

Thème 4 géo – France et Europe dans le monde

Chapitre 1 – L'Union européenne dans la mondialisation

I) L'UE, acteur et pôles majeurs de la mondialisation

La mondialisation est un processus d'intégration et d'interdépendance des territoires et des sociétés à l'échelle mondiale. Il résulte de l'intensification des flux de capitaux, de marchandises, d'informations et de population. Bien qu'ancien, ce processus s'est accéléré depuis les dernières décennies avec les technologies numériques de communication qui ont contribué à réduire les distances-temps entre les hommes et les territoires. L'UE, avec 28 % du PIB mondial, a un poids économique comparable à l'Amérique du Nord et supérieur au Japon et à la Chine réunis. **En quoi l'UE est-elle un des centres d'impulsion de la mondialisation ? Quels sont les facteurs et les limites de cette puissance ?**

1) L'UE, pôle de la mondialisation

L'UE est un espace de production majeur. L'agriculture que la PAC a rendue productiviste place l'UE au 2^e rang derrière les USA pour les productions agricoles et au 1^{er} rang pour les productions agroalimentaires. Son industrie est la 2^e après celle des Etats-Unis ; tournée vers la haute technologie, elle couvre une large gamme de production dont les secteurs-clés sont l'énergie, la chimie, l'automobile, l'aéronautique, les télécommunications. Mais ce sont les services qui assurent 71 % du PIB et des emplois de l'UE : les transports, la grande distribution, les banques et assurances jouent un rôle majeur mais l'UE est aussi le premier pôle émetteur et récepteur de flux touristiques.

L'UE est également la première puissance commerciale (*carte commerce*). Elle réalise près de 40 % du commerce mondial, du fait notamment de l'intensité des échanges intracommunautaires (2/3 du commerce entre les pays de l'UE). Ses principaux partenaires sont l'Amérique du Nord et l'Asie orientale. Sa balance commerciale est excédentaire avec la plupart des grands partenaires, sauf avec la Russie, fournisseur d'hydrocarbures, et surtout avec la Chine, fournisseur de produits manufacturés.

Le niveau de vie élevé de l'Europe, la garantie des droits démocratiques et sociaux, les liens notamment linguistiques avec les anciens empires coloniaux, font enfin de l'Europe le premier foyer d'immigration avec un solde migratoire excédentaire de 1,5 M de personnes par an en moyenne. L'Europe attire des personnes peu ou pas qualifiées mais aussi des « cerveaux », chercheurs et étudiants attirés par les universités, la culture et les modes de vie européens.

2) Les fondements de la puissance européenne

Le rayonnement mondial de l'UE est d'abord celui de ses grandes firmes transnationales (FTN), entreprises dont le chiffre d'affaires est réalisé pour au moins 25 % par des filiales implantées à l'étranger ; une filiale est une société dont le capital est détenu en majorité par une autre société (comme Nissan et Dacia, filiales de Renault). A partir des années 1960, la mise en concurrence des entreprises européennes les a incitées à se moderniser et à opérer des fusions (rachat d'autres sociétés) qui leur ont permis d'atteindre une taille suffisante pour affronter la concurrence mondiale. A partir des années 1980, les FTN ont multiplié les investissements directs à l'étranger (IDE) pour conquérir de nouveaux marchés émergents ou pour faire fabriquer à moindre

coût (délocalisations). L'UE regroupe 161 des 500 premières FTN, devant les USA.

L'UE est non seulement le premier pôle d'émission des IDE mais aussi le 1^{er} pôle d'accueil : elle a bénéficié de 42 % des IDE réalisés à ce jour dans le monde ; et même si aujourd'hui la Chine et d'autres pays émergents captent une part croissante des IDE, les pays de l'UE en attirent chaque année plus du tiers, en provenance d'autres pays de l'UE ou bien des USA et d'Asie orientale. Cette attractivité s'explique par plusieurs avantages comparatifs (atouts d'un territoire dans le cadre de la compétition économique mondiale) : l'UE, avec 500 M hab et un niveau de vie élevé, constitue un énorme marché de consommation, bien desservi par des réseaux de transport performants, dans un environnement politique d'une grande stabilité.

