



DES VILLES INÉGALEMENT CONNECTÉES AUX RÉSEAUX DE LA MONDIALISATION

Livret enseignant

4^e - CHAPITRE 02



Réseaux : ensemble de nœuds (villes, ports, aéroports) reliés par des axes où circulent des flux (personnes, marchandises, informations).

Mondialisation : multiplication des échanges à l'échelle du monde reliant lieux et sociétés.

Connexion / connectivité : intensité et diversité des liens d'une ville avec d'autres (lignes, routes, câbles, plateformes).

Hub : nœud majeur qui redistribue les flux (ex. grand port/aéroport).

Interface : espace de contact entre territoires (façade maritime, détroit, frontière).

Hinterland : arrière-pays desservi par un port/une ville.

Corridor : axe de circulation privilégié (maritime, aérien, ferroviaire, routier).

Enclavement : difficulté d'accès aux réseaux (éloignement de la mer, relief, faibles infrastructures).

Inégalités d'accès : différences de dessertes et de services entre villes/quartiers.

Problématique :

Pourquoi certaines villes sont-elles très bien reliées aux réseaux mondiaux alors que d'autres le sont peu, et qu'est-ce que cela change pour leurs habitants et leurs activités ?

Objectifs pédagogiques

- Comprendre ce qu'est un réseau (nœuds, axes, flux) et en quoi la mondialisation relie les villes de manière inégale.
- Identifier des hubs majeurs (ports, aéroports) et des interfaces (façades maritimes, détroits).
- Lire et réaliser des schémas/croquis simples de réseaux (nœuds, corridors, hinterland).
- Comparer des degrés de connexion (ville hyperconnectée vs ville enclavée) et leurs effets pour les habitants.

Ce que l'élève doit connaître / savoir faire à l'issue de ce chapitre

- Nommer et expliquer : réseau, nœud, flux, hub, interface, hinterland, corridor, enclavement.
- Lire une carte/une infographie de réseaux (repérer nœuds/axes, légende, sens des flux).
- Réaliser un schéma/croquis guidé de réseaux (nœuds + axes + légende 5–6 entrées).
- Comparer deux villes selon leur connectivité (atouts/limites, effets sur emplois, services, mobilités).
- Situer quelques hubs et détroits clés sur un fond de carte.

Compétences du socle mobilisées

- Se repérer dans l'espace (localiser, nommer, changer d'échelle).
- Analyser et interpréter des documents (cartes, schémas, photos, infographies).
- Raisonner et justifier (relier connexion ↔ activités/emplois/qualité de vie).
- Pratiquer des langages : produire un croquis/schéma clair et légendé.
- Coopérer et communiquer (mise en commun, vocabulaire géographique approprié).



- 01** Réseaux de la mondialisation : nœuds, axes, flux

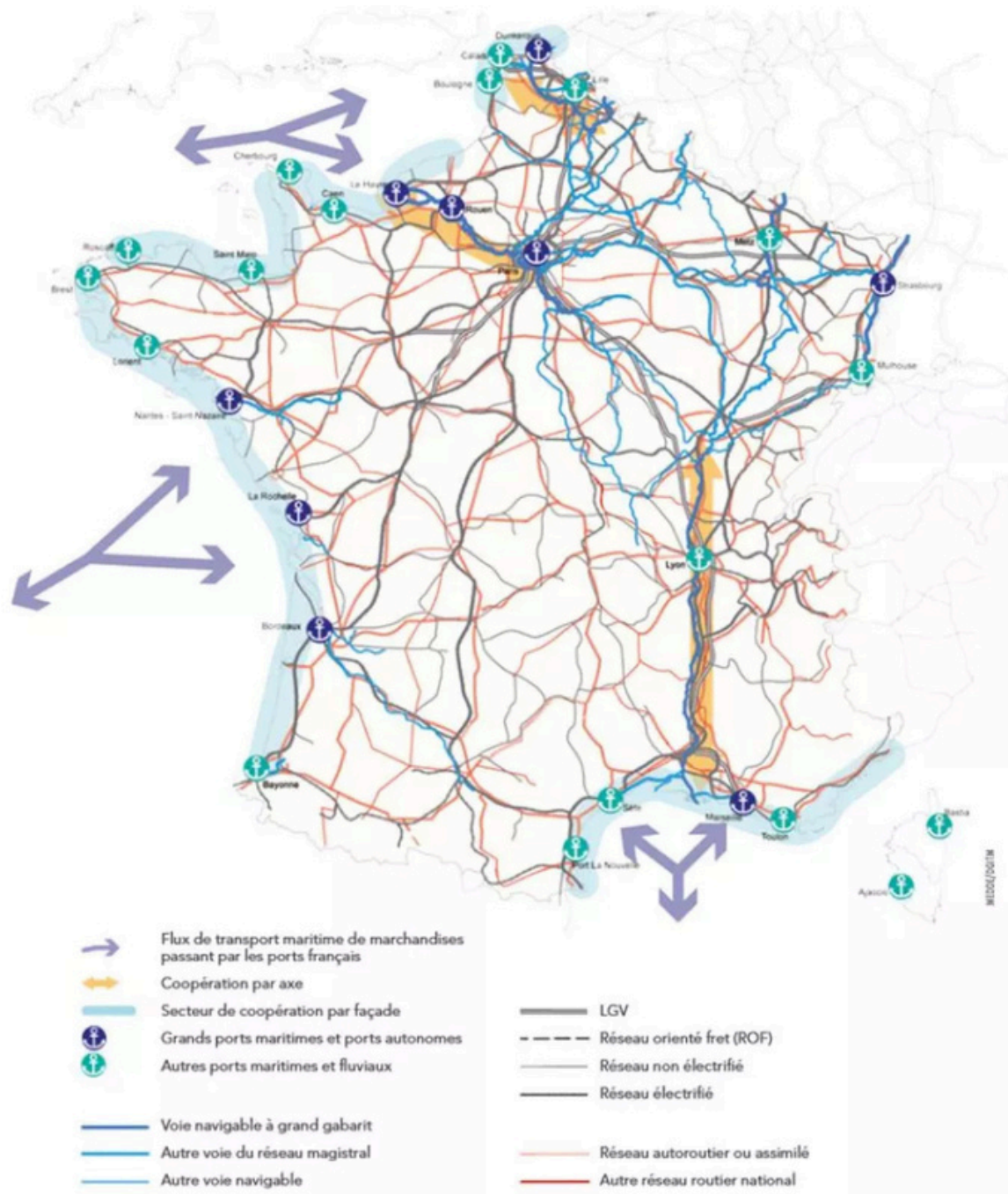
- 02** Singapour : un hub mondial à l'interface maritime

