Fiche

L'Union européenne est l'un des espaces majeurs de la mondialisation, notamment grâce à son marché unique de 27 États. Avec 22 % du PIB mondial, elle est la première puissance agricole mondiale, mais également tertiaire et industrielle, et la première destination touristique mondiale. Toutefois, en 2015, l'image du corps d'un enfant kurde, Aylan, sur les plages turques, rappelle les tragédies des flux migratoires en butte à la fermeture des frontières externes et à une politique de sélection. L'image d'une « Europe forteresse » s'est imposée, en contrepoint de l'espace Schengen de libre circulation interne des citoyens.

I. Des hubs mondiaux

À lire les chiffres des grands aéroports européens, il ne fait aucun doute que l'Union européenne est aux premières places des échanges mondiaux. Heathrow à Londres, Roissy-Charles-de-Gaulle à Paris et Schiphol à Amsterdam appartiennent au top 11 mondial.
Ces chiffres, s'ils sont en partie abondés par des échanges intracommunautaires, doivent aussi beaucoup à l'organisation en ***hubs*** de redistribution autour des grandes compagnies internationales que sont British Airways et Air France-KLM. Ils participent à l'Archipel mégalopolitain mondial qui s'organise autour de sociétés fonctionnant en réseaux à une échelle internationale. Ils deviennent aussi le principal point d'entrée des touristes, dont la première destination est la France, mais où les habitudes des voyagistes asiatiques reprennent la dynamique ancienne du « Grand Tour » des aristocrates anglais. Les touristes visitent ainsi les grandes métropoles érigées en symbole du « Vieux Monde », de Paris à Londres, en passant par Venise, Vienne, Berlin et Amsterdam.

Aéroport d'Heathrow

© typhoonski/iStock

II. Des façades maritimes au cœur de la mondialisation

Si la décennie 2010 a vu l'arrivée des ports de la façade maritime chinoise aux dix premières places du classement mondial, **la Northern Range** demeure l'un des grands espaces commerciaux. Sur le littoral de la mer du Nord, de Dunkerque à Hambourg, les ports se succèdent, assurant la desserte de *l'hinterland* de la mégalopole européenne. Le Rhin offre une route fluviale desservant le cœur communautaire et le réseau ferroviaire et autoroutier y est l'un des plus denses qui soit. Les liaisons y sont assurées avec l'ensemble du monde. Des ports très modernes, comme le complexe « Maasvlakte 2 » à Rotterdam, accueillent les plus gros porte-

conteneurs et pétroliers, en dépit des critiques sociales et écologiques sur l'artificialisation du littoral.
Quand 80 % des marchandises dans le monde sont échangées par la voie maritime, il est essentiel de pouvoir capter ces flux directement et de ne pas dépendre de contraintes externes. C'est l'un des enjeux de **la mise en place d'oléoducs** en provenance directe de la Russie, évitant la zone conflictuelle d'Europe orientale : le Nord Stream débouche ainsi en Allemagne après avoir parcouru la Baltique.

III. Les flux de marchandises

Représentant avec la Chine et les États-Unis 45 des échanges mondiaux de marchandises, l'Union européenne dispose d'une balance commerciale excédentaire depuis 2013. **La politique commerciale** relève des compétences communautaires : un commissaire européen participe aux négociations dans les instances internationales, telle l'Organisation mondiale du commerce (OMC). L'imposition d'un régime commun de douane unifie l'entrée des marchandises sur le territoire communautaire : un même tarif est appliqué dans l'ensemble des pays membres.
Dans un contexte de concurrence croissante avec les pays émergents, notamment la Chine, l'UE entend incarner **un nouveau modèle de gouvernance**. Elle vise à assurer le libre-échange face au protectionnisme affiché des États-Unis. Des accords bilatéraux sont conclus, comme le CETA (Accord économique et commercial global) avec le Canada, malgré l'opposition d'une partie de la société civile et des ONG. Celles-ci dénoncent en effet, entre autres, la mise en œuvre de politiques encourageant notamment les transports à longue distance, en contradiction avec les engagements écologiques de l'Union européenne. L'UE tente par ailleurs de veiller à défendre ses intérêts stratégiques économiques face à ce qu'elle considère comme de la concurrence déloyale et à contrer des tentatives de prises de contrôle hostiles de marchés économiques par des acteurs extracommunautaires.
Certains secteurs, par leur caractère sensible comme l'industrie de la défense, demeurent le résultat de **décisions nationales** au sein de l'Union européenne, malgré les progrès des coopérations industrielles. La concurrence fut ainsi très rude entre Dassault et Saab en Inde pour fournir des avions de combat, respectivement le Rafale et le Gripen.