3) Les limites de la puissance européenne

L'économie de l'UE présente plusieurs faiblesses :

- la dépendance énergétique la confronte à la hausse des prix du pétrole qui pèse sur les coûts de production et le pouvoir d'achat ;
- le vieillissement de la population européenne entraîne une imposition élevée pour financer les retraites et dépenses de santé, et une faible croissance de la demande intérieure. L'immigration permet une légère croissance démographique mais elle est mal acceptée par une partie de l'opinion.
- le taux de chômage relativement élevé dans l'UE reflète la difficile adaptation à la concurrence mondiale, en particulier une capacité d'innovation insuffisante dans les technologies de l'information et de la communication (informatique). Les dépenses de recherche et développement de l'UE sont en effet inférieures à celles des Etats-Unis et du Japon.

De plus, contrairement aux Etats-Unis et même à la Chine, l'UE ne pèse guère sur la scène internationale. Certes elle apparaît comme un modèle pour la mise en œuvre du développement durable et pour l'aide au développement (1^{ère} donatrice mondiale). Mais elle ne parvient que rarement à parler d'une seule voix malgré la mise en place depuis 1992 d'une politique étrangère et de sécurité commune (PESC). Elle s'est ainsi divisée en 2003 à propos de l'intervention américaine en Irak. Et dans le contexte actuel de crise, les Etats ont le plus grand mal à faire converger leurs politiques économiques et financières : à l'Allemagne qui mène une politique de rigueur au service des gains de productivité et de la réduction de la dette publique, s'oppose le laxisme de certains Etats comme la Grèce qui allait jusqu'à manipuler les comptes publics.

L'UE est donc un acteur majeur de la mondialisation : elle polarise une part importante des flux de marchandises et de capitaux, mais aussi de personnes (touristes et migrants). Elle présente cependant des faiblesses économiques et sociales (chômage, vieillissement démographique) et politiques (faible cohésion entre ses Etats membres sur la scène internationale).

II) Une façade maritime mondiale : la Northern Range

Une façade maritime est un espace littoral concentrant des ports d'importance mondiale, proches les uns des autres, et qui constituent une interface (zone de contact) très dynamique entre un arrière-pays continental (hinterland) et un avant-pays océanique (foreland). La Northern Range (*carte façades maritimes UE*) est la façade maritime du nord-ouest de l'Europe, qui regroupe une dizaine de grands ports sur 1000 km entre Le Havre et Hambourg, le long de la Manche et de la mer du Nord. Elle

constitue la principale interface de l'UE pour les échanges avec le reste du monde. **Quels sont les caractéristiques et les facteurs de la puissance de la Northern Range et comment s'organise-t-elle ?**

1) La deuxième façade maritime du monde

La Northern Range a longtemps été la 1^{ère} façade maritime avant d'être dépassée par celle de la mer Jaune (Chine). Rotterdam, 1^{er} port européen avec 400 Mt, est le 3^e port du monde derrière Shanghai et Singapour ; Anvers, 2^e port européen, est au 16^e rang mondial. Par la Northern Range transite 1 milliard de tonnes de marchandises par an, soit 10 % du trafic portuaire mondial et plus de la moitié du trafic européen. Les importations, aussi bien en vrac (pétrole, charbon, minerais) qu'en conteneurs (produits manufacturés provenant d'Asie principalement) dominent sauf à Anvers. Les exportations sont essentiellement des produits manufacturés et des céréales (Rouen 1^{er} port céréalier d'Europe).

L'importance de la Northern Range reflète l'insertion dans la mondialisation et la puissance commerciale de l'UE. Mais d'autres facteurs expliquent sa prédominance par rapport aux autres façades maritimes de l'Europe :

- le développement des ports de la Northern Range remonte au Moyen-Age avec le développement commercial des villes d'Europe du Nord-Ouest devenues au XIXe siècle les berceaux de la révolution industrielle.

