



Les territoires européens



Les territoires européens

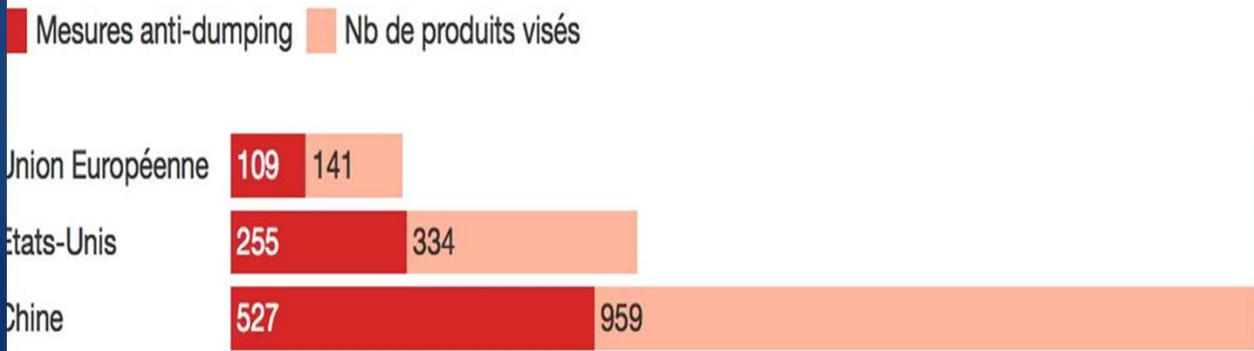
Airbus, un des rares projets industriels européens:

En 1989 la société voit le jour grâce au lancement par la CEE des Groupements Européen d'intérêt économique qui permettent l'association d'entreprises de nationalités différentes, qui gardent par ailleurs leur indépendance. D'abord créé par l'association entre le français Aérospatiale et l'allemand DASA, il est rejoint par le British aerospace et l'espagnol Casa, puis aujourd'hui par une cinquantaine de sociétés. Devenue en 2000 une société de droit privé partie prenante du groupe d'armement et d'aéronautique européen EADS, le groupe a ses sites de production disséminés partout en Europe (et dans le monde), et est gouverné (non sans heurt) alternativement par un pdg français et allemand. Il est devenu le leader mondial de l'aéronautique civil, devant Boeing



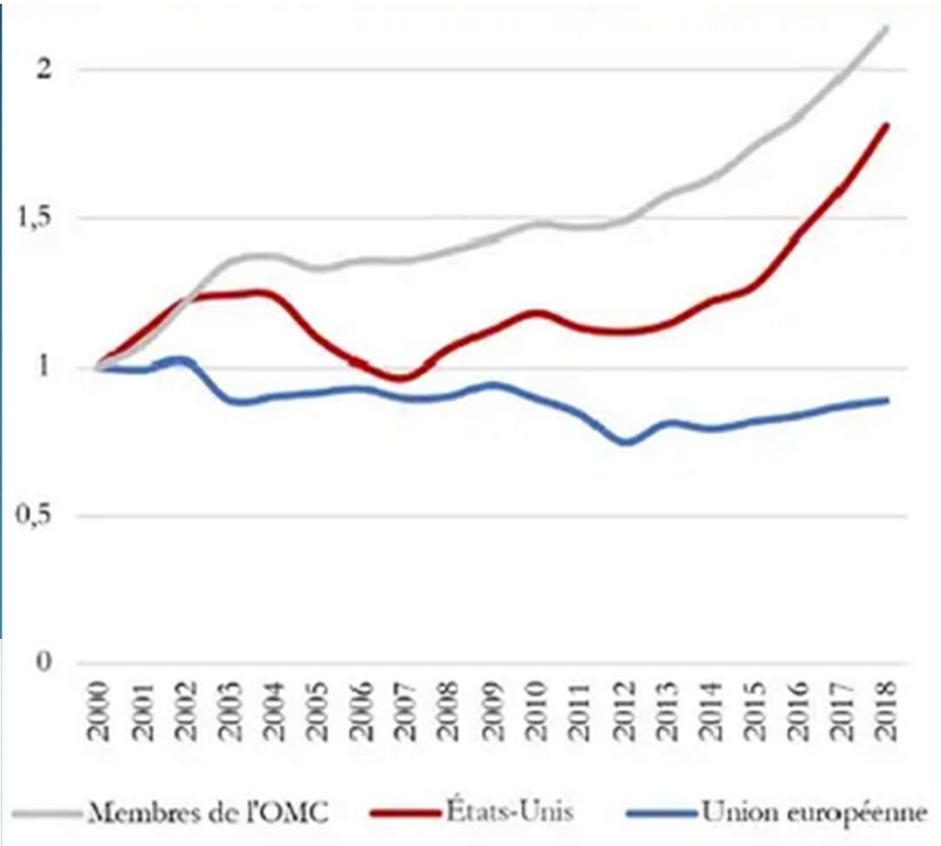
La politique commerciale de l'UE

Les mesures anti-dumping sont le plus souvent des sur-taxes à l'importation



Mesures anti-dumping telles que répertoriés en 2015 par l'Organisation Mondiale du Commerce

Source: [WTO Récupérez les données](#)



Indices de recours aux mesures de défense commerciale (principalement sur-taxes) entre 200-20129

La politique de libre-échange de l'UE: une politique naïve?

par l'économiste Sébastien Jean,

La Tribune, 2018

Je ne sais pas ce que signifie être naïf dans les relations commerciales, mais quelle qu'en soit la signification précise, je doute que ce qualificatif s'applique à l'UE. Il me paraît même paradoxal pour une zone qui dégage des excédents courants depuis des années, excédent qui a atteint 200 milliards d'euros l'an dernier. Certes, l'Allemagne explique l'essentiel de ce résultat, mais la politique commerciale étant la même pour tous les États membres de l'Union, il n'y a qu'au niveau de l'UE qu'elle peut être valablement évaluée. Étant donné cet excédent, on peut en tout cas difficilement prétendre qu'elle ne met pas les pays européens en position de soutenir la concurrence internationale. Si cette supposée naïveté se réfère à notre protection douanière, elle n'est pas davantage justifiée : parmi les pays du G7, les Européens sont en effet ceux qui appliquent le droit de douane moyen le plus élevé : 5,5 % en 2016, comparé à 3,4 % aux États-Unis, 4,9 % au Japon, 2,7 % en Australie, et 4,2 % au Canada, d'après l'OMC.

L'UE a pris des engagements d'ouverture à la concurrence de ses marchés publics, dans le cadre d'un accord également signé par 19 membres de l'Organisation mondiale du commerce, et il est vrai que ses engagements sont plus larges que ceux de la plupart des signataires. D'après la Commission européenne, 85 % de la commande publique européenne offre en effet aux entreprises étrangères une garantie d'accès dans les mêmes conditions que les entreprises européennes, contre, par exemple, seulement 32 % aux États-Unis.

Mais, en pratique, la part des marchés publics attribués à des entreprises étrangères est très faible : en moyenne, entre 2009 et 2015, seulement environ 1 % de la valeur des contrats de commande publique française était passé à des producteurs étrangers. Et cette proportion (qui concerne des entreprises étrangères, probablement européennes la plupart du temps) est faible dans tous les États membres, ne dépassant 10 % que dans 3 petits États.