- 03** Ouagadougou : une ville enclavée face aux réseaux

- 04** Synthèse

- 05** Pour aller plus loin...

RÉSEAUX DE LA MONDIALISATION : NOEUDS, AXES, FLUX



Un exemple : Acteurs, réseau, et activités portuaires en France

Mis à jour le 25/04/2024

Les villes sont reliées par des routes, des voies ferrées, des lignes aériennes, des câbles numériques et des routes maritimes : des échanges (marchandises, personnes, informations) y circulent. Certains lieux servent de grands carrefours (ports, aéroports) qui reçoivent et redistribuent les flux ; être proche de ces carrefours apporte des avantages, alors que les villes enclavées sont moins accessibles. Entre la mer et l'intérieur, des zones de contact (façades, détroits) ouvrent l'arrière-pays au reste du monde.

Un schéma "nœuds-axes-flux" raconte ces réseaux : on y place quelques carrefours, les grands axes et le sens des échanges, avec une légende courte.

Les réseaux de la mondialisation associent plusieurs systèmes d'échanges :

- **Maritime** : principal vecteur du commerce mondial (porte-conteneurs). Il s'organise en routes (Asie-Europe, Asie-Amériques), en façades maritimes très actives (Asie orientale, Europe du Nord) et en goulots d'étranglement (détroits de Malacca, Gibraltar ; canaux de Suez, Panama). Les ports-hubs (ex. Singapour, Rotterdam) redistribuent les flux vers leur hinterland par la mer, le fleuve, le rail ou la route.
- **Aérien** : dense pour les flux de personnes et haut-valeur (fret aérien). Les hubs aéroportuaires (ex. Dubaï, Londres-Heathrow) connectent de vastes réseaux radiaux et structurent des corridors intercontinentaux.
- **Terrestre** : corridors ferroviaires et routiers (ports ↔ arrière-pays) assurent la capillarité. Les grands axes transcontinentaux ou transfrontaliers relient bassins de production et marchés.
- **Numérique** : réseaux de câbles sous-marins et dorsales terrestres pour les données ; ils se superposent souvent aux grands couloirs maritimes/aériens et renforcent la centralité des métropoles.

Les nœuds (villes/ports/aéroports) n'ont pas tous le même poids : certains sont de véritables hubs (capables de capter, regrouper et redistribuer des flux), d'autres sont des nœuds secondaires, et d'autres encore sont enclavés (éloignement de la mer, relief, faibles infrastructures). Les interfaces (façades, détroits, frontières) concentrent les échanges et donnent une valeur stratégique aux cités qui les contrôlent ou s'y adossent. Cette inégale connectivité produit des avantages (attractivité, emplois, services, innovation) mais aussi des dépendances et des vulnérabilités (congestion, exposition aux crises logistiques, risque en cas de blocage d'un chokepoint). Elle accentue des contrastes internes à l'échelle urbaine : espaces proches des nœuds et corridors bien desservis vs périphéries moins intégrées.

Enfin, les changements d'échelle (local ↔ régional ↔ mondial) sont indispensables : une ville fortement connectée organise son hinterland tout en s'insérant dans des réseaux globaux ; à l'inverse, une ville peu connectée subit des temps, coûts et accès défavorables.

Objectifs:

- Identifier et nommer les éléments d'un réseau (nœud, axe, flux, hub, interface, hinterland, corridor) et les représenter dans un schéma/croquis clair.

Activités pratiques possibles :

- Lecture de carte mondiale : repérer routes maritimes principales et détroits (ex. Gibraltar, Malacca), puis nommer 3 hubs (ex. Singapour, Rotterdam, Dubaï).
- Repérage des flux : distinguer flux de marchandises, flux de personnes (aérien) et flux d'informations (câbles sous-marins) à partir d'une infographie simple.
- Schéma guidé « nœuds-axes-flux » : placer 5-6 nœuds majeurs, 4-5 axes/corridors et flécher 3 flux (légende 5-6 entrées).
- Zoom "interface" : montrer en une carte/focus comment une façade maritime ou un détroit relie un hinterland aux routes mondiales.

