**Tale- GÉOGRAPHIE (8), L'Union Européenne, un espace ouvert sur le monde ?**

L’Union Européenne (UE) est, par son poids économique comme par son niveau élevé de développement ou le dynamisme de son rayonnement culturel, l’essentiel du pôle européen de la « Triade » (Amérique du Nord, Europe de l’Ouest et Asie de l’Est). Des façades maritimes dotées d’arrières pays riches et très peuplés comme la *Northern Range* (du Havre à Hambourg) assurent à l’UE un rôle de premier plan dans la mondialisation. Cependant l’affirmation des puissances émergentes (Comme les BRICS) montre aussi les faiblesses d’une union à 27 États, parfois disparates. Nous verrons dans quelles mesures on peut affirmer que l’Union Européenne est encore un acteur et un pôle majeurs dans la mondialisation.

\* \* \*

L’Union Européenne est un acteur et **un pôle majeur de la mondialisation**. Elle représente avec ses 27 États membres (Depuis 2007) **30,5% du Produit Intérieur Brut (PIB) mondial** devant les États-Unis (23,5%), le Japon et la République Populaire de Chine (RPC) qui en représentent respectivement 8 et 7%. Elle assure 38% des échanges commerciaux du monde, 25% des services et 23% de la production industrielle mondiale. Les échanges commerciaux de l’UE se montent (2010) à 6,100 milliards de $, dont les trois quarts grâce au commerce intracommunautaire. Sa puissance financière est également importante : **les places boursières majeures** (Londres, Francfort, Milan, Paris) gèrent les actifs de **Firmes Transnationales (FTN) puissantes** (Total dans le secteur des hydrocarbures par exemple au bénéfice de 13 milliards de $ en 2012). L’UE capitalise un stock communautaire de près de 6,000 milliards d’Euros d’Investissements Directs Étrangers (IDE) sur son sol. Sa monnaie (l’Euro, €) est **une monnaie refuge** (Avec le dollar $, et le Yen ¥) et sert de réserve de change aux grandes banques centrales (La banque centrale de la RPC libelle 33% de ses réserves en €).  L’UE veille à nouer **des partenariats avec les autres organisations régionales d’États** comme le *Mercado Común del Sur* (MERCOSUR) en Amérique latine (Brésil, Uruguay, Paraguay, Argentine), ou avec l’Alliance des Nations du Sud-est Asiatique (ASEAN) en Asie. L’économie de l’UE s’appuie sur des secteurs dans lesquels elle domine largement : les **Industries Agroalimentaires** (IAA) et une agriculture compétitive et hyper productive dopée par les politiques structurelles (Comme la Politique Agricole Commune, PAC), **la chimie** (Dans l’Europe rhénane et la vallée rhodanienne), **les hydrocarbures** (Avec les raffineurs Total, Shell, BP), **les industries de pointe** (Ariane Espace, Airbus), **l’automobile de haut de gamme** (BMW ou Volkswagen, 3e constructeur mondial). Mais ce sont **les services** qui assurent la croissance économique de l’Union et représentent 75% de son PIB. **Les banques, les compagnies d’assurances ou de transport** (CMA-CGM) sont au cœur de la mondialisation économique et financière.

**Cette puissance économique attire**. L’Union Européenne (et ses 500 millions de consommateurs) accueille **58 millions de migrants** (Essentiellement des Européens, 31,5 millions, ou des Asiatiques, 16 millions). L’Union est la **première destination touristique mondiale** (Près de 500 millions de touristes internationaux soit 53% des flux), certains pays comme la France (76 millions de touristes) ou la Grèce (13 millions de touristes) accueillent plus de touristes qu’ils n’ont d’habitants : tourisme de conférence, d’investissement, de loisirs… le patrimoine exceptionnel de l’Europe (Stations balnéaires ou alpines, tourismes gastronomique, vert, culturel) explique cet engouement. Certaines destinations sont mythiques (Paris, Venise, Rome, Londres, Berlin) et font partie des tours de l’Europe que les tours opérateurs organisent pour la clientèle asiatique, essentiellement chinoise.

**Ce dynamisme est aussi politique et géopolitique** : deux des cinq membres permanents du Conseil de Sécurité de l’Organisation des Nations Unies (ONU) disposant du droit de *veto* sont européens (France et Grande-Bretagne). Si son rôle prescripteur reste modeste (Les directives européennes n’inspirent que médiocrement les autres puissances…) son action internationale (Lybie en 2010, Mali en 2013) est reconnue. La Politique Étrangère et de Sécurité Commune (PESC) lui permet de mettre en place **des mécanismes de sécurité collective** (FRONTEX en Afrique du Nord et au Sahel) mais aussi de **s’ouvrir sur ses voisins plus pauvres**. L’Union Pour la Méditerranée (UPM) regroupe presque tous les États méditerranéens.