La désindustrialisation

	1996	2018
Part de l'industrie dans l'emploi dans l'UE	21%	15%
Part de l'industrie dans la valeur ajoutée de l'UE	21%	16%



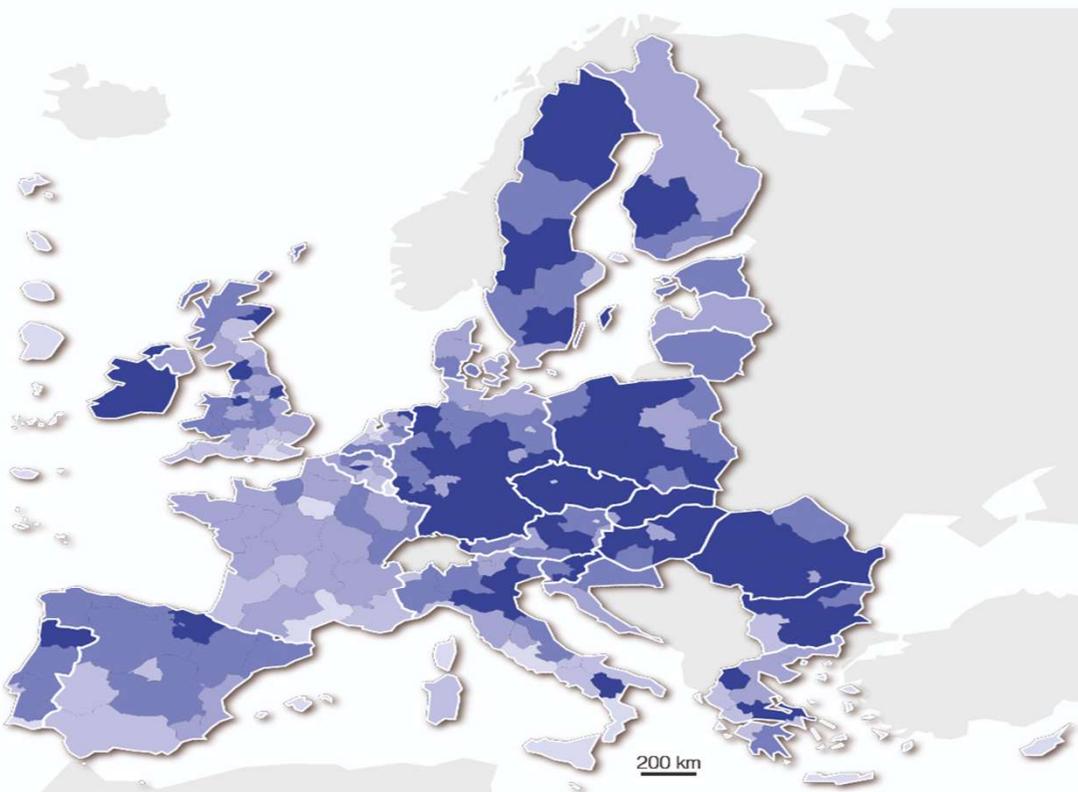
En 82 le groupe emploie 28.000 salariés à Clermont-Ferrand ; en 2018 il n'en reste que 7.500, dont 4.500 cadres, avec uniquement quelques productions très spécialisées qui tournent dans les usines au ralenti. Désormais Clermont concentre surtout les fonctions de commandement et les $\frac{3}{4}$ de l'activité R&D, tandis que la production de pneu a lieu surtout en Europe de l'est (Pologne, Roumanie, Serbie, Hongrie, etc...) et dans le monde (US, Inde, Chine, Mexique, Brésil,..)

Vers une réindustrialisation?

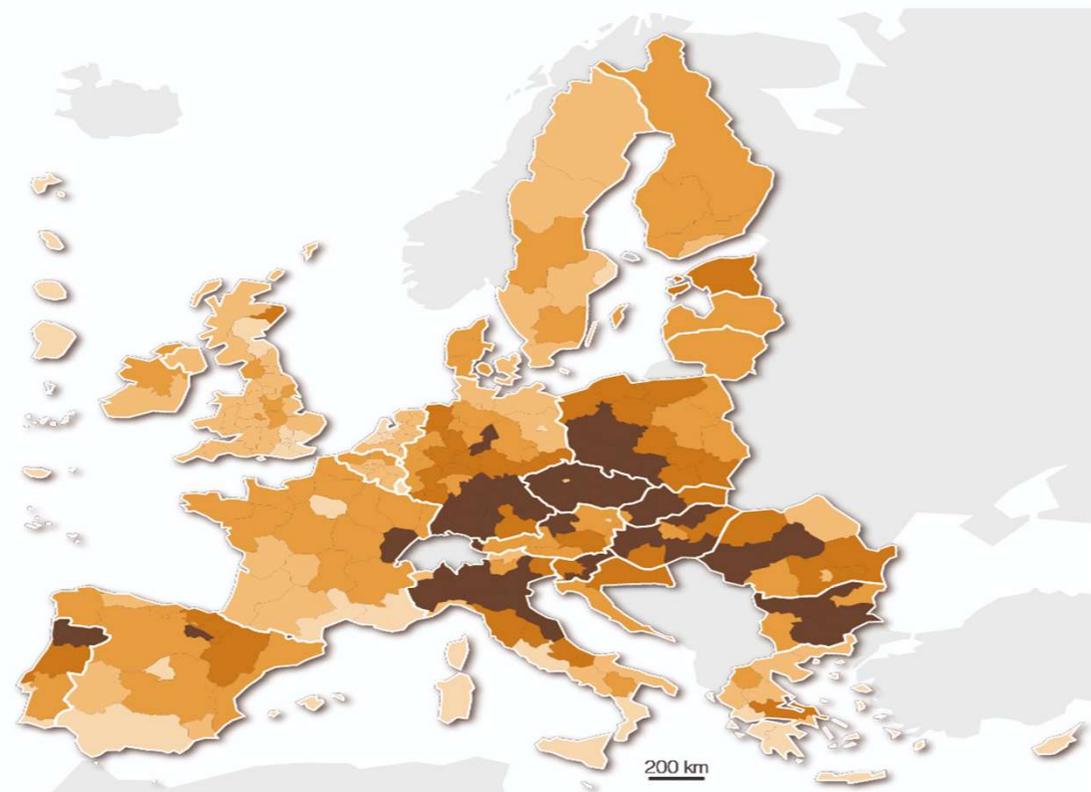
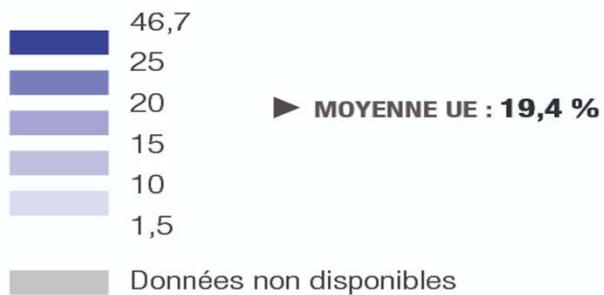
Elles sont partout : dans les ordinateurs, les smartphones, les appareils électroménagers, les voitures... Les puces électroniques sont partout et gagnent de l'importance, dans un commerce de plus en plus digitalisé. La pandémie a montré l'extrême dépendance du Vieux-Continent, notamment à l'Asie et aux Etats-Unis, dans ce domaine. Jugez plutôt : l'Union européenne produit moins de 10% des semi-conducteurs dans le monde entier contre 40% il y a trente ans. *"Pour les semi, on dépend à 80% de l'Asie et 60% de Taïwan"*, précise **Thierry Breton, commissaire français au marché intérieur**. Or, lorsque ces pays se sont trouvés fermés, en raison de la pandémie, l'Europe s'est trouvée fort dépourvue.

L'objectif est donc de porter à 20% la production européenne en matière de semi-conducteurs. Pour y arriver, la [Commission européenne](#) met sur la table des investissements importants : 42 milliards d'euros dans un premier temps pour un total de 90 à 100 milliards d'euros d'ici 2030. Plusieurs domaines sont concernés, de la recherche pour concevoir des puces plus innovantes, à l'installation d'usines en Europe, les "megafab" pour reprendre les mots de Thierry Breton. Le taïwanais TSMC, [Intel](#) ou [Samsung](#) sont déjà sur les rangs.

Les pays d'Europe centrale constituent le « cœur industriel » du continent



Part de la valeur ajoutée liée à l'industrie en 2015
En %, par région européenne (NUTS2)



Part des emplois industriels (15 ou plus) en 2015
En %, par région européenne (NUTS2)



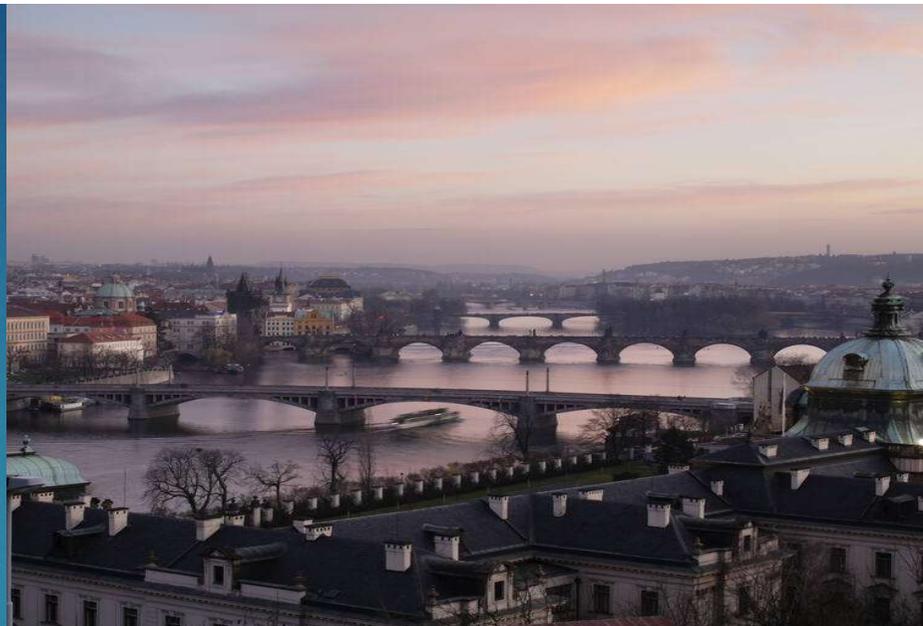
Oulu, a higher grade of living

- ↗ Cluster sur les NTIC finlandais.
- ↗ Fief de Nokia: 4.000 emplois directs.
- ↗ Une université de pointe.
- ↗ Présence de Google, Ericsson, Intel.