Questions de compréhension :

- Dans un réseau, que désignent les nœuds, les axes et les flux ?
- Donne un exemple de hub et explique en un mot son rôle.
- Qu'est-ce qu'une interface et pourquoi est-elle stratégique (ex. détroit) ?
- À quoi correspond l'hinterland d'un port ?
- Cite un corridor ou une route majeure de la mondialisation et le type de flux qui y circule.
- Pourquoi dit-on que les villes sont inégalement connectées aux réseaux ? (donne une conséquence concrète)



La France, un vaste espace maritime

Echappées belles Junior

lumni.fr/video/la-france-un-vaste-espace-maritime

Les mers et océans recouvrent plus de 70 % de la surface de la Terre. On la surnomme d'ailleurs la « planète bleue ». Essentiels à la biodiversité et à la régulation du climat, les espaces maritimes le sont aussi pour le commerce mondial. Aujourd'hui, 90 % des échanges internationaux se font par la mer. On parle même de **maritimisation** de l'économie mondiale, c'est-à-dire d'augmentation des échanges réalisés par voie maritime. Ainsi, depuis 1950, le volume de marchandises échangées grâce à la mer a été multiplié par 20. Quels rôles ces espaces jouent-ils au sein de la mondialisation ? Quels enjeux économiques et environnementaux représentent-ils ?

Des espaces maritimes convoités

Essentiels pour la circulation des marchandises, l'exploitation des ressources naturelles et le tourisme, les espaces maritimes sont très convoités. Afin d'éviter des tensions et conflits d'usage entre les pays, la convention de Montego Bay, rédigée en 1982, permet de délimiter les espaces maritimes de chaque État. On parle de **zone économique exclusive (ZEE)**, une zone maritime qui s'étend sur 370 km à partir de la côte et dans laquelle un État peut exploiter les ressources. Ce sont des espaces stratégiques, importants pour le contrôle des territoires. Prenons l'exemple de la zone économique exclusive de la France.

La zone économique exclusive de la France

Tout d'abord, le pays dispose d'un vaste espace maritime grâce à l'Hexagone. Bordé au Nord par la Manche et la mer du Nord, à l'Ouest, par l'océan Atlantique et au Sud, par la mer Méditerranée, ses différentes façades maritimes sont idéalement situées sur les plus grandes routes maritimes. Elles permettent des liaisons avec les 3 pôles majeurs de la mondialisation :

- l'Europe
- l'Asie orientale
- l'Amérique du Nord.

Mais la puissance maritime du pays s'étend bien au-delà de l'Hexagone. Avec ses 12 territoires ultramarins répartis à travers le globe, la France dispose d'une zone économique exclusive de 11 millions de km². Il s'agit du 2^e domaine maritime le plus vaste au monde, derrière les États-Unis. Ces territoires d'outre-mer assurent à la France une puissance économique, politique et militaire sur tous les continents.

Des espaces stratégiques

Comme par exemple, la Polynésie française. Située dans l'océan Pacifique, à plus de 15 000 km de l'Hexagone, la Polynésie est une collectivité d'outre-mer. Elle se compose d'environ 118 îles et couvre une superficie de 4 200 km². La Polynésie française représente plus de la moitié du domaine maritime français. On la surnomme « la perle du Pacifique ». Les différentes îles se trouvent isolées et éloignées les unes des autres. Certaines, comme les îles Marquises, sont à plus de 1 000 km de Tahiti, l'île principale et les liaisons aériennes coûtent cher. Pour les 280 000 habitants, les transports maritimes prennent donc une toute autre dimension. À Tahiti, au port de Papeete, d'énormes navires assurent la liaison avec les autres îles de la Polynésie française. Pour ravitailler les habitants, voire pour embarquer leurs voitures, on utilise des conteneurs. Ce sont de grandes boîtes métalliques transportées par des bateaux, appelés « porte-conteneurs ». De taille standardisée, elles permettent le transport de tout type de marchandises et permettent l'accélération des échanges commerciaux à travers le monde. Sans ces conteneurs, les îliens manqueraient de produits essentiels, et ne pourraient pas vendre leurs propres productions. Ce transport inter-îles est donc vital pour les Polynésiens.

QCM

1. Un réseau dans la mondialisation, c'est surtout...

- un ensemble de nœuds reliés par des axes où circulent des flux
- une liste de villes sans liens entre elles
- un seul port très important
- une frontière fermée entre deux pays

2. Un hub est...

- un quartier commerçant de centre-ville
- un grand port ou aéroport qui capte et redistribue des flux
- une route secondaire locale
- un espace naturel protégé

3. Une interface correspond de préférence à...

- une place centrale dans un village
- un parc urbain
- un espace de contact comme une façade maritime ou un détroit
- un désert éloigné de tout axe

4. D'après le texte complémentaire, la part des échanges mondiaux réalisés par voie maritime est d'environ...

- 30%
- 50%
- 70%
- 90%

5. L'hinterland d'un port désigne...

- le littoral touristique à proximité
- l'arrière-pays desservi par ce port
- la zone militaire du port
- la haute mer au-delà des eaux territoriales

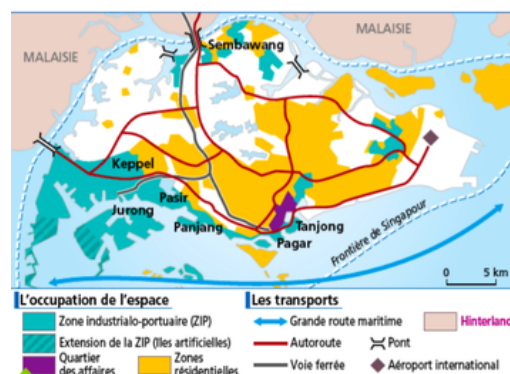
6. D'après le texte, les conteneurs servent avant tout à...

