

## **CHAPITRE 5 – L'Union européenne dans la mondialisation : des dynamiques complexes**

### **Étude de cas : L'Allemagne et ses territoires dans la mondialisation (p. 184-187)**

#### **Doc 1 - p. 184 : Les forces de l'économie allemande**

Première puissance économique du continent, l'Allemagne a retrouvé, avec la réunification de 1990, une position centrale en Europe. Sans prétention universaliste, le pays s'appuie d'abord sur ses atouts économiques et technologiques, sur sa capacité scientifique pour accroître son rayonnement culturel et ses échanges avec son aire d'influence traditionnelle en Europe centrale et orientale, mais aussi avec les pays émergents d'Asie ou d'Amérique latine. Cette nouvelle « Ostpolitik<sup>1</sup> » remet en perspective les relations avec l'Ouest européen et notamment avec la France dont elle reste le premier partenaire et avec lequel elle entretient une relation très particulière. [...]

[L'Allemagne est] un pays fortement urbanisé, à la société de plus en plus diverse et même multiculturelle, au moins dans les grandes villes de l'Ouest et à Berlin où sont concentrés les flux migratoires récents. La culture et l'économie de la connaissance qui se sont développés depuis trente ans ont assuré la transition vers le système postindustriel. Mais, beaucoup mieux que ses voisins, l'Allemagne a pu conserver un système industriel performant. [...] Le « made in Germany » garde son prestige et alimente des exportations record, en dépit de la crise de 2008 rapidement surmontée.

Michel Deshaies, spécialiste de l'Allemagne, Atlas de l'Allemagne,

Autrement, 2019.

1. Politique de rapprochement avec l'Europe de l'Est et la RDA (République démocratique allemande), mise en œuvre par la RFA (République fédérale d'Allemagne) à partir de la fin des années 1960.

## **Doc 5 - p. 185 : Hambourg, port européen et mondial**

Deuxième ville d'Allemagne, Hambourg possède un port à la fois maritime et fluvial (sur l'Elbe), qui fait de lui un élément incontournable du développement du commerce extérieur de son pays, mais aussi d'une grande partie de l'Europe. Spécialisé dans le trafic de containers – 9 millions par an – [...] le trafic devrait atteindre les 14, voire les 17 millions de containers en 2025. En 2013, le programme Hambourg 2025 a été lancé pour répondre à cette problématique. Le but est de créer le premier « port intelligent » au monde, où les installations seront en permanence connectées entre elles par des technologies avancées [...].

Grâce à leurs smartphones, les conducteurs de camions seront guidés vers le point de chargement et éviteront les bouchons, donc les ralentissements d'activité. Le port de Hambourg est considéré comme un cluster dans les nouvelles technologies consacrées à la logistique et à la construction navale. Des investissements sont également faits dans le domaine de l'alimentation énergétique du port – capteurs pour un éclairage en fonction de la présence d'une activité, utilisation d'énergies renouvelables. À travers cela, il s'agit clairement d'utiliser la technologie pour demeurer un acteur concurrentiel au sein de la mondialisation.

Jessy Périé, Hambourg, premier « smart port » du monde ? Les-yeux-du-monde.fr, 12 avril 2018.

## **Doc 7 p. 186 : Des territoires inégaux**

Si le revenu net moyen a globalement augmenté ces dix dernières années outre-Rhin, toutes les régions n'en ont pas profité de la même façon. C'est la ville de Gelsenkirchen, port fluvial du bassin de la Ruhr, qui est la lanterne rouge du pays en matière de pauvreté, bien qu'elle se situe en Rhénanie-du-Nord-Westphalie, dont le PIB est le plus élevé d'Allemagne. À Gelsenkirchen, le revenu net moyen est de 16 203 euros par personne et par an, soit moins de la moitié de ce que touche un Bavarois qui peut compter sur presque 35 000 euros net par an. Néanmoins les régions de l'Est de l'Allemagne, dans leur globalité, restent moins riches que le reste de la République fédérale, même trente ans après la chute du mur de Berlin. À l'ouest, en revanche, les grandes villes de la Ruhr forment des îlots qui ont accumulé les facteurs de déclassement ces dernières années, avec la fermeture des mines et le déclin de l'acier [...].

C'est dans les grandes villes allemandes que le problème de la pauvreté s'est aggravé ces dernières années. Parmi les plus concernées, on retrouve les treize agglomérations de la Ruhr de plus de 100 000 habitants : Gelsenkirchen, mais aussi Essen, Dortmund, Duisbourg, Herne, où un habitant sur cinq est dépendant de l'aide sociale pour survivre. La ville-État de Brême (565 000 habitants) a également vu son taux de pauvreté augmenter de deux points depuis 2007, à 19 %.

Cécile Boutelet, « Les Allemands les plus pauvres vivent maintenant à l'Ouest », Le Monde, 10 mai 2019.