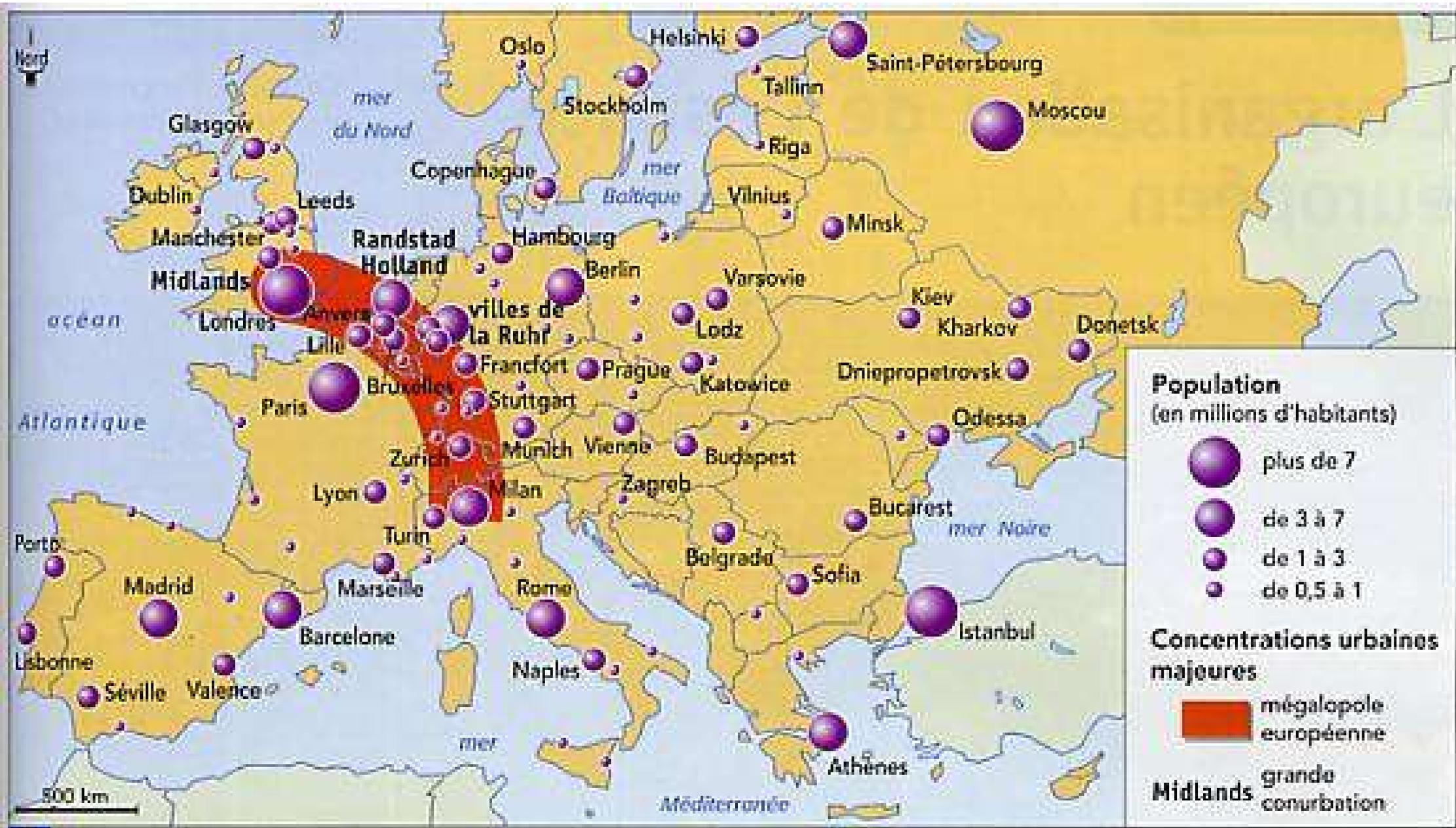
Parc paysagé dans la Rhür





COUPE SCHEMATIQUE D'UNE METROPOLE D'EUROPE DE L'OUEST





L'interconnexion Paris-Londres

Londres reçoit plus d'investissements de Paris que de n'importe quelle autre ville du monde. Ils ont représenté près de 3 milliards d'euros et généré près de 10 000 emplois au cours des dix dernières années. Paris est quant à elle la première destination européenne des investisseurs londoniens. Depuis janvier 2006, plus de 160 sociétés basées à Londres se sont installées à Paris, créant ainsi 7 500 emplois dans la capitale française.

Intitulé « Paris-London Business Welcome », l'accord en faveur du développement économique s'appuiera sur les points forts des deux villes en matière d'attractivité. Il fait suite à l'annonce par les deux maires, intervenue en 2016, de leur volonté que Paris et Londres travaillent plus étroitement ensemble autour d'un partenariat « gagnant-gagnant ». Ce programme aidera les entreprises innovantes basées à Paris et à Londres à s'installer dans l'autre capitale. Les start-up bénéficieront d'un accès facilité à un espace de coworking et à des hébergements pour leurs salariés. Elles seront accompagnées dans la découverte de l'écosystème local de l'innovation et conseillées dans le développement de leur réseau. [Eurostar](#) proposera également des tarifs préférentiels pour les trajets Paris-Londres. Il est le fruit d'un partenariat entre [Paris&Co](#), l'agence de développement économique et d'innovation parisienne, et son homologue [London and Partners](#), es touristes qui se rendent à Paris et à Londres dépensent près de 35 milliards d'euros par an dans l'économie locale. Le secteur touristique dans les deux villes représente 1,2 million emplois directs et indirects.

L'accord touristique qui sera lancé en 2018 entre Paris et Londres se concentrera sur les principaux moteurs capables d'attirer les visiteurs internationaux dans les deux villes, comme la culture et le patrimoine. Il fédérera les ressources de [VisitLondon.com](#) et de [Parisinfo.com](#), afin d'accroître l'impact de leurs campagnes promotionnelles.