- décorer les docks
- transporter seulement des voitures
- standardiser et accélérer le transport de toutes sortes de marchandises
- remplacer les aéroports sur les îles

7. Selon la convention évoquée dans le texte, une ZEE est une zone en mer qui s'étend...

- jusqu'à 12 km des côtes
- jusqu'à 50 km des côtes
- jusqu'à 200 km des côtes
- jusqu'à 370 km des côtes

SINGAPOUR : UN HUB MONDIAL À L'INTERFACE MARITIME



Singapour est une cité-État d'Asie du Sud-Est, composée de 63 îles. Très urbanisée et au climat équatorial, elle est surnommée « ville jardin ». Sa population est parmi les plus denses au monde.

Singapour est un hub mondial : son port de transbordement et son aéroport relient l'Asie au reste du monde. Placée à l'entrée du détroit de Malacca, la ville-État contrôle un passage stratégique où circulent de nombreux porte-conteneurs et avions.

Cette interface maritime met en contact la mer et un arrière-pays régional (Malaisie, Indonésie) : les marchandises y sont regroupées et redistribuées. Un schéma montre l'île-ville, le détroit, les nœuds (port/aéroport) et quelques grands axes avec le sens des flux.

Singapour s'impose dans la mondialisation par un effet de site (au débouché des routes Asie-Europe via Suez et Asie-Pacifique) et un effet de situation (contrôle d'un chokepoint : le couple détroits Malacca/Singapour). Son port de transbordement traite une part très importante de conteneurs en correspondance : les navires mères déposent des boîtes qui sont réparties vers des lignes secondaires (et inversement). La spécialisation en transbordement explique la très forte fréquence des escales et la densité de lignes. L'aéroport de Changi complète ce rôle : flux de passagers à longue distance, fret aérien à forte valeur, correspondances régionales.

La ville-État a manqué d'espace ; elle a donc optimisé la compacité portuaire (terminaux modernes, automatisation) et mené des gagnages sur la mer (extensions) pour accueillir de nouveaux terminaux (méga-ports récents). Le modèle repose sur l'efficacité logistique (temps d'escale réduit, empilements standardisés, connectivité informatique) et la diversification des fonctions (dépôts, ateliers, montage, services maritimes, assurances, arbitrage).

L'hinterland de Singapour dépasse largement l'île : connexions routières/ferroviaires et maritimes vers la péninsule malaise, les îles indonésiennes (Batam, Bintan) et, au-delà, vers l'Asie du Sud-Est productrice et consommatrice. Cette architecture fait de Singapour un nœud de redistribution entre les grands bassins asiatiques et le reste du monde. Parmi les vulnérabilités, on note la dépendance au détroit (risques de congestion/accident), la sensibilité aux chocs logistiques mondiaux et les enjeux environnementaux (pollutions maritimes, pression foncière littorale).

Objectif :

- Comprendre pourquoi Singapour est un hub mondial et savoir représenter ses connexions (mer/air) et son interface maritime dans un schéma simple

Activités pratiques possibles :

1. Localiser-Situer : détroit de Malacca/Singapour, routes Asie↔Europe/Asie↔Pacifique ; voisinages (Malaisie, Indonésie).
2. Lire un schéma/carte : repérer port de transbordement, terminaux conteneurs, aéroport ; tracer 3-4 grandes lignes de flux.
3. Comparer deux images : terminal à conteneurs vs hall aéroportuaire → relever 3 indices de hub pour chacun.
4. Schéma guidé « interface » : île-ville, détroit, hinterland régional (Malaisie/Indonésie), flèches intercontinentales ; légende 5-6 entrées.

Questions de compréhension :

1. Pourquoi la position de Singapour au détroit de Malacca est-elle stratégique ?
2. À quoi sert un port de transbordement et que redistribue-t-il ?
3. Quel rôle joue l'aéroport dans le fonctionnement du hub singapourien ?
4. Qu'appelle-t-on interface dans le cas de Singapour ?
5. Que désigne l'hinterland de Singapour et vers quels espaces s'étend-il ?
6. Donne une force et une vulnérabilité de ce hub.



L'Indo-Pacifique : nouveau centre du monde ?

Géopoliticus

lumni.fr/video/l-indo-pacifique-nouveau-centre-du-monde

Que désigne la zone Indo-Pacifique ? Et pourquoi parle-t-on de nouveau centre du monde ? Géopoliticus t'aide à y voir plus clair.

La zone Indo-Pacifique, c'est quoi ?

Depuis les années 2010 l'expression « Indo-Pacifique » est de plus en plus utilisée pour désigner la partie de l'Asie allant de l'océan Indien au Pacifique sud.

Cet espace géographique c'est :

- 40 pays. Les Etats-Unis, la Chine, le Japon, l'Inde, la Russie ou l'Indonésie comptent parmi les grandes puissances qui y résident.
- 60% du PIB mondial
- 4,5 milliards d'habitants, soit plus de la moitié des habitants de la planète.
- S'y trouvent les principales routes maritimes commerciales ainsi que les voies d'approvisionnements énergétiques.

Mais bien plus qu'une zone géographique, l'Indo-Pacifique est un concept géopolitique.