## **Doc 9 p. 187 : L'action de l'UE dans les Länder**

Pour la période 2014-2020, l'Allemagne a reçu au total un peu moins de 10,8 milliards d'euros du FEDER. Si trois Länder de l'Est – Saxe, Saxe-Anhalt et Thuringe – obtiennent une part considérable de ces fonds afin de rattraper leur retard de développement, la Rhénanie du Nord-Westphalie touche également une part proportionnellement importante des subventions européennes (un peu plus de 1,2 milliard d'euros). En effet, le FEDER n'est pas uniquement destiné à rattraper le retard des régions les moins développées. [...] Le programme répond à trois objectifs : investir dans la recherche, les progrès technologiques et l'innovation ; accroître la compétitivité des petites et moyennes entreprises (PME) ; réduire les émissions de CO2 dans tous les secteurs de l'économie. [...] En Rhénanie du Nord-Westphalie, depuis le début de l'année 2020, un projet de sécurisation du système informatique a été mis en place dans le domaine de la santé publique. Plusieurs entreprises de la région travaillent avec des chercheurs de l'université de la Ruhr à Bochum et de l'université des sciences appliquées de Münster afin de tester ce nouveau système dans 400 hôpitaux. [...]

Les Länder doivent toujours apporter leur propre contribution (cofinancement), mais la part de l'UE représente au moins la moitié du financement, même dans les régions économiquement puissantes. Les subventions européennes constituent ainsi un tremplin important pour la promotion du développement dans tout le pays.

FörderMarkt (magazine allemand en ligne), « Europäischer Fonds für regionale Entwicklung », 23 mai 2019. Traduction : Thomas Choquet.

## **Étude de cas : Les transports dans l'UE : un outil d'ouverture, de cohésion et de compétitivité (p. 188-191)**

### **Doc 4 - p. 189 : Une ouverture sur le monde**

En ce qui concerne les importations et les exportations, l'Union européenne est un espace économique intégré. Cela induit des flux ferroviaires, routiers, fluviaux (réseau rhénan, canal Seine-Escaut) et maritimes (autoroutes de la mer, le long des littoraux européens), d'une grande densité, à travers toute l'Europe, mais surtout, dans la partie occidentale du territoire (dorsale européenne<sup>1</sup> du Nord-Ouest, tunnels alpins entre la France, l'Italie, la Suisse, l'Autriche, l'Allemagne).

L'Europe des transports a été lente et difficile à mettre en œuvre depuis les années 1960. Premier facteur de décloisonnement des territoires, elle découvre de nouveaux horizons en Europe centrale et orientale (modernisation et construction de 20 000 km de routes et de 20 000 km de rails) et l'idée de réseaux transeuropéens (corridors de circulation, une trentaine de grands projets prioritaires surtout ferroviaires, ligne TVG Lyon-Turin, Paris-Karlsruhe-Mannheim, Montpellier-Barcelone-Madrid).

Dans le domaine aéronautique, le dispositif du « ciel unique » renforce la perception d'un espace aérien commun à l'échelle européenne, de même que le système européen de radio navigation par satellite (Galileo), opérationnel en 2013.

Vincent Adoumié (dir.), Géographie de l'Europe, Hachette supérieur, 2018.

1. Autre nom pour évoquer la mégapole européenne.

## **Doc 6 - p. 190 : Croatie : un pont pour réunifier le territoire**

Le sud de la Croatie est traversé par la Bosnie-Herzégovine voisine. 90 000 Croates sont isolés du reste de leur pays. Pour se rendre à Dubrovnik, par exemple, ils doivent passer par un poste frontière. Ce qui pose problème en été lorsque le trafic, lié au tourisme, est en augmentation. La Croatie a décidé de réunir ses deux territoires en construisant un pont largement financé par l'Union européenne.

Le chantier a débuté. Le futur pont mesurera près de 2,5 km. Le maître d'œuvre et les ouvriers sont chinois. La construction d'un pont ne date pas d'hier. Cela fait des années que les Croates en entendent parler. Il a fallu l'intervention de l'Union européenne pour débloquent le chantier. Un déblocage de 357 millions d'euros, ce qui représente 85 % du coût total.

Brijesta est un petit village croate isolé de l'autre côté de la mer. À 2,5 km à vol d'oiseau, mais 55 km et plus d'une heure par la route. Une route étroite. Lorsque le pont sera terminé, le voyage ne prendra que quelques minutes.

Pour compliquer un peu plus les choses, la Croatie est membre de l'Union européenne, pas la Bosnie-Herzégovine. Alors pour transporter leurs produits, les producteurs croates doivent franchir deux frontières et payer des droits de douane pas toujours abordables.

Les travaux du « pont de l'espoir » devraient être terminés dans deux ans et demi. Sans les aides européennes, jamais la Croatie n'aurait pu financer un tel projet.

Esmeralda Labye, « Croatie : le pont de l'espoir pour réunifier le territoire », [www.rtbf.be](http://www.rtbf.be) [en ligne], 24 mars 2019.

## **Doc 8 - p. 191 : Concurrence et compétitivité : la bataille des mobilités**

En annonçant son projet de rapprochement entre ses deux filiales de grande vitesse à l'international, Eurostar et Thalys, la SNCF veut créer un acteur capable de rivaliser avec ses concurrents européens directs, mais aussi avec l'avion et la voiture.