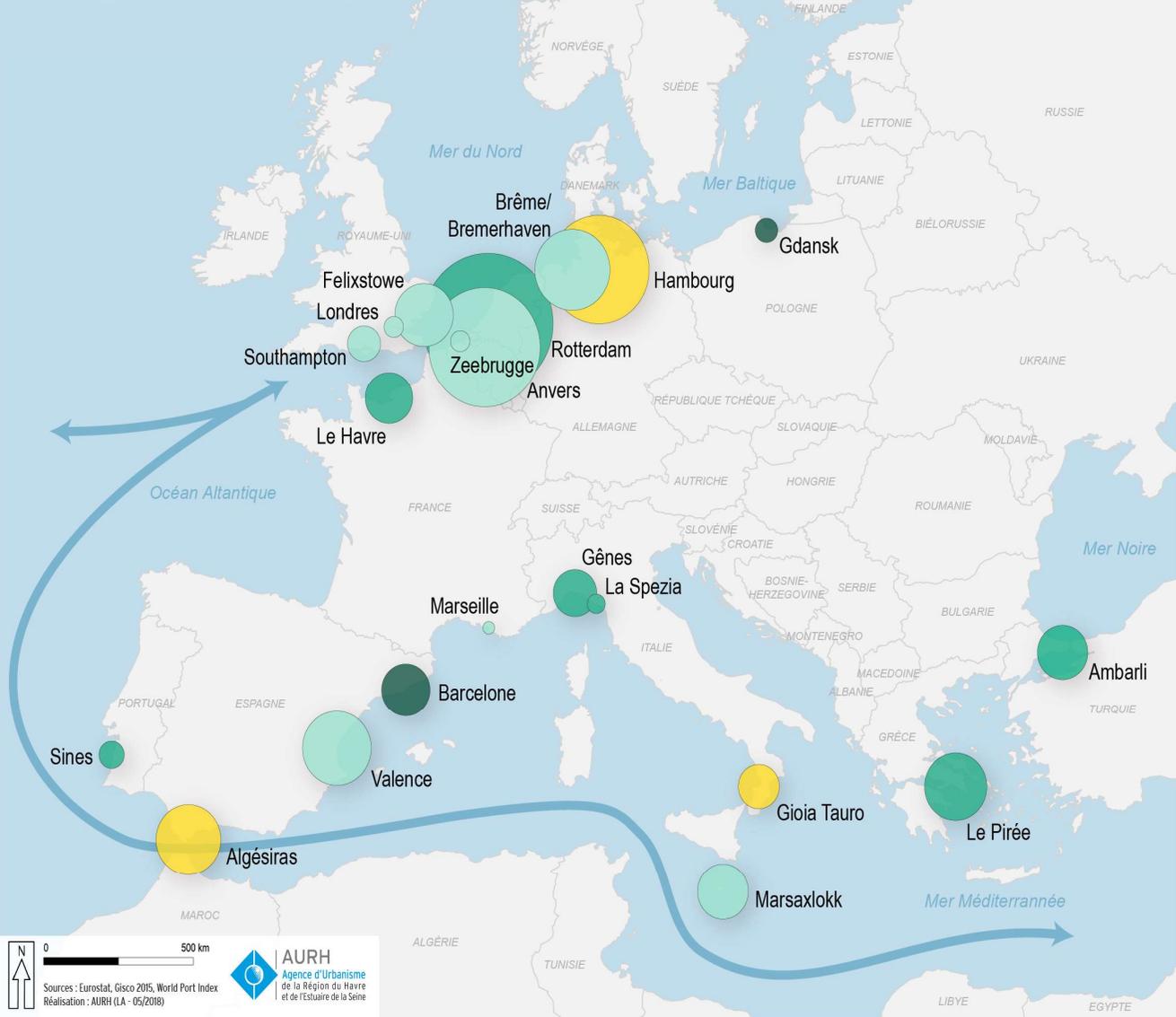
Le parcours Eurostar

Les grands axes européens

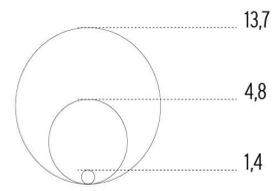


LE TRAFIC EUROPEEN DE MARCHANDISES EN 2017

Ports ayant un trafic supérieur à 1,4 million d'EVP



Trafic portuaire en million d'EVP
(Sources : autorités portuaires, classement alphabétique)



Evolution du trafic EVP entre 2016 et 2017

- supérieur à 20%
- entre 10 et 20%
- entre 0 et 10%
- croissance négative

Eléments de contexte

- Principale route maritime



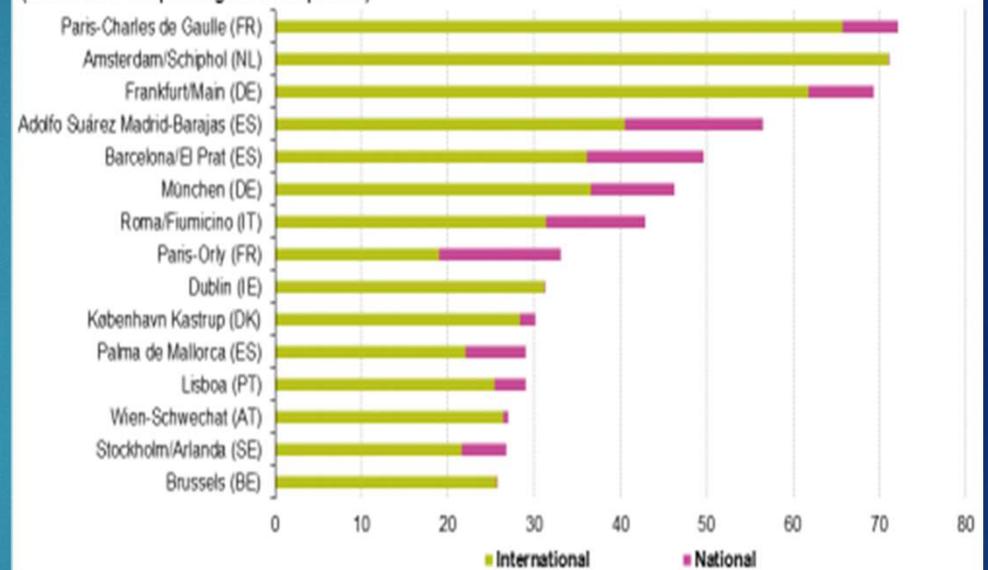
Port	Rang mondial
Rotterdam	10
Anvers	22
Hambourg	37
Algésiras	53
Marseille	60
Le Havre	70



Les grands aéroports européens



Les 15 premiers aéroports, UE-27, 2018
(en millions de passagers transportés)



Source: Eurostat (code des données en ligne: avia_paa)

Les économies d'agglomération pour les entreprises

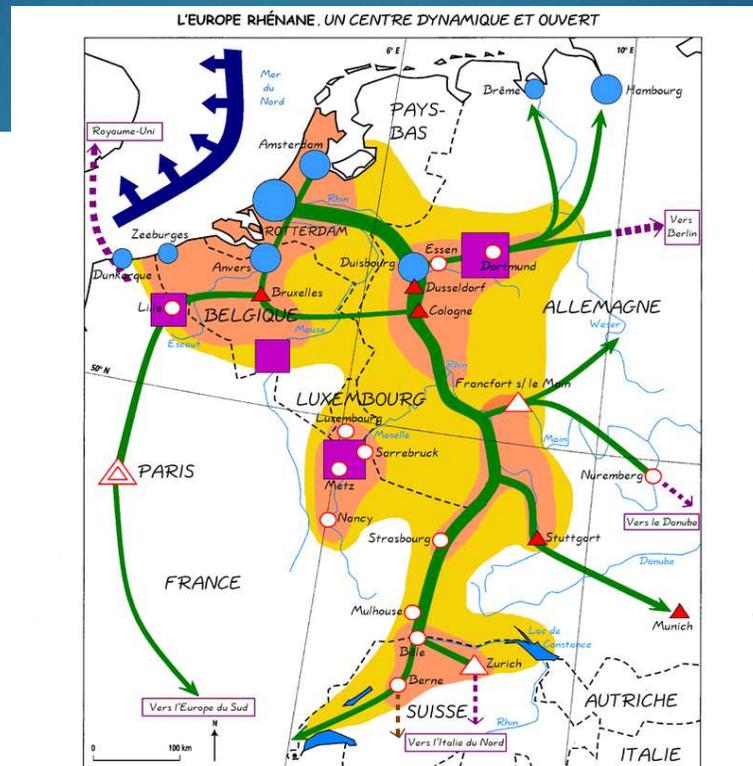
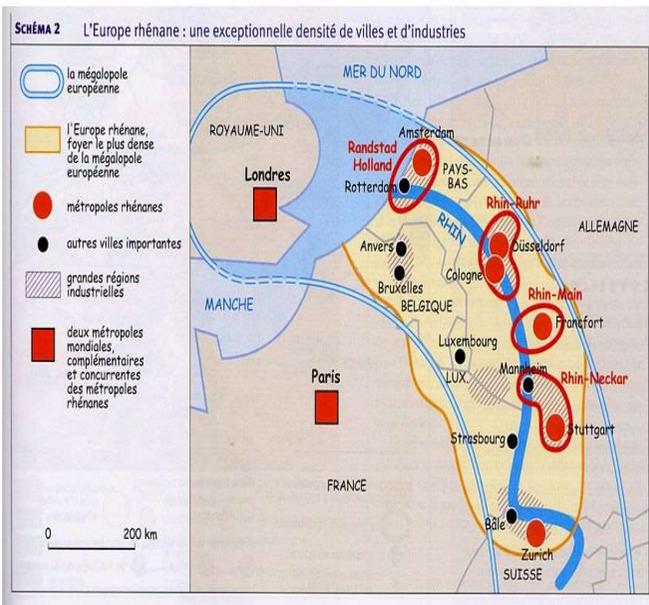
- ❑ Concentration des informations.
- ❑ Concentration du capital.
- ❑ Allers-retours entre acteurs économiques, politiques et culturels.
- ❑ Disposition d'une main-d'œuvre qualifiée (et aussi peu qualifiée dans les banlieues).
- ❑ Marché local important.
- ❑ Hub performant.