L'Indo-Pacifique pour contrer la Chine expansionniste

L'Indo-Pacifique est aussi un terme utilisé par le Japon, l'Inde, l'Australie et les États-Unis, qui voient dans cette zone géographique un défi commun : la Chine. La deuxième puissance économique mondiale a, en effet, une politique très expansionniste dans cette partie du monde. Depuis 2013, Pékin a lancé le projet mondial de nouvelles routes de la soie, un ensemble de voies maritimes et de chemins ferroviaires visant à relier la Chine à l'Europe et à l'Afrique. La Chine multiplie également les interventions de son armée en mer de Chine méridionale pour étendre ses eaux territoriales et accroître la pression sur Taiwan.

Pour répondre à cette pression, les Etats-Unis, le Japon, l'Inde et l'Australie se sont coordonnés au sein d'un groupe informel, le QUAD, dialogue quadrilatéral de sécurité, en y invitant d'autres pays. Il s'agit aussi pour eux de défendre le droit international et la liberté de navigation.

Les Etats-Unis au cœur de la stratégie Indo-Pacifique

L'objectif des Etats-Unis est de maintenir leur leadership politique, économique et militaire dans la région pour contrer la montée en puissance de la Chine. En 2021, les Etats-Unis ont signé un partenariat de sécurité avec l'Australie et le Royaume-Uni appelé AUKUS. Ce partenariat vise à fournir des sous-marins à propulsion nucléaire à Canberra et à collaborer pour faire contre-poids à la Chine. Cet accord a d'ailleurs entraîné une crise avec la France car l'Australie a annulé un contrat de sous-marins avec elle.

Rejet de la politique des blocs Etats-Unis / Chine

La stratégie de deux blocs - la Chine d'un côté, les Etats-Unis de l'autre - est rejetée par une grande partie des autres nations de la région. C'est notamment le cas des pays de l'Association des Nations d'Asie du Sud-Est qui compte des pays comme les Philippines, la Malaisie, Singapour ou l'Indonésie, qui veulent eux aussi élaborer leur propre stratégie dans l'Indo-Pacifique. Quant à la France, elle fait partie des nations de l'Indo-Pacifique grâce à ses départements et collectivités d'Outre-mer dans l'océan Indien et dans l'océan Pacifique. De ce fait, la France a elle aussi adopté une stratégie Indo-Pacifique. Le pays est engagé dans la défense du droit international, la lutte contre le changement climatique et la protection des océans. Le pays est proche des pays de l'Association des Nations d'Asie du Sud-Est et, comme eux, refuse la rivalité Chine-Etats Unis et la politique de blocs.

QCM

1. Pourquoi Singapour est-elle un hub mondial ?

- Sa population est la plus grande du monde
- Sa position au débouché du détroit de Malacca + port de transbordement et aéroport international
- Elle produit surtout des matières premières
- Elle n'a pas de concurrence régionale

2. Le transbordement consiste à...

- décharger des conteneurs directement vers les magasins
- réparer les navires dans un bassin
- charger uniquement des vrac (charbon, céréales)
- transférer des conteneurs d'un navire à un autre pour redistribuer les flux

3. Dans le cas de Singapour, une interface désigne...

- un quartier piétonnier central
- un parc de loisirs en bord de mer
- la zone de contact mer/terre (détroit, façade) qui met en relation l'hinterland et les routes mondiales
- une frontière fermée entre deux pays

4. L'hinterland d'un port correspond à...

- l'arrière-pays desservi par ce port
- la haute mer au-delà des ZEE
- la ceinture verte métropolitaine
- un terminal de croisière

5. Quel couple d'infrastructures illustre le mieux la connectivité de Singapour ?

- Barrages + centrales à charbon
- Terminal à conteneurs + aéroport de Changi
- Mines + pipelines terrestres uniquement
- Télécabines + pistes cyclables

6. L'Indo-Pacifique désigne surtout...

- une alliance militaire européenne
- une chaîne de montagnes d'Asie
- un désert d'Australie
- l'espace allant de l'océan Indien au Pacifique sud, où passent les principales routes maritimes

OUAGADOUGOU : UNE VILLE ENCLAVÉE FACE AUX RÉSEAUX



PDD02 : projet de développement durable de Ouagadougou



Ouagadougou est une ville enclavée : elle n'a pas d'accès direct à la mer et dépend de corridors vers les ports du golfe de Guinée pour importer/exporter. Cela allonge les trajets, augmente les coûts et rend la ville dépendante des routes, des frontières et de la stabilité des pays voisins.

Pour mieux se connecter, la capitale s'appuie sur des ports secs (plateformes intérieures pour regrouper les conteneurs), des liaisons aériennes, et des réseaux numériques. Ces solutions améliorent l'approvisionnement, l'écoulement des produits et l'accès aux services, mais l'enclavement reste un handicap par rapport aux villes littorales.

Ouagadougou, capitale et plus grande ville du Burkina Faso, illustre la contrainte d'un espace intérieur : l'essentiel des échanges internationaux passe par des ports maritimes étrangers. Historiquement, le couloir Abidjan–Ouagadougou (route + rail) est majeur ; s'y ajoutent des accès vers Tema (Ghana), Lomé (Togo) ou Cotonou (Bénin). Ces corridors cumulent franchissements de frontières, contrôles douaniers, variations de qualité d'infrastructure (chaussées, ponts), saisonnalité (pluies) et aléas sécuritaires, d'où des délais et coûts logistiques supérieurs à ceux d'une ville portuaire.

Pour réduire ces coûts de transaction, la ville et l'État s'appuient sur des plateformes logistiques intérieures dites ports secs/ICD (Inland Container Depot) : elles permettent le dédouanement et la massification des flux à l'intérieur du pays, rapprochant "virtuellement" le port de la ville. Le réseau routier reste structurant (camions conteneurs), le rail offre une alternative quand il est opérationnel, et l'aérien (passagers + fret léger à forte valeur) complète les liaisons.