Le groupe public mise sur un trafic de 30 millions de passagers transportés en 2030, contre 18,5 millions de passagers actuellement (11 millions pour Eurostar et 7,5 millions pour Thalys en 2018). Car une fois le rapprochement effectué, les deux filiales deviendront interopérables. Cela signifie que leurs systèmes de réservation et de billetterie fusionneront, que des offres tarifaires conjointes seront mises en vente sur le marché, que les programmes de fidélité auront été harmonisés et que les voyageurs pourront réserver des trajets combinant les trains des deux sociétés. Cette fusion permettra la mise en commun des activités de maintenance ainsi que des systèmes d'information et de distribution des deux opérateurs.

Mais pour passer de 18,5 à 30 millions de passagers en 2030, la SNCF compte également séduire de plus en plus de clients prenant l'avion ou utilisant leur voiture. Les villes que Thalys et Eurostar relie sont à 2 ou 3 heures maximum l'une de l'autre. C'est sur ces segments que le train compte prendre des parts de marché à l'avion et à la voiture.

Alors que le réchauffement climatique est sur toutes les lèvres et que l'activisme des écologistes a déjà entraîné une baisse significative du trafic aérien, la SNCF table sur la prise de conscience écologique croissante de la part des consommateurs.

Stéphane Donders, Les Echos, 25 octobre 2019.

## **Étude de cas : La politique agricole commune, les effets territoriaux d'une politique européenne (p. 192-193)**

### **Doc 2 - p. 192 : Les objectifs de la politique agricole commune (PAC)**

Les objectifs de la PAC sont restés inchangés depuis le traité de Rome : accroître la productivité de l'agriculture en développant le progrès technique et en assurant un emploi optimum des facteurs de production, notamment de la main-d'œuvre ; assurer un niveau de vie équitable à la population agricole ; stabiliser les marchés ; garantir la sécurité des approvisionnements ; assurer des prix raisonnables aux consommateurs. Il s'agit d'objectifs qui sont à la fois économiques et sociaux, visant à sauvegarder les intérêts des producteurs et des consommateurs.

Si l'agriculture ne représente plus aujourd'hui qu'une faible part de l'économie des pays développés, y compris de celle de l'Union européenne, l'intervention publique s'est récemment renforcée, avec des politiques agro-rurales qui, au soutien de la fonction traditionnelle de l'activité primaire – à savoir la production des denrées alimentaires –, ont ajouté d'autres dimensions, dont le développement durable, la lutte contre le changement climatique, l'aménagement du territoire et du paysage, la diversification et la vitalité de l'économie rurale ou la production d'énergie et de biomatériaux. Le soutien aux biens publics, ou fonctions non marchandes de l'activité agricole (c'est-à-dire non rémunérées par le marché), est devenu en conséquence un volet clé des politiques agricoles et rurales plus récentes [...].

Albert Massot, Fiches techniques sur l'Union européenne, mai 2019.

#### **Doc 4 - p. 193 : Les effets contestés de la PAC sur les territoires**

La PAC, c'est d'abord l'un des systèmes de subventions les plus importants au monde, probablement le plus important. En 2018, elle a distribué quelque 60 milliards d'euros aux exploitants des États membres. Le fait que la plus grande part des subventions de la PAC puisse être indexée sur la taille des exploitations, conjugué aux marges de manœuvre dont chaque État membre dispose dans l'attribution des fonds, a favorisé des mécanismes d'annexion ou de captation frauduleuse du foncier agricole.

Cela contribue à agrandir la taille des exploitations, donc à favoriser les systèmes agricoles les plus industriels, ceux qui simplifient le plus les paysages, fonctionnent avec le moins d'emplois et le plus d'intrants<sup>1</sup>. Le résultat est un bilan environnemental désastreux, en dépit des aides délivrées sur des critères de « verdissement » des pratiques.

Les gaz à effet de serre émis par l'agriculture européenne ont augmenté de 5 % au cours de la dernière décennie, tandis que les émissions totales du continent baissaient de plus de 15 %. Les populations d'insectes et d'oiseaux des champs, elles, s'effondrent à un rythme si effréné qu'il en paraît irréel. Quant aux nitrates, issus de l'élevage intensif et du recours excessif aux fertilisants, ils polluent les rivières des grandes régions agricoles.

Stéphane Foucart, « La PAC, une catastrophe agricole commune »,

Le Monde, 4 janvier 2020.

1. Produits utilisés pour la production agricole et non présents naturellement dans le sol (engrais, notamment).

**Croquis des études de cas : L'Allemagne dans la mondialisation**

**(voir p. 184 – 187) p. 194**

**Doc p. 194 : L'Allemagne et ses territoires dans la mondialisation**

Les territoires allemands sont inégalement intégrés dans la mondialisation. Quatre ensembles régionaux se distinguent. L'Allemagne rhénane, densément peuplée et urbanisée, très intégrée, constitue le cœur industriel et financier du pays. Les Länder du Sud (Bade-Wurtemberg et Bavière) sont également très intégrés : ces régions profitent des dynamiques liées à l'industrie automobile et aux hautes technologies. L'Allemagne du Nord et du Centre connaît une intégration réelle mais moins marquée. En revanche, les Länder de l'Est sont davantage en difficulté à la fois sur le plan démographique et économique (PIB/hab. inférieur à 30 000 euros) : ces régions correspondent à l'ancienne RDA.