- la Northern Range dispose d'un avant-pays (partenaires commerciaux au-delà des mers) d'échelle mondiale puisque ses ports sont reliés à tous les grands ports de la planète.

- elle peut s'appuyer sur un arrière-pays (espace desservi par un port par lequel transite l'essentiel des importations et des exportations de cet espace) exceptionnel, constitué de l'Europe rhénane qui rassemble 250 millions d'habitants et l'essentiel du

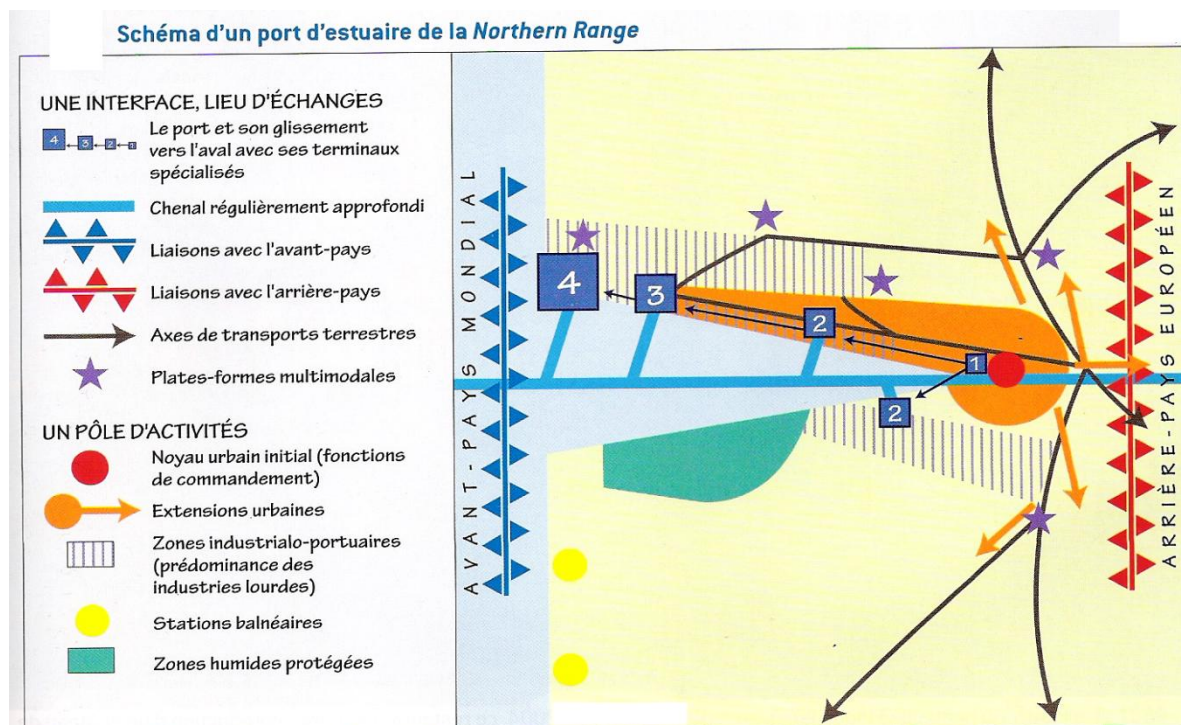
potentiel économique européen, mais aussi de riches régions urbaines comme l'Ile-de-France et de régions plus éloignées d'Europe centrale et orientale. L'immensité de cet hinterland s'explique par la qualité et la diversité des réseaux de transports qui desservent les ports de la Northern Range : denses réseaux autoroutier et ferroviaire, voies d'eau à grand gabarit.

- Les ports ont vu se développer des ZIP qui génèrent un important trafic (importations d'hydrocarbures, minerais).

La croissance du trafic (+ 40 % à Rotterdam et 130 % à Anvers en 25 ans) nécessite d'importants aménagements d'autant plus que la plupart des ports de la Northern Range sont des ports d'estuaire, dont les sites initiaux étaient éloignés de la mer : par exemple, le vieux port de Rotterdam, située sur un bras du delta de la Meuse et du Rhin, est à 35 km de la mer.