Les fonctions internationales stratégiques des métropoles

- ❖ Fonctions décisionnelles et de commandement : gvt politique nationaux ou européens, organisations internationales sièges d'entreprises, filiales de FTN étrangères, marchés financiers.
- ❖ Fonctions d'innovation et de recherche : grandes universités, laboratoires privés et publics concentrés dans les technopoles.
- ❖ Fonctions relationnelles : présence d'un hub important, de coopérations avec les autres grandes métropoles et territoires dynamiques de la globalisation.
- ❖ Fonctions symboliques : infrastructures de loisirs et monuments, musées, image internationale même de la ville, tourisme international important.

Mégalopole, axe rhénan ou ring européen?

Europe rhénane et mégapole européenne



Un axe majeur, une grande façade maritime :

Un couloir de circulation

Axe majeur (voies navigables, autoroutes, voies ferrées...)

Prolongements de l'axe majeur

Une façade maritime

Grands ports

Un espace densément peuplé et industrialisé :

Forte densité de population

Forte concentration des activités

Grand bassin industriel en reconversion

Agglomérations

Centre d'impulsion majeur

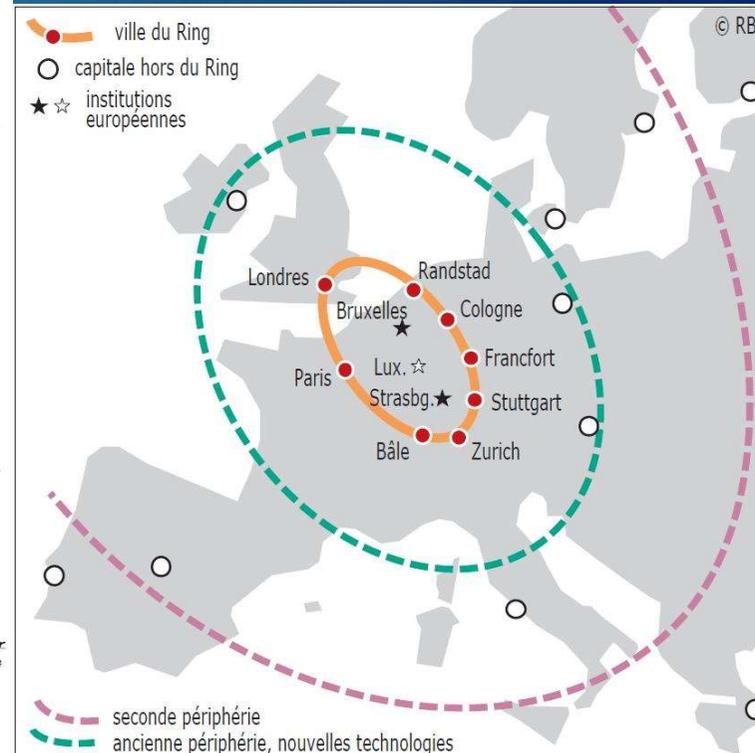
Ville internationale

Metropole régionale

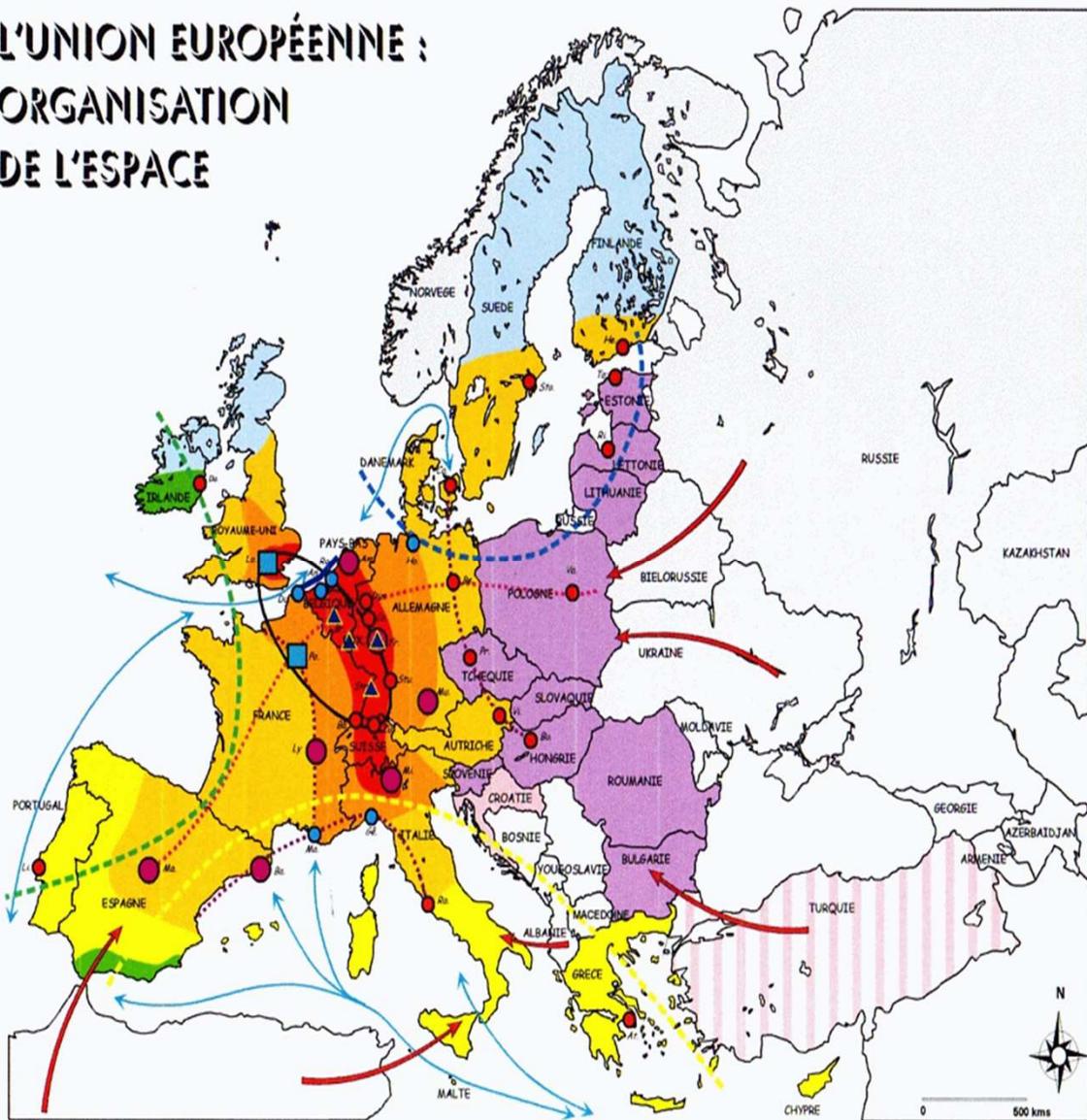
Autre ville importante

Un espace ouvert sur l'Europe et le monde

Facès portuaires, interface avec l'espace mondial



L'UNION EUROPÉENNE : ORGANISATION DE L'ESPACE



Carte Francis Monthe

L'UNION EUROPÉENNE : ORGANISATION DE L'ESPACE

Légende

I. UN ESPACE DIVERSIFIÉ

1°) Le centre de l'Union

- La dorsale européenne, axe central structurant
- Les annexes latérales de la dorsale, zones proches aux activités diversifiées
- La périphérie intégrée

2°) Les périphéries

- Les périphéries méridionales, dominées et aidées
- Les périphéries septentrionales, subpolaires, éloignées et sous-peuplées
- Les périphéries orientales en transition avec l'intégration des PECO dans l'UE et une forte attractivité en matière de délocalisations

II. UN ESPACE STRUCTURE PAR DES PÔLES ET DES AXES URBAINS

1°) Les pôles

- Les villes mondiales, Londres et Paris
- Les métropoles majeures
- Le semis des capitales nationales et des grandes villes dynamiques
- Les centres de décision de l'UE : capitales européennes

2°) Les axes

- L'anneau ("ring") des grandes métropoles décisionnaires : Londres, Paris, Bâle, Zurich, Stuttgart, Francfort, Cologne, Rastatt, Rotterdam
- Les axes urbains nord / sud parallèles à la dorsale
- L'axe de transit NE / SW

3°) Les arcs et les solidarités nouvelles ou potentielles

- L'arc atlantique
- L'arc méditerranéen
- L'arc Baltique

III. UN ESPACE OUVERT SUR LE MONDE

1°) Un espace ouvert sur les horizons maritimes

- Le Northern Range
- Les grands ports maritimes
- Les axes commerciaux majeurs

2°) Un espace attractif pour les migrants

- Les principaux flux migratoires

3°) Les périphéries dynamisées par la mondialisation et l'intégration européenne

- Les périphéries en cours d'intégration par leur capacité d'adaptation et leur dynamisme
- L'élargissement programmé de l'UE : une perspective déjà transformatrice
- La Turquie, une candidature discutée mais un partenaire économique privilégié

Carte Francis Monthe

Préambule du traité de Rome

La construction européenne se donne comme objectif « un développement harmonieux en réduisant l'écart entre les différentes régions et le retard des moins favorisés ».