L'intégration dans la mondialisation s'opère au profit de quelques territoires moteurs, en particulier les métropoles. Berlin, Francfort et Hambourg s'imposent comme les villes les plus dynamiques : elles sont respectivement la capitale politique, la capitale financière et le premier port allemand. D'autres métropoles (Munich, Brême, Stuttgart, Dortmund, Düsseldorf, Cologne et Bonn) rayonnent à différentes échelles et sont intégrées dans la mégalopole européenne.

Les dynamiques des flux reflètent l'inégale intégration des territoires allemands dans la mondialisation. Les principaux axes de circulation relient les métropoles entre elles, accentuant ainsi le phénomène de métropolisation. De plus, l'intégration européenne de l'Allemagne se manifeste par des échanges avec les principaux partenaires commerciaux, à la fois les pays limitrophes (l'Allemagne réalise 2/3 de son commerce avec les pays de l'UE) mais aussi la Chine (premier partenaire commercial), les États-Unis et la Russie. Les aides financières européennes à destination des Länder de l'Est visent à réduire les disparités entre les régions dynamiques et les régions de l'ancienne RDA.

## **Croquis des études de cas : Les transports dans l'UE (voir p. 188 – 191) p. 195**

### **Doc p. 195 : Les transports dans l'UE : outil d'ouverture et de cohésion**

L'espace de l'Union européenne se caractérise par des disparités de densité des réseaux de transport. Les transports constituent un outil d'ouverture et de cohésion entre les pays membres, en particulier entre le Nord et Sud, ainsi qu'entre l'Ouest et l'Est. La mégapole (entre Londres et Milan), espace économique central de l'UE, dispose des réseaux les plus denses et les plus diversifiés. Autour, les périphéries intégrées (Allemagne, Autriche, France) se structurent autour de réseaux denses, connectés à la mégapole. Plus loin, dans les périphéries sous-intégrées (Europe orientale, Italie du Sud), les réseaux de transport sont moins denses.

L'Union européenne est structurée autour de carrefours et d'axes de communication hiérarchisés. Les métropoles constituent soit des carrefours majeurs (Paris, Milan, Barcelone), soit des carrefours secondaires (Madrid, Munich, Vienne) au sein des réseaux européens hiérarchisés. Elles polarisent les axes de transports rapides et à fort débit : autoroutes, lignes ferroviaires à grande vitesse transfrontalières (Thalys, Eurostar), canaux fluviaux à grand gabarit. Les deux principaux corridors multimodaux relient Londres à Milan et Lille à Marseille, en passant par Paris et Lyon. Des axes secondaires desservent les périphéries plus ou moins intégrées de l'espace européen.

L'espace de l'Union européenne est très intégré aux flux de la mondialisation. Les aéroports aux trafics les plus importants sont situés dans les grandes métropoles (Paris), particulièrement celles de la mégapole (Francfort, Amsterdam).

Les ports les plus performants sont concentrés le long des deux principales interfaces maritimes : au nord, la Northern Range (Rotterdam, Anvers, Hambourg) et au sud, la Méditerranée occidentale (Barcelone, Marseille). Ces ports sont reliés à une route maritime majeure qui connecte l'Europe aux autres régions du monde. Principal pôle commercial de la mondialisation, l'Union européenne participe ainsi aux échanges commerciaux planétaires avec les deux autres principaux pôles de la mondialisation, l'Amérique du Nord et l'Asie.

## **Exemple p. 196-197 : L'archipel des Canaries : une région ultrapériphérique (RUP) de l'Union européenne**

### **Doc 1 - p. 196 : RUP : un statut spécifique**

Des mesures particulières ont été mises en place pour soutenir le développement des régions de l'Union européenne les plus lointaines, dénommées régions ultrapériphériques : la Guadeloupe, la Guyane, La Réunion, la Martinique, Mayotte et Saint-Martin (France), les Açores et Madère (Portugal) et les îles Canaries (Espagne).

Ces régions ultrapériphériques doivent faire face à un certain nombre de difficultés tenant à leurs caractéristiques géographiques, que sont notamment : leur éloignement, leur insularité, leur faible superficie, un relief et un climat difficiles. Leur économie est dépendante d'un petit nombre de produits, souvent de produits agricoles ou de ressources naturelles. Ces éléments limitent les potentialités de leur développement.

En dépit de la grande distance qui les sépare du continent européen, les régions ultrapériphériques font partie intégrante de l'Union européenne. Cependant, compte tenu de leur position géographique particulière et des difficultés qui l'accompagnent, les politiques européennes ont dû être spécialement adaptées à leur situation.