\*

L’un des atouts majeurs de l’Union Européenne est son **accessibilité**. Ses **grandes plateformes multimodales** comme Londres, Francfort ou Roissy sont des *hubs* mondiaux. Ses **façades maritimes** (Mer du Nord, Atlantique, Mer Noire et Méditerranée) sont équipées de grandes **Zones Industrialo Portuaires** (ZIP). La *Northern Range* (La « Rangée nord-européenne ») est un chapelet de ports d’envergure mondiale (comme Rotterdam, 3e port mondial et 1er port européen avec un fret de plus de 380 millions de tonnes), et continentale (Comme Hambourg). Elle accueille un trafic de conteneurs et d’hydrocarbures. Elle est située sur l’une des routes maritimes les plus fréquentées de la planète : la Manche et la Mer du Nord par le Pas-de-Calais, un des passages maritimes stratégiques mondiaux. Sa position en avant de la « dorsale européenne » et au débouché de l’Europe rhénane (une des régions les plus riches de la planète) est un atout évident. Un exceptionnel **réseau interconnecté d’autoroutes** (Comme l’Autoroute A1 en France qui relie Paris et les villes du Nord de l’Europe), de **voies ferrées** (120 trains de voyageurs longent le Rhin chaque jour) dont des Lignes à Grande Vitesse (LGV, comme le TGV *Thalys*), de **grandes vallées fluviales** (Meuse, Rhin, Seine, Escaut, Elbe, Weser) elles-mêmes raccordées par des rivières anciennement aménagées (Sambre, Lys, Oise) ou des canaux (*Mittellandkanal*, Canal Albert, canal Rhin-Main-Danube) permet à la *Northern Range* d’irriguer la mégalopole européenne (De Londres à Milan) et l’ensemble de l’Europe (Y compris les Pays de l’Europe Centrale et Orientale, PECO, par le Danube vers la Mer Noire). Un convoi de péniches et barges de 3,300 tonnes met 3 semaines pour aller de Rotterdam à la Mer Noire. Des ports fluviaux (Comme Duisbourg en Allemagne, 1er port fluvial de la planète, qui assure un trafic de 50 millions de tonnes de marchandises par an) connectent cette façade maritime à l’ensemble du continent européen. La façade maritime Nord de l’Europe est reliée à sa façade méditerranéenne (Gênes ou Trieste en Italie) par un ensemble d’autoroutes, de voies ferrées, et d’ouvrages d’art. L’hinterland de la *Northern Range* c’est l’Union Européenne elle-même. Les aménagements (Bassins de plus en plus profonds, avant-port comme Port 2000 au Havre, portiques, grues, installations pétrochimiques) pour accueillir un trafic toujours plus intense et des navires toujours plus gros (Le super porte-conteneurs *Christophe Colomb*, propriété de CMA-CGM, long de 360 mètres, emporte 13,000 conteneurs Équivalent Vingt Pieds, EVP) sont coûteux et réservés aux ports déjà les plus puissants. L’activité portuaire génère une intense activité industrielle, liée à la construction navale mais aussi les industries de transformations, et une activité tertiaire.

\*

**Certains territoires de l’Union Européenne, peu accessibles et peu dynamiques, sont en situation de périphérie**. Il s’agit par exemple des marges peu peuplées (nord de la Scandinavie), des zones en déclin ou dans lesquelles la reconversion est difficile (sud de l’Italie, est de l’Allemagne). Selon les chiffres compilés par la Commission Européennes, entre 1996 et 2001, un tiers des villes de l’Union européenne a perdu des habitants. Le **déclin urbain**, notamment causé par la désindustrialisation, est particulièrement prégnant dans les pays d’Europe de l’Est, en particulier en Roumanie, Bulgarie, dans les États Baltes et, de manière plus hétérogène selon les villes, en Hongrie, Pologne et République Tchèque.

La mondialisation sélectionne et hiérarchise les territoires. C’est un processus dynamique qui entraîne des fractures socio-spatiales et des **recompositions**. Le port de Gioia Tauro en Calabre (sud de l’Italie), en forte croissance depuis le début des années 1990, subit de plein fouet la concurrence du Pirée (Grèce). Ce port qui a connu d’importantes difficultés dans les années 1990-2000 connait un nouvel essor grâce à des investissements chinois et s’impose en tant que *hub* de la Méditerranée orientale.

\* \* \*

Si l’UE est encore un acteur et un pôle majeurs de la mondialisation elle le doit à sa masse de producteurs qualifiés et de consommateurs riches mais aussi à son **exceptionnelle ouverture économique et culturelle sur le Reste Du Monde** (RDM), grâce notamment à des façades maritimes dynamiques comme la *Northern Range*. Une analyse plus nuancée permet de voir que l’ouverture au monde reste inégale.

© **Souleymane** ALI YÉRO, **Erwan** BERTHO & **Ronan** KOSSOU (2020)