2) L'organisation d'un port d'estuaire de la Northern Range

L'organisation d'un port d'estuaire peut être schématisée de la manière suivante : *coller schéma, montrer carte Rotterdam*).



Le port d'origine situé en fond d'estuaire n'est plus qu'un port de plaisance en général. Depuis le début du XXe siècle, ont été construits vers l'aval de nouveaux terminaux spécialisés (installations spécifiques pour charger et décharger les pétroliers, vraquiers, méthaniers, porte-conteneurs) et de plus en plus grands. L'accueil des « géants des mers » impose également d'approfondir le chenal navigable. Le développement des installations portuaires a permis l'implantation de vastes ZIP et s'accompagne d'un renforcement des axes de transport reliant le port à son arrière-pays. Il en résulte un développement urbain le long de l'estuaire et des axes de communication mais, dans une perspective de développement durable, certaines portions des estuaires sont aujourd'hui protégées pour préserver la riche faune de ces zones humides et maintenir des espaces touristiques.

3) Des ports concurrents et hiérarchisés

Les grands ports de la Northern Range luttent pour attirer les armateurs de porte-conteneurs (Maersk, CMA-CGM...) en construisant des terminaux toujours plus performants pour réduire le coût et la durée de déchargement, et en creusant leur chenaux pour permettre d'entrer et sortir du port sans passer par des écluses. La lutte passe aussi par l'amélioration des liaisons ferroviaires et fluviales avec l'arrière-pays : Anvers concurrence ainsi directement Le Havre pour approvisionner l'Ile-de-France.

Il existe aussi des liens de complémentarité entre les ports de la Northern Range avec le développement du feederling (*carte feederling*) : pour des raisons d'accessibilité et de coût, les gros porte-conteneurs qui sillonnent les océans entre l'Asie, l'Europe et les Etats-Unis, ne font escale que dans les plus grands ports de la façade (Rotterdam, Anvers et Hambourg), appelés « hubs » ; leur cargaison y est transférée sur des porte-conteneurs plus petits qui

desservent à leur tour les autres ports de la Northern Range. Ce cabotage contribue à faire de la Manche la route maritime la plus fréquentée du monde (*carte trafic Manche*) et une des plus dangereuses.

Avec son nouveau terminal de conteneurs « Port 2000 » inauguré en 2006, Le Havre a également l'ambition de devenir un « hub » (*carte Le Havre*) mais son trafic est encore limité par ses mauvaises liaisons avec la région parisienne (voie ferrée et autoroute surchargées). Plus largement, les ports français peinent à rattraper leur retard dans le trafic de conteneurs et constituent ainsi une marge occidentale de la Northern Range. Le cœur de la façade reste incontestablement le « delta d'or » : Rotterdam, Anvers, Amsterdam et Zeebrugge concentrent la moitié du trafic de la façade car ils se situent au débouché de la dorsale européenne. Cependant, la marge orientale constituée des ports allemands de Brême et surtout Hambourg se développe grâce à l'intégration dans l'UE et au développement économique de l'Europe centrale et orientale dont elle est la principale ouverture maritime.

La Northern Range reflète donc l'insertion de l'UE dans la mondialisation. Le fait cependant que les importations dépassent les exportations dans la plupart des ports et que le rang de ces derniers recule face aux ports asiatiques révèle également certaines difficultés de l'UE face à la concurrence des pays émergents. Les ports de la Méditerranée commencent également à concurrencer les ports de la Northern Range.