Ces régions bénéficient d'enveloppes d'aides spéciales au titre du Fonds européen de développement régional (FEDER). Les régions ultrapériphériques bénéficient également, dans le domaine de l'agriculture, des programmes POSEI (programmes d'options spécifiques à l'éloignement et à l'insularité), financés par le FEAGA<sup>1</sup>.

Marek Kołodziejski et Filipa Azevedo, « Régions ultrapériphériques (RUP) », Parlement européen, novembre 2019.

1. FEAGA : Fonds européen agricole de garantie.

## **Exemple p. 198 : Le cluster de la mode à Milan**

### **Doc 2 - p. 198 : Milan, capitale mondiale de la mode**

L'ascension de Milan au rang de capitale internationale du prêt-à-porter débute au milieu des années 1970 sous l'impulsion d'une poignée de jeunes stylistes [...]. Crise, stratégies économiques de l'agglomération et entrepreneurialité : voilà les trois mots-clés qui [expliquent] ce phénomène. La durée et la gravité de la crise économique et industrielle des années 1970 rendent nécessaire une transformation de la vocation économique et productive de la ville. Au cours de ces années, la « traditionnelle vision concrète et matérielle de l'industrie » sur laquelle Milan a bâti sa domination économique, croise la mode sur son chemin. Cette rencontre se solde par la transformation de la mode en un produit industriel. Les stratégies économiques de l'agglomération, c'est-à-dire les avantages découlant des ressources vastes et diversifiées – infrastructures, agences publicitaires, édition, services financiers, espaces d'exposition, etc. – dont Milan dispose, sont décisives pour la création d'un marché international sur lequel le produit industriel de la mode doit être écoulé. Enfin, les stylistes qui propulsent la capitale lombarde sur le devant de la scène internationale de la mode se forment à l'école de la collaboration avec la grande entreprise industrielle et ils apprennent à devenir les entrepreneurs et les managers de la créativité. Certains d'entre eux sont encore aujourd'hui à la tête des plus grandes « fashion companies » italiennes.

M. Belfanti, C. Capalbo, E. Merlo et V. Pinchera, « La mode au défi de l'histoire économique : la mode et l'économie italienne (XIXe-XXe siècle) », *Apparence(s)*, n° 9, 2019.

## **Exemple p. 200 : L'Union européenne : le défi d'une politique migratoire commune**

### **Doc 2 - p. 200 : Une politique migratoire commune ?**

Les faiblesses de l'action de l'Union européenne sont patentes : tout en déplorant la catastrophe humanitaire, elle n'a pas su faire le nécessaire pour l'arrêter. [...] L'Union européenne s'est lancée dans un vaste processus d'harmonisation de ses principes d'action et s'est progressivement dotée de moyens non négligeables. Le Régime d'asile européen commun (RAEC), révisé en 2013, unifie et conforte les droits des demandeurs d'asile. Le règlement de Dublin<sup>1</sup>, lui, assigne à l'État de première entrée sur le territoire de l'UE l'obligation d'instruire le dossier des personnes ayant migré dans l'Union européenne. [...] L'uniformisation des permis de séjour, des permis de travail, des visas, des procédures de regroupement familial ou des séjours d'étude sont également à l'œuvre au sein de l'UE. [...] La question migratoire prend une tonalité particulière en raison de son caractère extrêmement clivant : les États européens ne sont pas d'accord entre eux sur le sujet, certains remettant en cause le droit d'asile quand d'autres le réaffirment ; certains demandent davantage de présence européenne aux frontières, d'autres la récusent.

Sylvain Kahn et Jacques Lévy, spécialistes de l'Europe, *Le Pays des Européens*, Odile Jacob, 2019.

1. Règlement (2013) selon lequel une demande d'asile doit être traitée par le premier pays d'entrée dans l'UE.

## **Exemple p. 201 : Erasmus +, le succès d'un projet européen**

### **Doc 1- p. 201 : Le succès du programme Erasmus +**

L'engouement pour le programme européen Erasmus + ne se dément pas en France : les demandes pour bénéficier de ce programme conçu pour les étudiants et étendu progressivement aux apprentis, aux élèves de lycée professionnel, aux stagiaires de la formation professionnelle ou encore aux enseignants, sont en hausse de 6 % en 2018. [...] S'il touche des effectifs encore limités, le programme Erasmus + compte parmi ses bénéficiaires étudiants 39 % de boursiers sur critères sociaux. Enfin, si l'Île-de-France, Auvergne-Rhône-Alpes et Nouvelle-Aquitaine sont les régions qui ont le plus bénéficié du programme en 2017, celles qui affichent la plus forte progression sont l'Occitanie, les Hauts-de-France et la Martinique. [...]

Des scénarios sont également envisagés pour augmenter le nombre de bénéficiaires – qui représentent seulement 3 % d'une classe d'âge aujourd'hui. Afin de doubler cette part, il faudrait disposer d'une enveloppe de l'ordre de 30 milliards d'euros sur sept ans (le programme actuel dispose de 16,38 milliards d'euros au niveau européen, soit 1,5 % du budget total de l'UE).

Adrien de Tricornot, « Le programme Erasmus + attire toujours plus d'étudiants », Le Monde, mars 2018.