L'enclavement se lit aussi dans la composition des activités urbaines : poids de l'administration, du commerce (importations pour la consommation), des services et d'un secteur informel dynamique. L'approvisionnement énergétique (carburants) et de nombreux biens manufacturés dépend fortement de la fluidité des corridors. Les réseaux numériques (fibre, dorsales régionales) améliorent l'intégration des services (banque, télécoms, éducation), mais n'abolissent pas la nécessité du transport physique de marchandises.

À l'échelle régionale (UEMOA/CEDEAO), des mesures de facilitation (postes-frontières à guichet unique, harmonisation douanière, sécurisation des axes) visent à réduire les frictions. Malgré ces progrès, Ouagadougou conserve un désavantage structurel face aux villes littorales : les temps de transit et les coûts plus élevés limitent la compétitivité de certaines filières et rendent la ville plus vulnérable aux crises logistiques (hausse du fret, blocages, chocs externes). Cette étude de cas permet d'opposer, au sein du thème, la ville hyperconnectée d'interface (Singapour) et la capitale enclavée (Ouagadougou), pour comprendre l'inégale connectivité des villes aux réseaux de la mondialisation.

Objectif :

- Comprendre les effets de l'enclavement sur une ville et identifier les solutions (corridors, "ports secs", liaisons aériennes, réseaux numériques) qui améliorent la connexion aux échanges.

Activités pratiques possibles :

- Localiser–situer : Burkina Faso, Ouagadougou ; repérer 3 ports d'accès probables (ex. Abidjan, Tema, Lomé) et les distances.
- Lecture de carte : tracer un corridor Ouagadougou→côte (axes, frontières, postes douaniers) et noter 2 obstacles (temps, coûts, relief/saison).
- Comparaison d'images : marché/gares routières vs terminaux portuaires du littoral → relever indices de dépendance aux flux maritimes.
- Schéma guidé : "ville enclavée et ses connexions" (ville, corridor principal, port sec, ports maritimes, flèches d'import/export ; légende 5–6 entrées).

Questions de compréhension :

- Pourquoi dit-on qu'Ouagadougou est enclavée ?
- Cite deux ports du golfe de Guinée utilisés comme portes d'accès pour Ouagadougou.
- Qu'est-ce qu'un corridor et pourquoi est-il important pour une ville intérieure ?
- À quoi sert un port sec (Inland Container Depot) en ville enclavée ?
- Donne deux conséquences concrètes de l'enclavement sur les échanges (coûts, délais, dépendances).
- Compare en une phrase la situation de Singapour et d'Ouagadougou du point de vue de la connectivité.



Burkina Faso : entre inégalités et développement

Echappées belles Junior

<http://www.lumni.fr/video/burkina-faso-entre-inegalites-et-developpement>

A l'échelle mondiale, il existe de profondes **inégalités sociales**, c'est-à-dire de richesse et de développement entre les pays. On considère que les pays les plus riches et développés se situent principalement en Europe, en Amérique du Nord, en Océanie et dans l'Est de l'Asie. D'autres, plus pauvres, sont considérés comme en voie de développement. Ils se situent majoritairement en Afrique, en Amérique du Sud et dans une grande partie de l'Asie. Mais comment mesure-t-on la richesse d'un pays ? Et pourquoi parle-t-on d'inégalités ?

Mesurer la richesse et la pauvreté

Pour le comprendre, prenons un exemple. Direction le Burkina Faso, couramment appelé Burkina en Afrique de l'Ouest. Le Burkina Faso est l'un des pays les plus pauvres au monde. On parle de pauvreté quand une population n'a pas assez de revenus, pour satisfaire ses besoins essentiels, comme se nourrir, se loger, et même se soigner.

Au Burkina, plus de 40 % de la population est dans cette situation et 1 Burkinabé sur 3 vit même sous le seuil d'extrême pauvreté, c'est-à-dire avec moins d'1,60€ par jour, soit environ le prix d'un pain en France. Le Burkina fait partie des pays les moins avancés au monde. Il vit principalement grâce à l'agriculture et à l'exploitation de ses mines d'or, mais ces ressources sont très limitées et insuffisantes pour satisfaire les besoins de la population.

Pour mesurer la richesse d'un pays, on utilise un indicateur économique : le **PIB, le produit intérieur brut**. C'est la richesse créée en un an dans le pays divisée par le nombre d'habitants. Au Burkina, le PIB par habitant est faible, à peine 700 €. A titre de comparaison, celui de la France est d'environ 33 000 € !

Il existe un autre indice, plus social, qui permet de mieux définir le niveau de développement d'un pays et de comprendre les conditions de vie de la population. C'est l'**IDH, l'indice de développement humain**. C'est un nombre compris entre 0 et 1. Plus l>IDH d'un pays se rapproche de 1, plus le niveau de vie est élevé.

Pour le mesurer, trois éléments sont pris en compte :

- le **revenu annuel** par habitant,
- l'**espérance de vie**, qui est un indicateur du système de santé, de l'accès aux soins dans un pays,
- et enfin, le **niveau d'éducation**.

Au Burkina, cet indice est très faible.

[...]

Le Burkina Faso espère bientôt faire partie des pays émergents, comme le Brésil ou la Chine. En attendant, il continue ses efforts pour réduire les inégalités sociales, et améliorer ainsi la vie de ses habitants.