Les principes de la politique de cohésion.

- Principe d'additionnalité : les financements de l'UE ne viennent que s'ajouter aux financements nationaux, pour éviter que les Etats ne profitent de l'aubaine européenne pour substituer les financements européens aux leurs.
- Principe de conditionnalité : pour recevoir les versements de l'UE, les pays doivent suivre les grandes orientations politiques, sociales et environnementales européennes. Récemment le principe de conditionnalité a été étendu au respect de l'Etat de droit face à la Pologne et la Hongrie. En cas de non-respect, les tranches de financement sont suspendues.

Les institutions et politiques européennes de cohésion

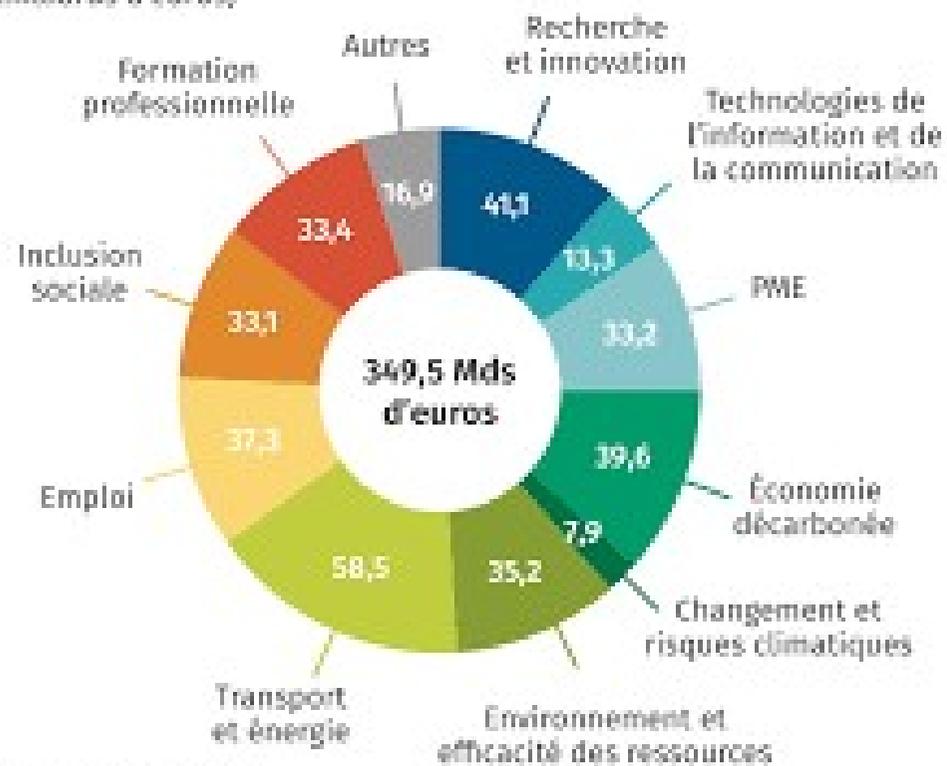
La BEI (57): Banque européenne d'investissement, qui finance des projets de développement dans des territoires en retard de développement.

Le FSE (58): fond social européen, finançant les actions pour venir en aide et insérer les populations les plus désavantagées.

Le FEDER (75): fond européen de développement régional, finance les projets régionaux de développement.

Le fond de cohésion (1994): finance des projets dans les régions dont le RNB/ht est inférieur de 90% à la moyenne européenne.

Que finance la politique de cohésion ? (en milliards d'euros)



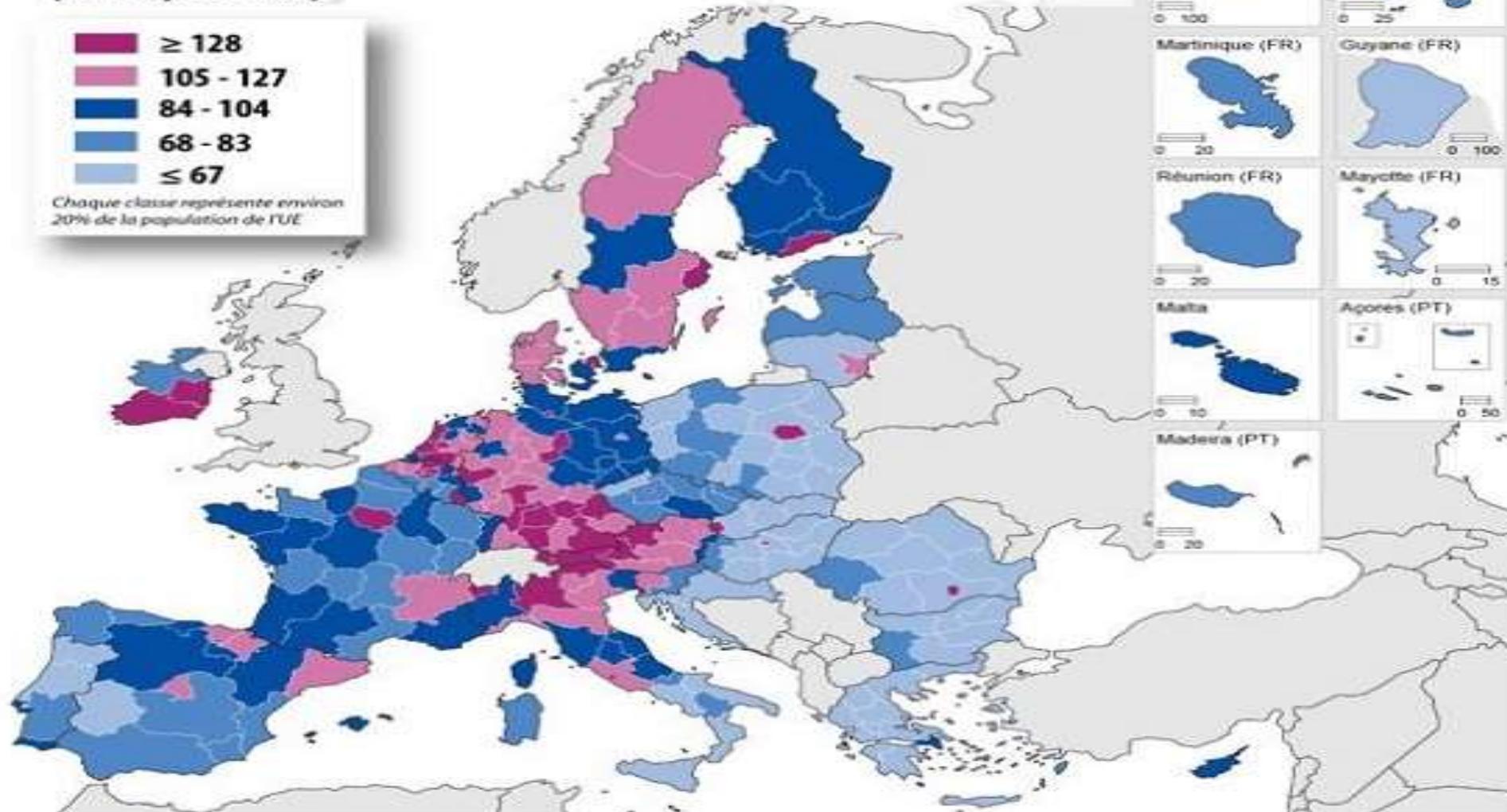
Commission européenne, 2018.