**Cours. L'Union européenne, un espace inégalement ouvert sur le monde (p. 206-207)**

**1 - L'UE : une puissance mondiale, mais inégale**

L'UE dispose de nombreux atouts dans la mondialisation. Avec 30 % des échanges de marchandises (dont les 2/3 correspondent à des échanges intracommunautaires), l'UE à 27 est la première puissance commerciale mondiale à égalité avec la Chine, devant les États-Unis et le Japon. L'euro, monnaie unique utilisée par 18 pays de l'Union, est la 2<sup>e</sup> monnaie pour les transactions financières derrière le dollar. L'espace Schengen permet la libre circulation des personnes et des biens. Des métropoles concentrent les institutions européennes (Bruxelles, Strasbourg) et des fonctions de commandement de niveau mondial (Paris, Francfort). Elles structurent une mégalopole dont la façade maritime (Northern Range) est la plus importante en Europe.

L'UE bénéficie d'une forte attractivité à l'échelle planétaire. L'UE est le premier émetteur et destinataire d'IDE dans le monde. C'est la première destination du tourisme international avec environ 500 millions de touristes par an (dont 400 millions d'Européens, 30 millions de Nord-Américains et 20 millions d'Asiatiques) et 31 % des recettes touristiques internationales. Avec 447 millions d'habitants, l'UE est aussi l'une des principales destinations des courants migratoires et un pôle universitaire qui attire des étudiants du monde entier.

Les disparités sont fortes entre les États membres. Les États du Nord et de l'Ouest (France, Allemagne, Pays-Bas) disposent d'un PIB et d'un niveau de développement économique et social nettement supérieur à la moyenne européenne. L'Allemagne est le contributeur le plus important ((19,6 milliards d'euros en 2017) au budget de l'Union à la différence des pays du Sud (Grèce, Portugal), de l'Est (Pologne, Bulgarie, Roumanie) ou des petits États (Chypre, Slovaquie) qui sont davantage bénéficiaires que contributeurs.

## **2- L'UE dans la concurrence internationale**

L'UE doit composer avec d'autres acteurs économiques majeurs dans la mondialisation. Avec un PIB de 14 000 milliards d'euros en 2020 (18 % du PIB mondial), l'UE demeure la deuxième puissance économique derrière les États-Unis. Elle subit désormais la concurrence de la Chine, ainsi que celle des puissances émergentes comme l'Inde ou le Brésil, mais aussi de la Russie. Toutefois, trois de ses États membres (Allemagne, France, Italie) font encore partie des dix premières puissances économiques mondiales.

De nombreux acteurs mondiaux proviennent de l'UE. L'UE rassemble près de la moitié des firmes transnationales (FTN) qui s'appuient sur des stratégies de développement à l'échelle internationale. Certaines entreprises comme Shell ou Total (pétrole), Volkswagen (automobile), Axa (assurances), Maersk (transport), Airbus (aéronautique) figurent aux premiers rangs dans leurs secteurs d'activité. Certaines activités traditionnelles (confection) atteignent un niveau d'excellence international et se concentrent dans des districts industriels ou dans des clusters à proximité des grandes métropoles (Berlin, Milan) autour de technologies de pointe.

L'UE souffre toutefois de faiblesses dans les industries lourdes et les nouvelles technologies. Ses entreprises sont de plus en plus concurrencées dans les domaines industriel, agroalimentaire et technologique par les géants du numérique américains (Apple, Amazon...) ou chinois (Xiaomi, Alibaba...). L'innovation demeure un enjeu clé et les dépenses en recherche & développement (moins de 3 % du PIB européen) sont souvent inférieures à celles pratiquées aux États-Unis, en Chine ou au Japon.

## **3 - Les fragilités internes de l'UE**

L'UE rencontre des difficultés à définir des politiques communes. La PAC (Politique agricole commune) a longtemps représenté 40 % du budget de l'UE. Elle a permis l'indépendance alimentaire et la modernisation de l'agriculture, mais la tendance est à la diminution des crédits accordés aux agriculteurs et à un retour des décisions prises par les États. Face aux défis à relever (environnementaux, climatiques...), la PAC est contestée tant à l'extérieur (États-Unis) qu'au sein de l'UE. Dans d'autres domaines (droit social, fiscalité, immigration, défense, diplomatie...), les États européens ne parviennent pas toujours à s'entendre. Les points de vue sont souvent contradictoires entre États aux politiques libérales (Tchéquie, Slovaquie...) et ceux aux aspirations plus sociales (Italie, Espagne, Grèce).

L'UE est de plus en plus exposée à des contestations régionales ou nationales. De nombreuses divisions s'expriment à toutes les échelles. Avec le départ du Royaume-Uni, le 31 janvier 2020 (Brexit), l'UE a été confrontée pour la première fois au retrait d'un de ses États membres. Des volontés d'indépendance régionale s'expriment aussi dans certaines régions (Écosse, Catalogne, Italie du Nord). La montée en puissance des partis politiques hostiles à la construction européenne et à la mondialisation dans de nombreux pays. (Hongrie, Pologne, Italie, Autriche) traduit également les fragilités actuelles de l'UE.

