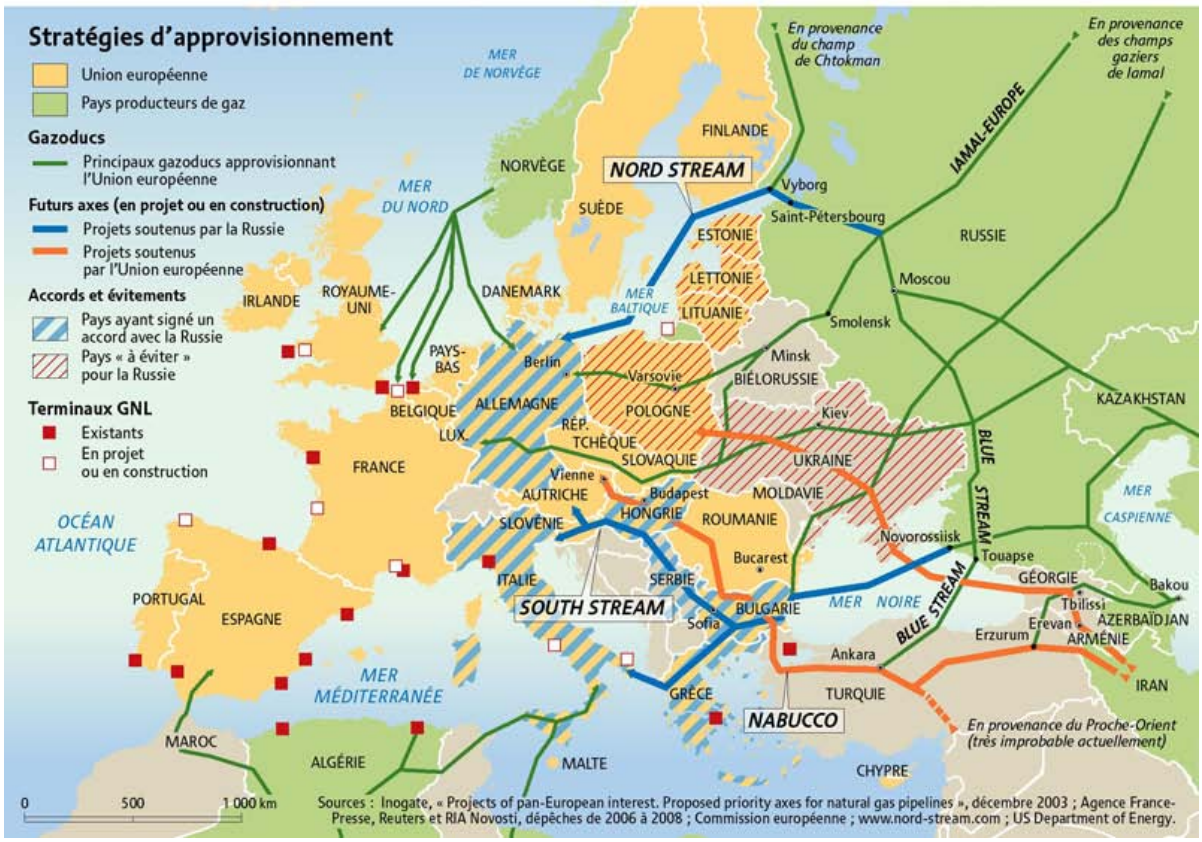
Document 11 : L'approvisionnement en pétrole, les stocks et les flux

La scène pétrolière relève à la fois de l'espace interétatique, en raison de la territorialisation de la ressource, et de l'espace globalisé. Du fait de cette double dimension, politique et économique, et de la concurrence s'exerçant entre pays producteurs, la sécurité des approvisionnements des grands pays importateurs (États-Unis, Europe, Japon, Chine, etc.) repose non pas sur le contrôle des réserves ou de la production mais sur le contrôle des flux, c'est-à-dire des routes empruntées par les tankers. Certes, la dépendance pétrolière (c'est-à-dire le rapport entre les importations et la consommation d'un pays) existe bel et bien : celle des États-Unis, de l'Europe continentale et de la Chine est d'environ 60% ; elle atteint 100% pour Taïwan, le Japon et la Corée du Sud. Mais, comme l'ont mis en évidence les exemples d'industrialisation japonais ou coréen, plus que la possession (directe ou indirecte) de pétrole, c'est la maîtrise de l'approvisionnement qui est primordiale. Les États-Unis, grâce à leur réseau de bases navales et militaires à travers le monde, sont devenus les garants du bon fonctionnement du système pétrolier mondial, au profit de l'ensemble des pays importateurs. Aujourd'hui, nul n'est besoin de posséder ou de contrôler des gisements pour assurer le bon approvisionnement de son économie en pétrole : il suffit de l'acheter au prix fixé par le marché global libéralisé.

