

I/ L'UNION EUROPEENNE : ACTEUR ET PÔLE MAJEURS DE LA MONDIALISATION

1/ L'UE : pôle majeur de la Triade.

► L'UE : le principal espace économique mondial.

- Elle réalise 28-30% du PIB mondial. Donc plus que les USA (env. 24-25%) moins peuplés.
- Un géant agricole (2^e rang mondial) : agriculture productiviste ; elle domine le lait, le blé et les productions à haute valeur ajoutée (fleur, vin). Mais elle reste dépendante des subventions de la PAC
- Un géant industriel (n°1) – L'UE domine le secteur automobile (26% de la P° mondiale, 12% pour les USA), la chimie et la pharmacie. Elle rivalise avec les USA dans les industries de haute technologie où la coopération communautaire existe (EADS, Airbus, Ariespace, Eurocopter) ; également dans le nucléaire (145 centrales – 104 pour les USA). La désindustrialisation souvent évoquée doit donc être nuancée. Mais accuse un retard dans certains domaines (nanotechnologies, NTIC)
- Une économie post industrielle : 70% de la richesse est tertiaire : recherche, finance (banques & assurances), transport, distribution, tourisme (reçoit + de la moitié des 950 M de touristes annuels)

► Les fondements de cette puissance

- La population : nombreuse (500 M), constituant le + grand marché de consommation planétaire ; mais aussi qualifiée (3/4 des jeunes terminent le secondaire) et productive.
- L'ancienneté du dynamisme (Moyen Âge, Grandes découvertes, révolution industrielle, colonisation)
- Le résultat d'une volonté politique : la construction européenne ; intégration & solidarité.

► Une position menacée ? Relever les défis de la mondialisation

- La concurrence des puissances de la Triade (Usa ; Japon) et des pays émergents (qui s'organisent en unions régionales : ASEAN & MERCOSUR) est forte. Or les efforts pour l'innovation sont insuffisants : malgré le poids scientifique de l'UE (45% des brevets mondiaux déposés) le budget consacré à la R&D reste faible. L'UE dépense 5 fois plus pour l'agriculture que pour les nouvelles technologies
- Le modèle social et économique européen est menacé par le coût du vieillissement des populations (retraite, santé...) et le taux de chômage plus élevé que dans les autres pays riches. De même, le niveau d'endettement public et privé fragilise l'UE tandis que son économie dépend en partie des subventions (PAC) et des marchés extérieurs (énergie).
- Relever ces défis pose la question des imperfections de la construction européenne : l'UE n'est pas un géant politique sur la scène internationale (ne parle pas d'une seule voix), ce qui limite son influence; le problème institutionnel des prises de décision reste un frein aux réformes de l'UE...

2/ L'UE, un espace inséré dans la mondialisation (un acteur majeur)

► L'UE polarise les flux de toute nature (UE au cœur des échanges)

- L'UE domine le commerce mondial en réalisant la moitié des exportations et importations mondiales (dont plus des 2/3 entre pays européens). Les partenaires extérieurs sont les pôles de la Triade et de plus en plus les puissances émergentes. L'UE polarise également les flux d'information.
- L'UE est une place financière majeure : ses places boursières se sont groupées (Euronext) pour rivaliser avec les bourses étrangères. La stabilité de l'UE attire les investisseurs : l'UE est la première terre d'accueil et d'émission des IDE (45%)
- L'UE est une terre d'immigration : les flux sont internes (Est-Ouest) et externes (transméditerranéens). L'apport migratoire assure les 2/3 de la croissance démographique européenne. Les flux sont libres dans l'espace Schengen, mais l'UE est une forteresse pour l'extérieur (hormis la fuite des cerveaux)

► Un pôle de commandement ?

- L'UE participe à la gouvernance économique et financière internationale, grâce à sa représentation unique à l'OMC et grâce à sa représentation plurielle lors des sommets du G8 et du G20.
- Les puissantes FMN européennes concentrent aussi des pouvoirs de décision : l'UE abrite 32% des 500 premières FMN mondiales (les USA 28%); pour rester compétitives elles opèrent des rapprochements intra-européens (Air France- KLM – Alitalia) ou internationaux (Renault-Nissan)
- L'UE entretient un partenariat privilégié avec les pays de l'ACP (Afrique, Caraïbe, Pacifique) : cette coopération héritée du passé colonial relève de l'aide au développement mais est aussi critiquée.