L'UE doit se réinventer et se projeter dans l'avenir. Plusieurs enjeux se dessinent : la solidité de ses institutions, la transition environnementale dans le contexte des changements climatiques, l'accueil migratoire... En effet, l'Europe doit faire face au vieillissement de sa population. Si le nombre de naissances demeure stable, celui des décès ne cesse de progresser. Ainsi, si la population de l'UE continue d'augmenter, c'est en partie en raison d'un solde migratoire positif.

## **Cours. L'Union européenne entre compétitivité et cohésion des territoires (p. 208-209)**

### **1 - L'UE : Une géographie entre diversité et intégration**

L'Union européenne est composée de territoires divers. Une grande variété de reliefs (montagnes, plaines, vallées fluviales) et de nombreuses nuances du climat tempéré (océanique, continental, méditerranéen, montagnard) composent la mosaïque de l'espace européen. Les sociétés ont dessiné des paysages très différents : espaces urbains, régions industrielles (Ruhr et Saxe en Allemagne), zones rurales (nord de la Pologne), interfaces littorales (Northern Range).

L'Union européenne se caractérise par des inégalités territoriales à différentes échelles. L'Europe de l'Ouest et du Nord est en moyenne plus riche que l'Europe du Sud et de l'Est. Un Français vit en moyenne sept ans de plus qu'un Lituanien. À l'échelle régionale, la mégalopole européenne concentre les régions les plus puissantes. Le PIB/habitant à Bruxelles est deux fois plus élevé que la moyenne de l'UE. À l'échelle locale (ou nationale), les quartiers d'affaires des métropoles constituent des pôles attractifs (La Défense à Paris), tandis que certains territoires restent en marge (quartiers urbains défavorisés, espaces ruraux, RUP).

La volonté d'intégration territoriale s'inscrit au cœur du projet politique européen. Plusieurs instruments financiers ont été créés pour lutter contre les inégalités régionales (FEDER, FSE, Fonds de cohésion) dans de nombreux domaines d'actions : éducation, emploi, etc. La politique de cohésion régionale de l'UE devient, pour la période 2021-2027, le premier poste de dépenses de l'UE (35 %) devant la politique agricole commune (PAC).

## 2 - Des politiques de cohésion

Les politiques européennes contribuent à la cohésion économique. Le principe de convergence demeure un des objectifs principaux de l'UE. Ainsi, le PIB/habitant de nombreuses régions moins développées d'Europe orientale se rapproche progressivement de la moyenne de l'UE, en particulier grâce à une croissance plus rapide de leur productivité et à une hausse de l'emploi portées par les aides de l'UE. Le taux de chômage en Pologne est ainsi passé de 10 % en 2012 à moins de 4 % en 2020.

Les politiques européennes favorisent également la cohésion sociale. Le taux de pauvreté est de 23,6 % en Roumanie alors qu'il est de 11,5 % en Finlande. L'UE s'est fixé pour objectif d'ici 2025 de réduire de 20 millions le nombre de personnes menacées par la pauvreté et de ramener le taux d'abandon scolaire à moins de 10 % (15 % des jeunes Bulgares sont actuellement sans emploi et sans formation). L'action de l'UE vise également à intégrer les migrants extra-européens (réfugiés, demandeurs d'asile, travailleurs étrangers) accueillis sur le continent.

Les politiques européennes contribuent enfin à la cohésion territoriale. Les régions de l'UE sont classées en trois catégories concernant l'éligibilité aux fonds du FEDER et du FSE : les régions les moins développées (sud de l'Espagne, Bulgarie, Roumanie) bénéficient de plus de subventions que les régions dites en transition (Saxe en Allemagne, nord de la Finlande, Estonie) ou que les régions les plus développées (Lombardie en Italie, Suède, Catalogne). La politique de cohésion favorise par ailleurs la coopération transfrontalière (programme Interreg).

### 3 - Les enjeux de la compétitivité

Cinq objectifs majeurs ont été définis pour la période 2021-2027. Il s'agit d'orienter les politiques vers une Europe plus « intelligente » (investissements dans les filières innovantes), plus « verte » (zéro émission de carbone), plus connectée (développement des transports et de l'économie numérique), plus sociale (dépenses en matière d'éducation, d'emploi et de santé) et plus proche des citoyens. L'UE privilégie aussi les domaines où les citoyens européens ont des attentes fortes : lutte contre les effets des crises économiques, assurer la sécurité alimentaire, coopération fiscale et contrôle des frontières.

La compétitivité reste un objectif majeur des politiques européennes. L'UE aide les régions à valoriser leurs atouts face à la concurrence mondiale, tout en favorisant une croissance durable dans la mondialisation. Plusieurs actions sont menées : aides financières dans l'éducation (programme Erasmus) et la recherche & développement, soutien aux politiques d'innovation en particulier dans les clusters (Aerospace Valley en France, parc scientifique Potsdam-Golm en Allemagne), subventions aux PME, etc.