QCM

1. Une ville enclavée est une ville...

- sans accès direct à la mer, dépendante de corridors vers des ports extérieurs
- située sur une île très touristique
- entourée d'une ceinture verte
- qui possède plusieurs ports en eau profonde

2. Un corridor pour Ouagadougou sert surtout à...

- faire des promenades urbaines
- relier la capitale aux ports du golfe de Guinée pour l'import/export
- transporter uniquement des passagers
- remplacer les réseaux numériques

3. Un port sec (ICD) permet de...

- stocker du poisson congelé
- construire des navires loin de la mer
- regrouper/dédouaner les conteneurs à l'intérieur du pays avant/après le port maritime
- supprimer les contrôles douaniers aux frontières

4. Une conséquence directe de l'enclavement est...

- la baisse des distances de transport
 - l'ouverture d'un canal maritime local
 - l'accès gratuit aux services logistiques
 - des trajets plus longs et des coûts logistiques plus élevés

5. Comparée à Singapour, Ouagadougou...

- est moins connectée aux réseaux mondiaux car elle dépend de corridors terrestres
- a davantage d'aéroports internationaux
- contrôle un détroit stratégique
- est un grand port de transbordement

6. L'IDH mesure le niveau de développement à partir...

- du nombre de ports et d'aéroports
- du revenu par habitant, de l'espérance de vie et du niveau d'éducation
- uniquement du PIB total du pays
- du pourcentage d'aires protégées

7. L'économie du Burkina Faso repose notamment sur...

- l'industrie automobile et la construction navale
- l'extraction pétrolière offshore
- l'agriculture et les mines d'or, mais avec des ressources limitées
- le tourisme de masse en station balnéaire

Pourquoi enseigner l'urbanisation du monde en classe de Quatrième ?

Ce premier thème introduit la question de l'urbanisation, processus fortement lié à la mondialisation (fil directeur du programme de l'année). Si l'urbanisation est un phénomène ancien, elle connaît une accélération spectaculaire depuis plus d'un demi-siècle et se généralise à l'ensemble du monde. Elle modifie en profondeur les espaces, les territoires et les sociétés, en particulier du fait de l'essor des très grandes villes que sont les métropoles. Le thème invite à mobiliser principalement deux échelles d'analyse.

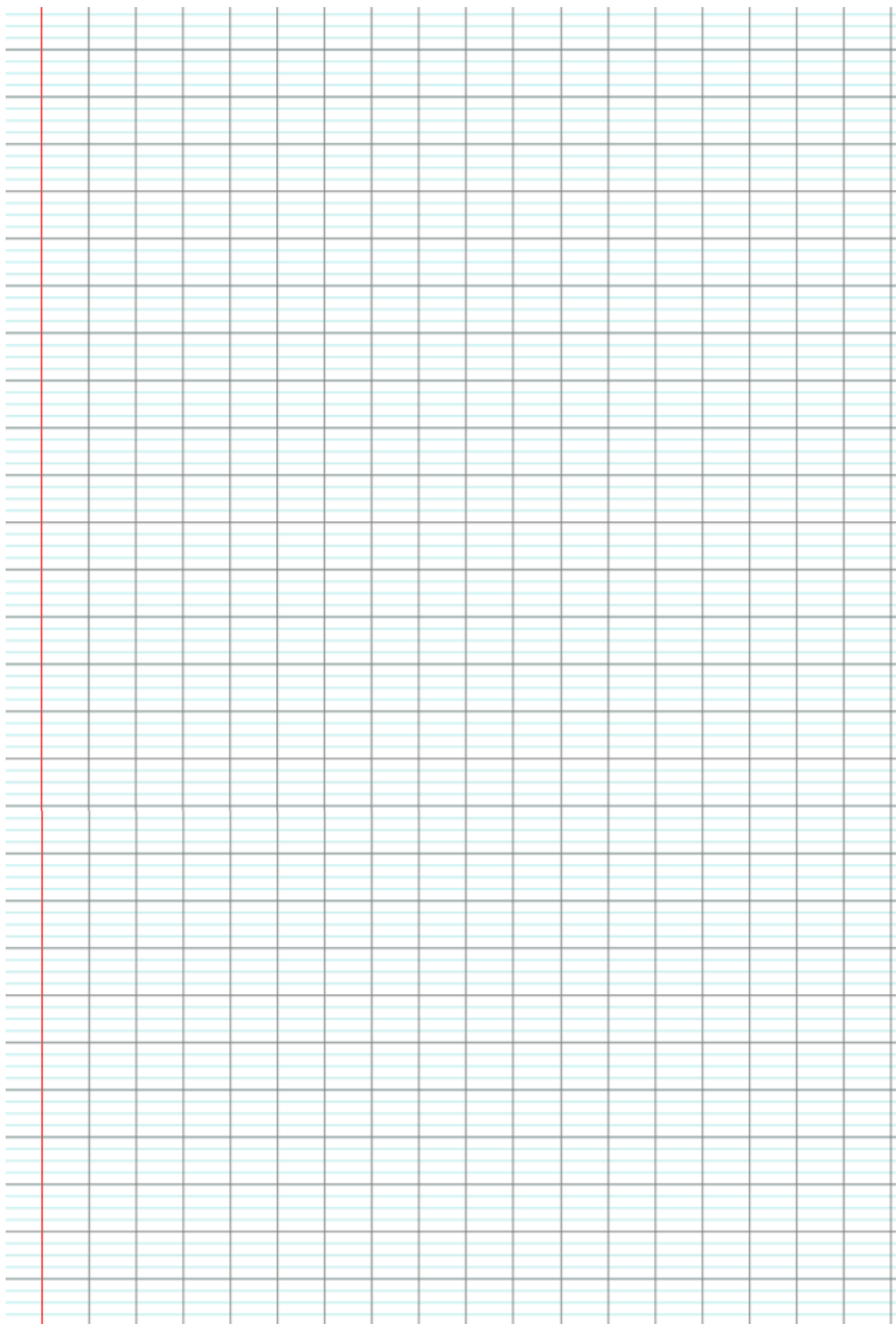
Premièrement, celle de la métropole elle-même, où paysages et espaces traduisent son degré d'insertion dans la mondialisation. Deuxièmement, l'échelle du monde dans laquelle les villes jouent un rôle structurant, même si elles sont inégalement connectées aux réseaux de la mondialisation.