► Les lieux et espaces moteurs de l'insertion européenne dans la mondialisation

- Les métropoles de l'UE ont un rayonnement planétaire (2 villes mondiales : Paris & Londres). Ce sont des lieux de décision concentrant les fonctions politiques (Bruxelles..), économiques (sièges sociaux des FMN), financières (City de Londres, Francfort) ou culturelles. Entretien des relations privilégiées & les autres métropoles du globe elles constituent un **archipel mégalopolitain mondial**.
- Les diverses interfaces (maritimes et terrestres) polarisent tous les flux : c'est le cas des façades littorales portuaires dynamiques (Northern Range et, dans une moindre mesure, Méditerranée) et des grands hubs aéroportuaires (Heathrow, Roissy...).
- Au cœur de l'UE : la dorsale (mégalopole) concentre les pouvoirs, les axes et les fortes densités.

II/ LA NORTHERN RANGE, UNE FAÇADE MARITIME MONDIALE

1 ► La Northern Range, interface privilégiée de l'UE (Northern Range : chapelet des ports du Havre à Hambourg)

- Les ports de la Northern Range, berceau historique de la mondialisation, sont puissants : Rotterdam est le 3^e port mondial, et Anvers le 16^e. Ils bordent la Manche et la Mer du Nord, c'est-à-dire le passage maritime le plus fréquenté au monde.
- C'est l'interface privilégiée de l'UE : 80% de ses importations y transitent. Le trafic y progresse en raison de la mondialisation (en 25 ans : +40% de volume à Rotterdam ; + 130% à Anvers)
- Leur hinterland est exceptionnel. L'hinterland est, pour un port ou une façade maritime, l'arrière-pays continental placé sous son influence (grâce aux réseaux modernes de communication). Ces ports, à l'embouchure des grands fleuves, ouvrent en effet sur l'Europe rhénane riche et dynamique. Rotterdam et Anvers desservent les régions industrielles et urbaines du bassin rhénan (en revanche les ports français souffrent du manque de connexion entre les bassins fluviaux)

2 ► Des plateformes portuaires dynamiques

- Des ports hiérarchisés. Rotterdam concentre 1/3 du trafic de la Range. Les ports les plus puissants sont ceux qui se sont adaptés aux mutations du transport maritime. Depuis 30 ans les trafics de conteneurs explosent (mais le vrac reste dominant) : les ports majeurs sont des HUBS qui redistribuent (*feeding*) les produits sur des ports secondaires.
- Les paysages portuaires évoluent sous l'effet de la conteneurisation. Pour rester compétitifs (ports de la Méditerranée et de la Baltique) et éviter la congestion (Hambourg), les ports s'équipent (quais, grues, portiques), se spécialisent (terminaux à conteneurs ou pétrochimiques) et s'étalent (délaisant les estuaires pour des avant-ports de pleine mer comme Port 2000 au Havre).
- Les zones industrialo-portuaires (ZIP) sont de grands pôles d'activité. On y transforme et valorise les matières premières (avant la redistribution) ; la polarisation des flux commerciaux y attire les activités industrielles. Ces activités complètent l'activité portuaire : industries d'Anvers, stockage pétrochimique de Rotterdam, sidérurgie de Dunkerque, IAA de Zeebrugge.

3 ► Les enjeux d'une croissance durable

- La coopération entre ces ports est encouragée par l'UE pour garantir la place internationale de l'Europe. C'est un enjeu de l'avenir : elle est aujourd'hui très limitée et les ports rivalisent entre eux pour capter le trafic (baisse des droits portuaires à Anvers).
- Le développement durable doit également être pris en compte car les estuaires sont des milieux fragiles (retard sur le dragage de l'Escaut) tandis que l'extension en mer affecte les espaces maritimes et s'accompagne souvent d'équipements en énergies renouvelables (parcs éoliens).
- La reconversion industrielle est difficile pour certains espaces portuaires. Modernisation et simplification des opérations portuaires provoquent des licenciements (dockers) et génèrent des friches urbaines en cours de reconquête (Grand Large à Dunkerque, Hafencity à Hambourg)