Source : DURAND M-F. (dir.), Atlas de la mondialisation, Les Presses de Sciences Po, 2010

Document 12

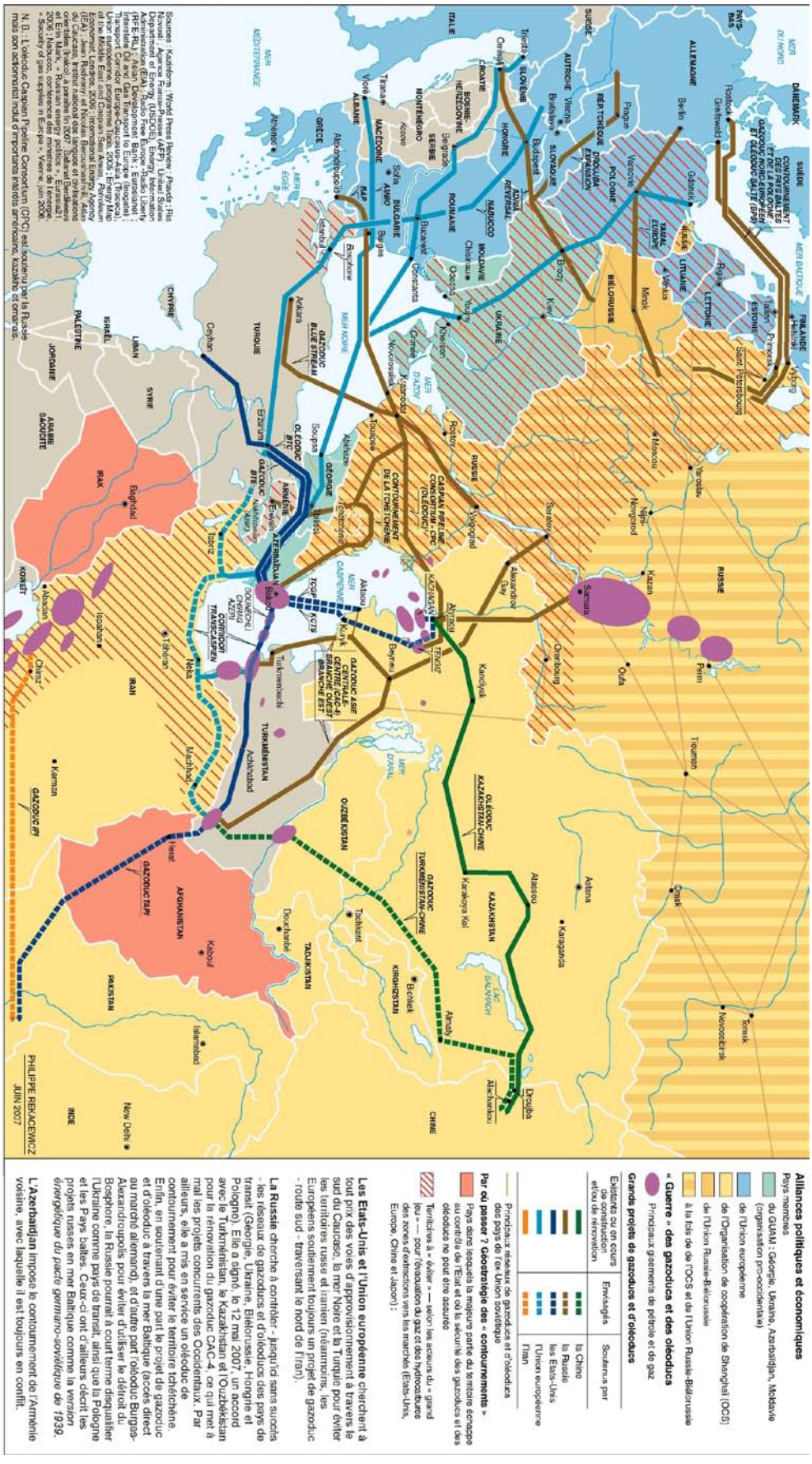




Source : Marin C., Rekacewicz Ph., 2007, « Gaz : l'Union européenne entre dépendance et concurrence », Cartographier le présent, http://www.cartografareilpresente.org

Myriam BARON, Hadrien COMMENGES, Delphine PRUNIER, Lina RAAD, *L'espace économique. Introduction à la géographie économique et humaine,* Feuilles de Géographie, VI-2013, Feuilles n°65-2, 14 p.

Document 13



Source : Marin C., Rekacewicz Ph., 2007, « Gaz : l'Union européenne entre dépendance et concurrence », Cartographier le présent, http://www.cartographareilpresente.org

Lectures obligatoires

Carroué L., 2005, « L'explosion des échanges et de la Logistique (Chapitre 3) », *in Géographie de la mondialisation*, Paris, Armand Colin coll. U, 2e édition, p.90-127.

Frémont A., 2006, « Flux et transports », *in Carrouet L. (dir.) La mondialisation, Paris, SEDES / CNED*, p.179-232.

Zembri P., 2002, " Transports et réseaux : l'accentuation des mobilités ", *in Charvet J.-P. et Sivignon M. (dir.) Géographie humaine questions et enjeux du monde contemporain*, Paris, Armand Colin coll. U, p.255-288.