De multiples défis demeurent. Les fonds dont bénéficient les RUP restent essentiels dans leur développement : l'UE souhaite donc encourager leur intégration dans leur aire régionale (Canaries en Espagne, Açores et Madère au Portugal). L'idée de solidarité fait débat et les États les plus riches sont parfois réticents à aider les plus pauvres. De plus, le budget européen va être amputé de près de 10 % avec le départ du Royaume-Uni (Brexit). Enfin, les subventions accordées ne gommant pas les inégalités : les territoires les plus compétitifs (métropoles, littoraux) sont toujours ceux qui se renforcent le plus.

## GEO AUTREMENT

### Doc 3 - p. 211 : Le Brexit : quels défis pour l'UE ?

Les conséquences politiques du Brexit pour l'Union européenne sont difficiles à prévoir. Pour certains, la sortie du Royaume-Uni est une catastrophe : de fait, l'Union européenne perd l'une de ses trois grandes puissances, une des plus importantes places financières au monde, le premier partenaire diplomatique des États-Unis en Europe ainsi que l'un des seuls États européens entretenant une armée régulière conséquente. Pour d'autres, elle peut permettre de ressouder l'Union : le Royaume-Uni étant historiquement l'un des pays les moins favorables à l'intégration européenne, sa sortie peut inciter les autres États à aller de l'avant [...].

Parmi les sujets brûlants négociés figure la facture de la sortie de l'UE. Le Royaume-Uni devrait avoir à verser une cinquantaine de milliards d'euros au budget européen, un montant qui correspond aux engagements de Londres jusqu'à la fin du cycle budgétaire en 2020. Les négociations ont également porté sur la libre circulation des personnes entre l'Union européenne et le Royaume-Uni, ce dernier souhaitant limiter l'immigration sur son territoire. Une grande partie des pourparlers porte, par ailleurs, sur les futures relations commerciales entre les deux parties. Un chantier particulièrement imposant alors que près de la moitié des exportations britanniques est destinée à l'Union européenne.

Touteurope.eu [en ligne], 1<sup>er</sup> février 2020.

## **Doc 5 - p. 161 : Airbnb dans la région Centre - Val de Loire**

L'offre de logement Airbnb est très présente entre Chinon et Chambord, mais se décline de manière très différente selon les caractéristiques sociales et géographiques des territoires. Les quartiers centraux des deux agglomérations (Blois et Tours), regroupant des lieux touristiques (musées, cathédrales, vieille ville), proposent un nombre important d'hébergements Airbnb qui représentent un peu plus de 3 % du nombre total de logements de ces quartiers. À l'opposé, les taux les plus faibles se localisent dans des quartiers populaires et d'habitat social de ces agglomérations. Le potentiel touristique de la région ne se concentrant toutefois pas exclusivement en ville, l'offre Airbnb rapportée au nombre total de logements est également très importante dans de nombreux territoires ruraux, en particulier à proximité de sites touristiques (châteaux de la Loire, zooparc de Beauval, Candes-Saint-Martin) ou de vignobles (en particulier dans la Sologne viticole entre Chaumont-sur-Loire et la vallée du Cher, mais aussi à proximité d'Amboise, Chinon et Bourgueil). Dans ces territoires, la viticulture a constitué un terreau favorable au développement d'hébergements touristiques avant l'émergence des plateformes numériques. Son poids explique également le taux important d'hébergements Airbnb dans les communes proches de Vouvray, alors que les autres communes périurbaines de l'agglomération tourangelle se caractérisent par une offre faible.

D. Andrieu, J. Devaux et N. Oppenheim, « Cet Airbnb dont on ne parle pas », [www.metropolitiques.eu](http://www.metropolitiques.eu), 20 mai 2019.

## **Doc 6 - p. 161 : Airbnb au service de l'attractivité des territoires ruraux**

Pour soutenir une nouvelle dynamique favorable aux villages français, et à une dispersion du tourisme au bénéfice de tous, l'Association des Maires Ruraux de France (AMRF) et Airbnb s'allient. Alors que 80 % des annonces sur Airbnb sont situés en dehors de Paris, Airbnb et l'AMRF vont mettre en œuvre une série d'actions communes afin de développer le potentiel touristique des campagnes françaises, et promouvoir un tourisme équilibré, au bénéfice de tous les territoires et de leur population. Airbnb partagera régulièrement des informations et des éléments d'analyse du développement de l'offre Airbnb dans la ruralité. L'AMRF et Airbnb organiseront des conférences avec les maires ruraux afin de développer des stratégies conjointes de développement du tourisme rural et Airbnb va mettre en avant les destinations rurales au travers de campagnes de promotion.

Par ailleurs, à l'occasion du lancement de ce partenariat, Airbnb et l'AMRF publient des données qui illustrent l'impact positif de la communauté d'hôtes Airbnb dans les espaces ruraux et notamment sur le développement touristique des communes dépourvues d'infrastructures hôtelières traditionnelles ; ces données confirment le potentiel économique de la ruralité, créatrice de richesses.

Laurent Guéna, « Airbnb s'engage à soutenir les territoires ruraux », Le  
Quotidien du tourisme.com, 18 février 2019.