PIB par habitant dans les régions de l'UE, 2018

(en SPA, UE=100)



Chaque classe représente environ 20% de la population de l'UE



Limites administratives: © EuroGeographics © UN-FAO © Turkstat
Cartographie: Eurostat - IMAGE, 02/2020

Les régions dont les PIB/ht sont le plus forts et les plus faibles.

Classement des régions les plus riches	Régions	PIB/ht	Classement des régions les plus pauvres.	Région	PIB/ht
1	Luxembourg	260	1	Mayotte	32
2	Southern (Eire)	240	2	Severozapaden (Bulgarie)	32
3	Praha (Rep. Tchèque)	205	3	Severen tsentralen (Bulgarie)	35
4	Bruxelles capitale	202	4	Yuzhen trenstralen (Bulgarie)	37
5	Eastern and Midland (Eire)	202	5	Yugoiztochen (Bulgarie)	40
6	Hambourg	195	6	Severoiztochen (Bulgarie)	41
7	Ile-de-France	178	7	Nord-est (Roumanie)	44

La politique de cohésion 2021-2027

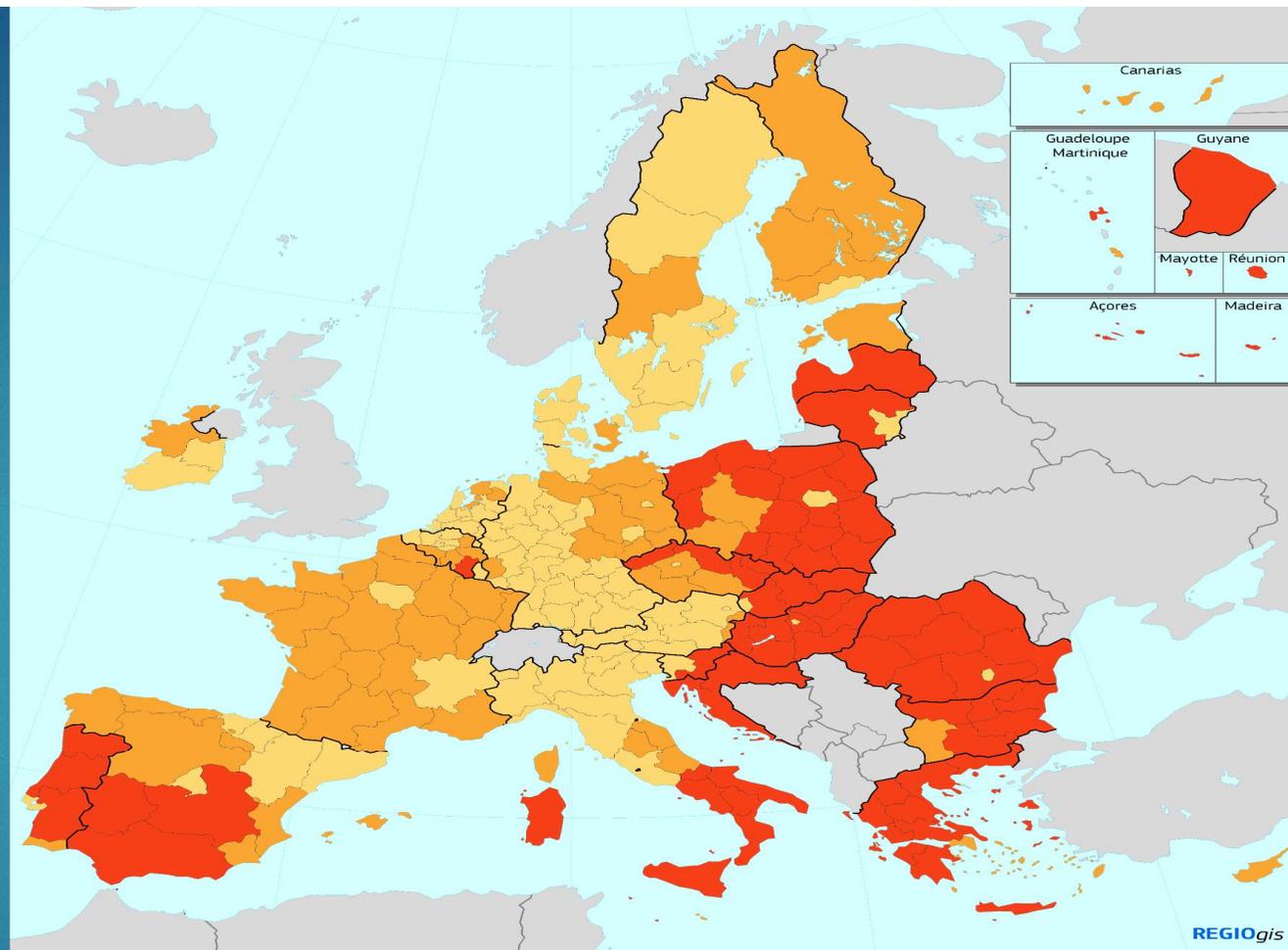
Nom: « Investissement pour l'emploi et la croissance ».

Budget: 320 milliards, deuxième budget européen après la PAC.

Cinq objectifs:

- La compétitivité : innovation et NTIC.
- Transition écologique.
- Amélioration de la mobilité.
- Inclusion sociale
- Projets locaux et durables.

Eligibilité des régions européennes au titre de la politique de cohésion (2021-7)



Investment for jobs and growth goal (ERDF and ESF+) eligibility, 2021-2027

Categories of regions

- Less developed regions (GDP/head (PPS) less than 75% of the EU-27 average)
- Transition regions (GDP/head (PPS) between 75% and 100% of the EU-27 average)
- More developed regions (GDP/head (PPS) above 100% of the EU-27 average)

GDP/head: average 2015-2016-2017

0 500 km

© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

Les nouveaux objectifs de la politique de cohésion: Convergence, compétitivité, coopération territoriale.

- Une part plus importante de financement de projets innovants au sein des territoires les plus dévotés de l'UE, dans un objectif de compétitivité globale de l'UE, et au dépend du principe d'équité.
- Une approche plus locale, avec le dvpt des ITI (investissements territoriaux intégrés) : les pilotages, orientations, etc..., sont définis moins au niveau de l'Etat que de la région auprès des collectivités locales.
- Une approche plus urbaine, avec les plans Urbain I et II puis en 2016 l'Agenda urbain de l'UE, mettant l'action sur la dimension urbaine de la cohésion, à la fois espace de compétitivité, de pauvreté et de dvpt durable= prise en compte de l'espace urbain comme lieu d'action privilégiée au lieu des espaces ruraux ou périphérique comme auparavant, car ville peut être aussi un espace périphérique (banlieue dégueu), compétitif et lieu clef du dvt durable.