IV. Les flux de capitaux et d'informations

Les flux immatériels d'informations et de capitaux ont une traduction matérielle : **les autoroutes de l'information** sont constituées en grande partie de câbles sous-marins reliant les différents pôles de la mondialisation. Les flux de capitaux sont gérés depuis les grands espaces de la finance mondiale. Si le *Brexit* exclut la City londonienne de l'espace communautaire, Paris et Francfort sont des places financières d'importance mondiale. La proximité d'un certain nombre de paradis fiscaux, de Monaco aux îles anglo-normandes, attire régulièrement l'attention de l'opinion à l'occasion de scandales révélés par la presse.
Un des défis majeurs de l'Union européenne est **la gestion du monde numérique** : les GAFAM (Google, Apple, Facebook, Amazon et Microsoft) sont tous sous contrôle américain, et leurs principaux concurrents comme Huawei ou Samsung sont asiatiques. Il en va de l'indépendance stratégique que de parvenir à maîtriser les flux de données et d'informations à l'avenir. Les nombreuses affaires impliquant des fuites d'informations vers des concurrents commerciaux nécessitent donc une action politique.

V. La libre circulation des hommes ?

Les mobilités intra-européennes sont nombreuses, profitant de l'espace Schengen institué en 1995. Les pôles attractifs sont les grandes métropoles et les littoraux de la Méditerranée, de Barcelone à Dubrovnik, en passant par la France, l'Italie et leurs îles, dans le cadre du tourisme balnéaire et culturel. Celui-ci est aujourd'hui secondé par des formats particuliers à la croisée des mondes du tourisme et de l'entreprise : les congrès et le tourisme d'affaires. Paris, Barcelone et Vienne s'imposent comme les villes en accueillant le plus. Elles développent leurs infrastructures, comme le hall des Congrès de Versailles, qui contient 35 000 places. Le secteur du tourisme et de ses services a en effet un impact croissant, puisqu'il représente plus de 10 % du PIB européen. Il importe donc d'attirer, en particulier, la clientèle à fort pouvoir d'achat que constitue la frange supérieure de la classe moyenne des pays émergents.
Mais l'envers du décor européen est la fermeture des frontières extérieures aux plus déshérités et aux populations touchées par des crises politiques et économiques dans les pays en développement, en particulier ceux de l'arc des crises de l'Afghanistan au Sahel. L'Union européenne apporte un soutien direct aux pays de sa frontière sud pour limiter les entrées par le biais de l'agence Frontex, et finance la mise en place de camps de rétention aux portes de l'Europe. Les ONG dénoncent ces politiques, car elles poussent les migrants à prendre des routes plus dangereuses, transformant la Méditerranée en cimetière marin.

Exercice n°1

Exercice n°2

Camp de réfugiés syriens

© photojournalis/iStock

Zoom sur…

Des FTN européennes ?

Les échanges maritimes sont assurés par des compagnies d'armateurs et de transporteurs formant de véritables empires commerciaux. Deux des leaders mondiaux de ce marché sont européens : le danois Maersk et le français CMA-CGM. Le danois, premier armateur mondial, possède les plus grands porte-conteneurs, ainsi le *Madrid Maersk*, qui peut transporter plus de 20 000 EVP (« équivalents vingt-pieds »). Ces FTN sont secondées par un réseau d'assurances et de gestion des flux à l'échelle mondiale, dont l'une des premières fut l'anglaise Lloyd. Spécialisée dans l'assurance des navires et de leur cargaison, elle possède donc une connaissance très précise et précieuse de l'état des échanges mondiaux. Les FTN sont au cœur de l'économie, avec des leaders mondiaux ayant pour certains un visage résolument européen, tel Airbus, fruit d'une coopération à l'échelle européenne. Il ne faut toutefois pas ignorer le rôle des PME à l'international, qui développent des savoir-faire stratégiques, comme le champion du drone de loisir Parrot.

Enfin, il est complexe à l'heure de la mondialisation de qualifier une entreprise d'« européenne » dans certains secteurs. Ainsi, si Ubisoft peut être présenté comme une entreprise française, l'un des plus grands succès qui portent le studio est le fruit du travail de ses bureaux de Montréal (série *Assassin's Creed*).

La puissance médiatique européenne

Elle s'appuie sur la profondeur historique de la presse papier mais aussi sur celle d'événements culturels mondialement renommés. Ainsi, une grande partie des disciplines sportives aujourd'hui pratiquées aux jeux Olympiques sont d'origine européenne. Les nations européennes brillent dans l'événement sportif le plus suivi : la Coupe du monde de football. Si la production cinématographique ne peut soutenir la comparaison avec la puissance hollywoodienne ou bollywoodienne (Inde), le cinéma mondial se tourne régulièrement vers l'Europe pour le Festival de Cannes, celui de Berlin ou encore la Mostra de Venise.

© 2000-2025, Miscellane