Problématique : en quoi les différentes formes de l'urbanisation – et les espaces et les paysages qui en résultent, notamment ceux des métropoles – sont-elles révélatrices de la mondialisation et d'une insertion différenciée à ses réseaux ?

On cherchera de manière prioritaire à faire comprendre à l'élève :

- l'ampleur mondiale du phénomène d'urbanisation ; • la profonde diversité des paysages, des espaces et des modes de vie, selon les contextes et le degré d'insertion des villes, notamment des métropoles, dans la mondialisation ;
- l'inégale connexion des villes aux grands réseaux mondiaux.

Ce thème est l'occasion de travailler plusieurs compétences du programme et d'investir particulièrement celles liées au raisonnement et au travail collaboratif ou de groupe, notamment dans les études de cas. La réalisation de croquis et de schémas simples peuvent permettre à l'élève de travailler le langage graphique et de remobiliser des repères. L'étude de paysages et de cartes à différentes échelles se prête à mobiliser la compétence à analyser et comprendre un document.





Les villes ne fonctionnent pas seules : elles sont reliées par des réseaux où circulent des flux (marchandises, personnes, informations) le long d'axes (routes, voies ferrées, lignes aériennes, routes maritimes, câbles). Certains lieux jouent un rôle de carrefour : ce sont des hubs (grands ports/aéroports) qui regroupent et redistribuent les échanges. Aux interfaces (façades maritimes, détroits, frontières), les villes connectent leur hinterland au reste du monde.

Cette connectivité est inégale. Une ville hyperconnectée comme Singapour profite d'un passage stratégique (détroit de Malacca) et d'infrastructures efficaces (port de transbordement, aéroport) : les flux y sont nombreux et rapides. À l'inverse, une capitale enclavée comme Ouagadougou dépend de corridors terrestres vers des ports extérieurs : les trajets sont plus longs, les coûts plus élevés et l'accès à certains services plus difficile.

Pour comprendre et expliquer ces situations, on utilise un schéma "nœuds-axes-flux" : on y place quelques carrefours, les grands axes et le sens des échanges, avec une légende courte. Le changement d'échelle (local, régional, mondial) est essentiel pour lire la place d'une ville dans la mondialisation.

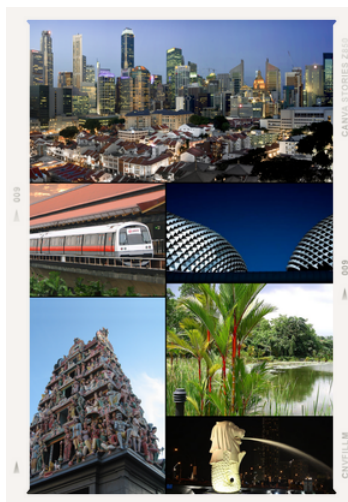




COMMENT LA FRANCE PEUT-ELLE ÊTRE LA 2E PUISSANCE MARITIME MONDIALE ? - GÉOPOLITICUS | LUMNI

Malgré sa petite taille, la France possède le deuxième espace maritime mondial. Comme le pays est-il devenu un empire océanique ?

<https://youtu.be/y96imaHPaPo>



SINGAPOUR, VOYAGE DANS UN PARADIS ARTIFICIEL : ENTRE LUXE ET INÉGALITÉS - ENQUÊTE AMP

Singapour, une île emblématique alliant modernité et nature, se transforme en un véritable paradis artificiel. Découvrez comment cette cité-État repousse les limites de l'innovation en créant des espaces verts vertigineux, des jardins suspendus et des bâtiments futuristes. Mais derrière ce décor de rêve, quels sont les défis et les compromis pour maintenir l'équilibre entre urbanisme et nature ? Suivez-nous dans ce voyage fascinant à travers le Singapour du futur, où la technologie et la nature se rencontrent de manière étonnante.

<https://youtu.be/2cEXp00oKHk>



BURKINA FASO : ENTRE INÉGALITÉS ET DÉVELOPPEMENT - ECHAPPÉES BELLES JUNIOR

A l'échelle mondiale, il existe de profondes inégalités sociales, c'est-à-dire de richesse et de développement entre les pays. On considère que les pays les plus riches et développés se situent principalement en Europe, en Amérique du Nord,

<https://youtu.be/QhR1s9fdzXg>



4^e - Chapitre 02

DES VILLES INÉGALEMENT CONNECTÉES AUX RÉSEAUX DE LA MONDIALISATION

Mon résultat à l'évaluation :

LE PROCHAIN CHAPITRE

4^e - Chapitre 03

UN MONDE DE MIGRANTS