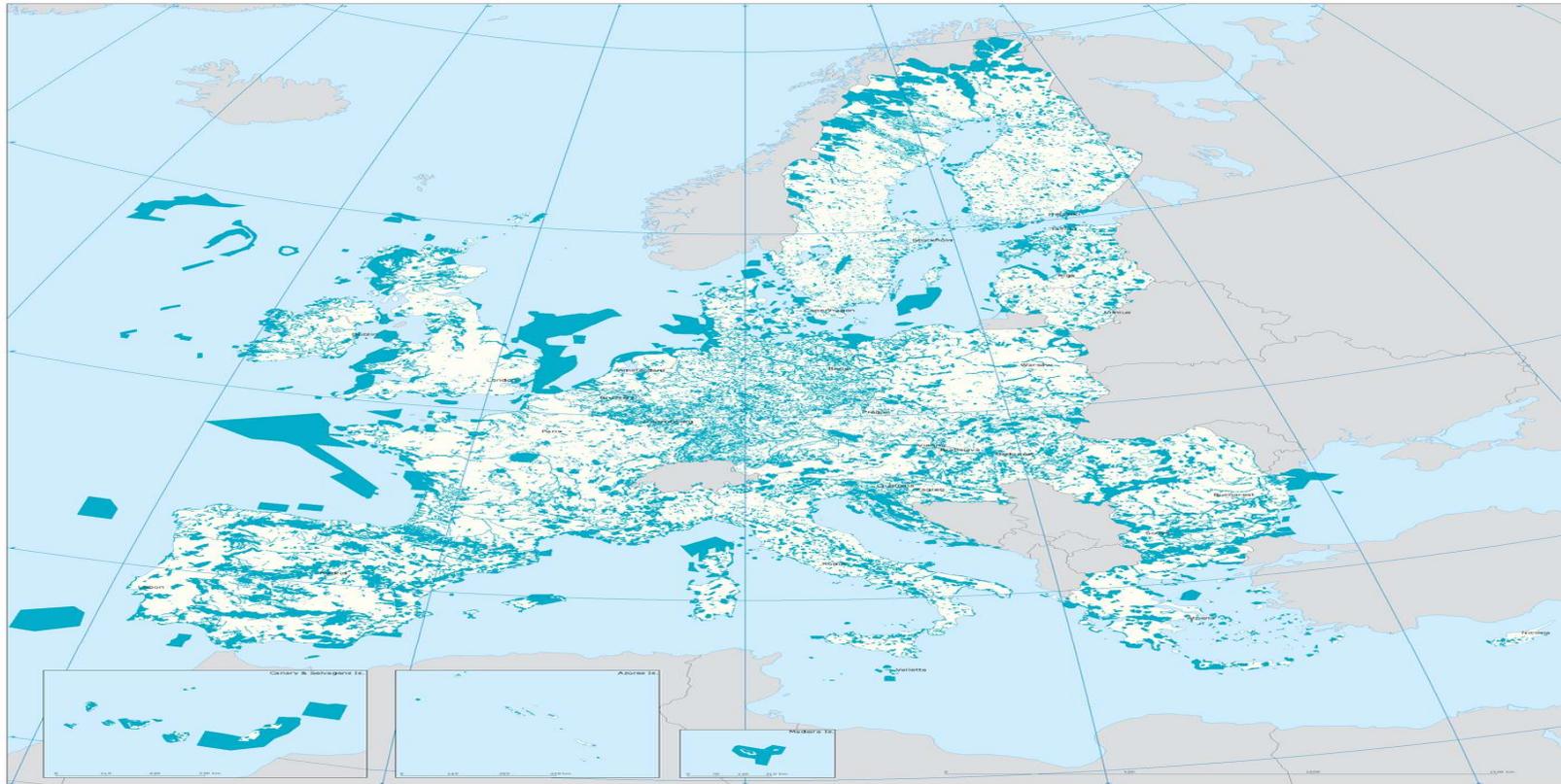
L'environnement dans les traités européens

- Acte unique de 86 et traité de Maastricht : l'acte unique fait de l'environnement une compétence partagée de l'Europe. Le traité de Maastricht en fait un objectif prioritaire, avec des votes à majorité qualifiée pour la plupart des décisions. Un commissaire à l'environnement est créé
- Le traité d'Amsterdam (97) fait rentrer la notion de dvpt durable qui devient centrale.
- Le traité de Lisbonne (2007) demande à l'UE de promouvoir sur le plan international les mesures à prendre pour faire face aux problèmes environnementaux. La lutte contre le changement climatique devient un axe prioritaire, avec la création d'un commissaire à l'action pour le climat.

Institutions et programmes

- Le Conseil européen et les commissaires définissent la stratégie.
- Les PAE : la stratégie est mise en place au sein des PAE, programme d'action communautaire pour l'environnement, qui identifie des domaines prioritaires.
- L'AEE (93) : l'agence européenne pour l'environnement a pour rôle consultatif de fournir des données fiables sur l'environnement afin d'aider à la mise en place de politique environnementale.
- Les programmes LIFE (instrument financier pour l'environnement, 92) : cofinancent des projets de défense de l'environnement dans l'UE et les pays voisins, pour un total de 3 milliards depuis sa création.

Les sites Natura 2000.



NATURA 2000 - EUROPEAN UNION
■ Habitats Directive sites (pSCI, SCI, SAC)

European Environment Agency



SOURCE:
NATURA 2000 - DG ENV, compiled from databases from the Member States.
© NATURA 2000 - DG ENV, compiled from databases from the Member States.
Source: Directorate General for Environment and DG ESTAT.
Version: 1. Updated November 2017.

Les objectifs des PAE et du Green Deal

	Réduction des GES/1990	Part des renouvelables dans le mmix énergétique	Amélioration de l'efficacité énergétique
PAE 2008: objectifs 2020	20%	20%	Rien
PAE 2014: objectifs 2030	40%	27%	27%
Green Deal: objectifs 2030	55%	45%	36-39%

Les axes du Green Deal

- la **fin des émissions nettes de gaz à effet de serre (GES)** d'ici à 2050 ;
- la mise en place d'une "ligne de conduite" pour sortir de la pandémie de Covid-19. Un tiers des 1800 milliards d'euros d'investissements du plan de relance NextGenerationEU et le budget septennal de l'UE serviront à financer les nouveaux dispositifs ;
- la mise en place d'un **mécanisme de "transition juste"** pour accompagner les territoires dans la transition écologique, en particulier les régions dépendantes des industries fossiles ;
- l'élaboration d'un **droit climatique européen** ;
- la croissance économique par la promotion de l'utilisation efficace des ressources en passant à une **économie propre et circulaire**. L'ensemble des secteurs économiques sont concernés : transports, énergie, bâtiment, agriculture, environnement, transports, industrie, finance durable ;
- des investissements massifs, une taxe carbone aux frontières de l'UE, la protection et la promotion de la biodiversité ;
- des sociétés où chaque citoyen trouve sa place

Le volet énergies du Green Deal

- la **refonte du marché européen du carbone** mis en place en 2005 par une révision du système d'échange de quotas d'émission de l'Union. SEQE-EU, le système communautaire d'échange de quotas d'émission, fixe un prix à l'émission de chaque tonne de carbone pour environ 10 000 installations affiliées aux industries hautement polluantes (secteur de l'électricité, industrie manufacturière, compagnies aériennes) et couvre environ 40% des émissions totales de gaz à effet de serre de l'Union ;
- la mise en place d'un **mécanisme d'ajustement carbone aux frontières**. Ce mécanisme s'inscrit en complément du SEQE et vise à renchérir le coût des importations de pays moins regardants sur le plan environnemental ;
- la révision de la **directive sur les énergies renouvelables** et de la **directive sur la taxation de l'énergie** ;
- l'actualisation du **règlement dit de "répartition de l'effort" (nouvelle fenêtre)** avec, pour chaque État, des objectifs renforcés de réduction des émissions pour les bâtiments, le transport routier et le transport maritime intérieur, l'agriculture, les déchets et les petites industries ;
- la nouvelle **stratégie européenne pour les forêts**. La Commission ambitionne la plantation de trois milliards d'arbres à travers l'Europe d'ici 2030 ;
- la réduction de l'empreinte environnementale de l'aviation et du transport maritime en favorisant les carburants durables. L'instauration d'une **taxe sur le kérosène sur les vols intra-européens** est prévue ;
- l'obligation pour le secteur public de rénover 3% de ses bâtiments chaque année ;
- la révision du règlement fixant des normes de CO2 pour les nouvelles voitures. Cette révision annonce la fin des véhicules essence et diesel d'ici 2035.

La hausse du prix du carbone, condition nécessaire à un autre modèle, aura des répercussions sociales que l'UE entend compenser par la création d'un **fonds social pour le climat**. Il doit aider les citoyens à financer les "investissements dans la rénovation, de nouveaux systèmes de chauffage et de refroidissement et une mobilité plus propre". Ce fonds sera alimenté par un montant équivalant à 25% des recettes du système d'échange de quotas d'émission applicable au carburant pour le transport routier et les bâtiments, soit 72,2 milliards d'euros pour la période 2025-2032. Avec une contribution égale des États membres, le fonds sera doté de 144,4 milliards d'euros.

Emissions de GES et évolution (Eurostat 2021)

	Emissions totales de GES en 2017 (Mtonnes)	Variation en % depuis 1990	Emissions de GES/ht en 2017
Allemagne	936	-26%	11,3
Chypre	10	+56%	11,6
Danemark	51	-30%	8,8
Estonie	21	-48%	16
France	482	-13%	7,2
Grèce	99	-6,4%	9
Italie	439	-16%	7,3
Slovaquie	43	-41%	8
Luxembourg	12	-9%	20

Part des énergies renouvelables dans la consommation finale brute (Eurostat 2021)

	2004	2011	2019
UE	9,6	14,6	19,7
Allemagne	6,2	12,4	17,4
France	9,5	10,9	17,2
Finlande	29,2	32,7	43,1
Hongrie	4,4	14	12,6
Pays-Bas	2	4,5	8,8
Roumanie	16,8	21,2	24,3