III) Une aire de relation de l'UE : la Méditerranée

Si la Northern Range est devenue la principale façade maritime pour les échanges avec le reste du monde, la Méditerranée n'en constitue pas moins une interface majeure pour l'UE. D'une part

les liens hérités de la colonisation et entretenus par les flux migratoires sont très forts entre certains pays de l'UE et les rives sud et est de la Méditerranée. D'autre part l'UE voit dans l'établissement de relations privilégiées avec les PSEM (pays du Sud et de l'Est méditerranéens) un moyen de s'ouvrir de nouveaux marchés et d'améliorer sa sécurité. **Qu'est-ce qui différencie les PSEM de l'UE, quelles relations économiques entretiennent-ils avec elle et en quoi consiste le partenariat que l'UE souhaite établir avec eux ?**

1) Une aire de clivages (ruptures, contrastes)

La Méditerranée est un véritable carrefour de civilisations. Après avoir connu une certaine unité du temps de l'empire romain (organisation en cités, monuments, christianisme), les clivages se sont multipliés : d'abord la chute de l'empire romain d'occident à la fin du Ve siècle a accru les différences culturelles entre l'Est et l'Ouest du bassin méditerranéen (orthodoxie et catholicisme) ; puis la diffusion de l'islam sur les rives sud et est aux VIIe et VIIIe siècles a créé un nouveau clivage générateur de multiples conflits (croisades, reconquista, guerres de l'empire ottoman contre l'empire byzantin puis contre la chrétienté occidentale). Par ailleurs, Israël est le foyer du judaïsme et les villes méditerranéennes ont été dans l'Antiquité les destinations privilégiées de la diaspora juive. Il résulte de ces brassages historiques des minorités religieuses extrêmement nombreuses dans tous les pays méditerranéens.

L'autre contraste majeur est économique. La Méditerranée met en contact des pays du Nord et des pays du Sud : par exemple, le PIB/hab de l'Espagne est huit fois plus élevé que celui du Maroc ; l'IDH s'élève à 0,89 en France contre 0,59 en Syrie. Mais ce partage Nord-Sud doit être nuancé à plus grande échelle : sur la rive nord,

la France, l'Espagne et l'Italie présentent un niveau de vie et une puissance économique beaucoup plus élevés que les pays balkaniques, parmi lesquels l'Albanie et certains Etat de l'ex-Yougoslavie ont un PIB/hab qui les rapproche des pays du Sud. Sur la rive sud, les contrastes sont également notables entre un pays émergent comme la Turquie ou un pays pétrolier comme la Libye et des pays en voie de développement comme le Maroc ou l'Egypte.

Ces différences de développement expliquent le contraste démographique entre les deux rives. Dans les pays européens, la natalité est extrêmement faible en raison d'une faible fécondité depuis plusieurs décennies (1,3 enfant par femme sauf en France (2)) et du vieillissement de la population. En revanche, les pays du Sud et de l'Est méditerranéens n'ont pas achevé leur transition démographique : bien qu'en baisse sensible, le taux de fécondité reste plus élevé qu'en Europe et la population est beaucoup plus jeune. Sa croissance encore rapide génère des problèmes de logement, de scolarisation, d'emploi, tandis que les pays européens sont confrontés à l'explosion de leurs dépenses de santé et de retraites.

Enfin, un dernier contraste, de nature politique, apparaît entre les pays de l'UE et les PSEM. Tandis que l'UE se caractérise par des régimes démocratiques et stables, les pays des rives sud et est sont touchés par de multiples tensions (conflit israélo-palestinien, occupation turque du Nord de Chypre, revendications indépendantistes en ex-Yougoslavie). Le « printemps arabe » en 2011 a conduit au renversement de plusieurs régimes autoritaires (Tunisie, Egypte, Libye) mais d'autres se maintiennent au prix de violentes répressions (Syrie).

Les multiples flux qui traversent la Méditerranée reflètent ce déséquilibre de développement mais aussi la dépendance des PSEM vis-à-vis de l'UE.

2) Des relations économiques intenses mais dissymétriques

Les flux de marchandises reflètent la domination de l'UE. Alors que les PSEM ne représentent qu'une faible part des exportations et des importations de l'UE, qui échange surtout avec la Triade, la plupart des PSEM dépendent de l'UE pour leur commerce extérieur : par exemple, 80 % des exportations et 65 % des importations tunisiennes s'effectuent avec l'UE. Et tandis que l'UE exporte principalement des produits manufacturés à haute valeur ajoutée vers les PSEM, ces derniers exportent surtout des produits bruts (hydrocarbures, produits miniers et agricoles). La balance commerciale des PSEM est donc déficitaire avec l'UE.

Les flux humains traduisent également le déséquilibre Nord-Sud. La Méditerranée est le premier bassin touristique mondial avec 30 % des flux de la planète, originaires principalement des pays riches de l'UE. Si près de la moitié des touristes se concentrent sur les littoraux de la rive nord (France, Espagne, Italie), les PSEM attirent de plus en plus : en Turquie, Egypte, Tunisie, Maroc, le tourisme est devenu un pilier de l'économie mais la fréquentation peut s'effondrer en période d'instabilité politique. Les flux migratoires sont en sens inverse : l'émigration vers l'UE apparaît à de nombreux jeunes des PSEM comme la seule solution pour échapper au chômage. Depuis 1974, les migrations de travail ont été fortement limitées par les pays européens mais les flux liés au regroupement familial et les flux clandestins se poursuivent.

Enfin, les flux financiers reflètent la dépendance des PSEM : d'une part les « remises » d'argent des immigrés à leur famille restée au pays représentent une part non négligeable du PIB dans

les pays les plus pauvres comme le Maroc ; d'autre part les IDE des entreprises européennes contribuent au développement industriel de la Turquie surtout ainsi que de la Tunisie et du Maroc. Mais ces délocalisations sont soumises à la concurrence de la Chine ou de l'Europe de l'Est.

La Méditerranée constitue donc bien une interface entre un Nord développé et un Sud en développement. Pendant longtemps, la politique méditerranéenne de l'UE s'est limitée à l'élargissement vers l'Europe du Sud (Grèce, Espagne et Portugal, Malte et Chypre) mais depuis une quinzaine d'années l'UE veut faire de la Méditerranée une aire de relation privilégiée.

3) Vers un partenariat accru ?

Jusqu'en 1995, la coopération entre l'Europe et les PSEM s'est limitée au Plan bleu adopté sous l'égide de l'ONU en 1975 pour lutter contre les pollutions en Méditerranée. En 1995, en revanche, c'est l'UE qui est à l'origine du partenariat Euromed ou « processus de Barcelone », signé avec 10 PSEM. L'objectif était de construire un espace de paix, de sécurité et de prospérité partagée ; les moyens mis en œuvre étant l'instauration d'un marché de libre-échange et des aides au développement versées par l'UE pour un montant total de 16 milliards d'euros entre 1995 et 2007. En 2008, la France a souhaité donner un nouveau souffle au processus de Barcelone, en le remplaçant par l'UPM (Union pour la Méditerranée). Ce partenariat s'inscrit dans le cadre de la politique européenne de voisinage que cherche à établir l'UE depuis 2004 avec ses voisins pour lesquels il n'y a pas de perspective d'adhésion à l'UE : l'UE cherche à favoriser la démocratie et l'ouverture aux échanges avec l'UE dans le but de renforcer la stabilité de ces régions frontalières pour améliorer la sécurité de l'UE.

Mais pour l'instant le partenariat méditerranéen aboutit à peu de réalisations concrètes. Les PSEM ont pris conscience que l'UE, en échange des aides au développement, attendait surtout de leur part qu'ils limitent les flux migratoires vers l'espace Schengen et luttent contre le développement de l'islamisme ; de plus les aides européennes sont parfois ressenties comme une forme de néocolonialisme, notamment en Algérie. Le renversement de plusieurs régimes par le printemps arabe impose enfin de renouer le dialogue avec les nouveaux régimes, encore peu stables, et ces incertitudes politiques n'incitent pas à réaliser des investissements dans les PSEM.

L'UE cherche donc à créer en Méditerranée une aire de relation privilégiée à l'échelle régionale dans le contexte de la mondialisation. Mais les contrastes culturels, économiques et politiques rendent difficiles les tentatives de rapprochement entre l'UE et les PSEM.