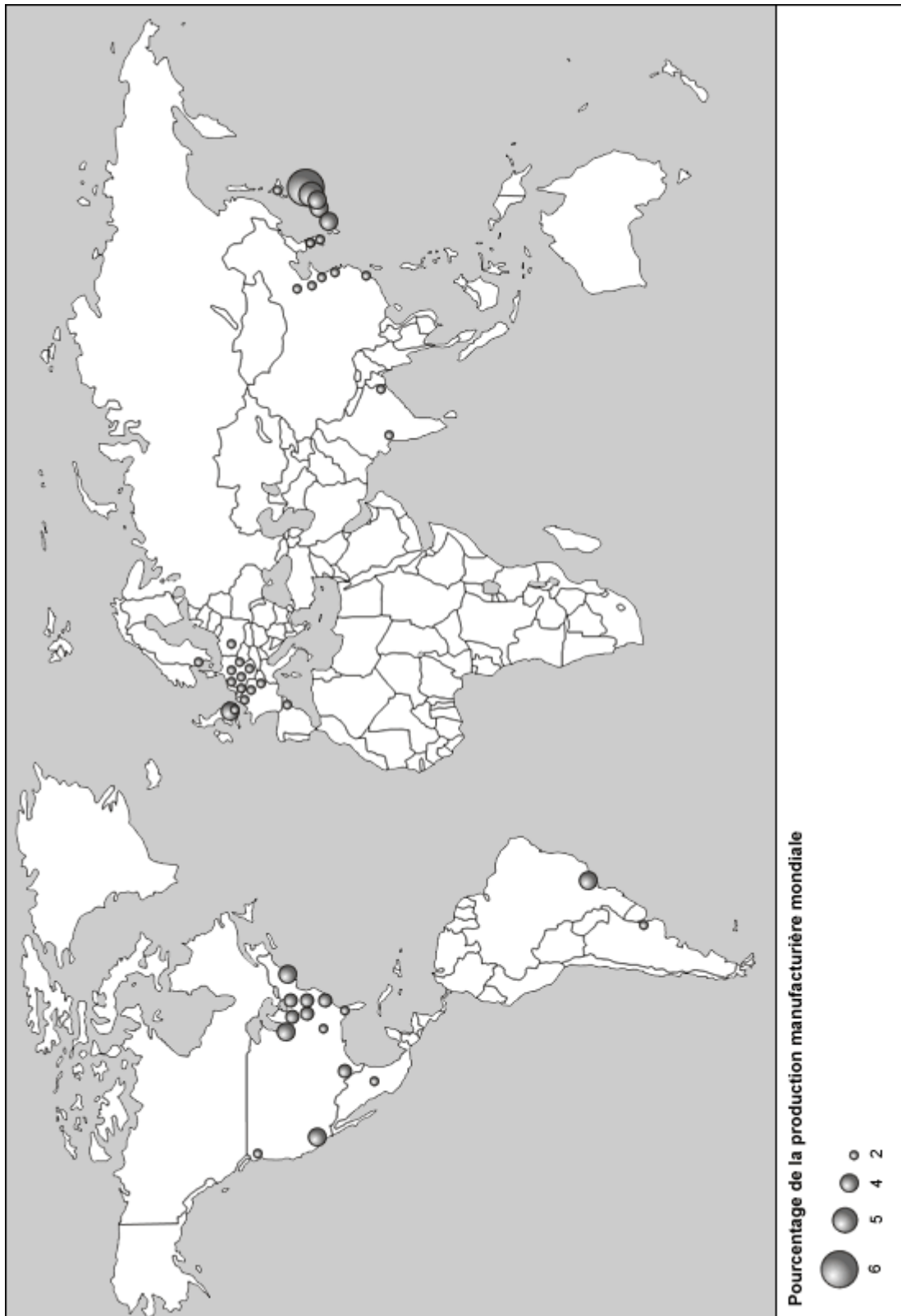


L'Union Européenne, une puissance industrielle ? [Liban, juin 2005]

Dossier documentaire

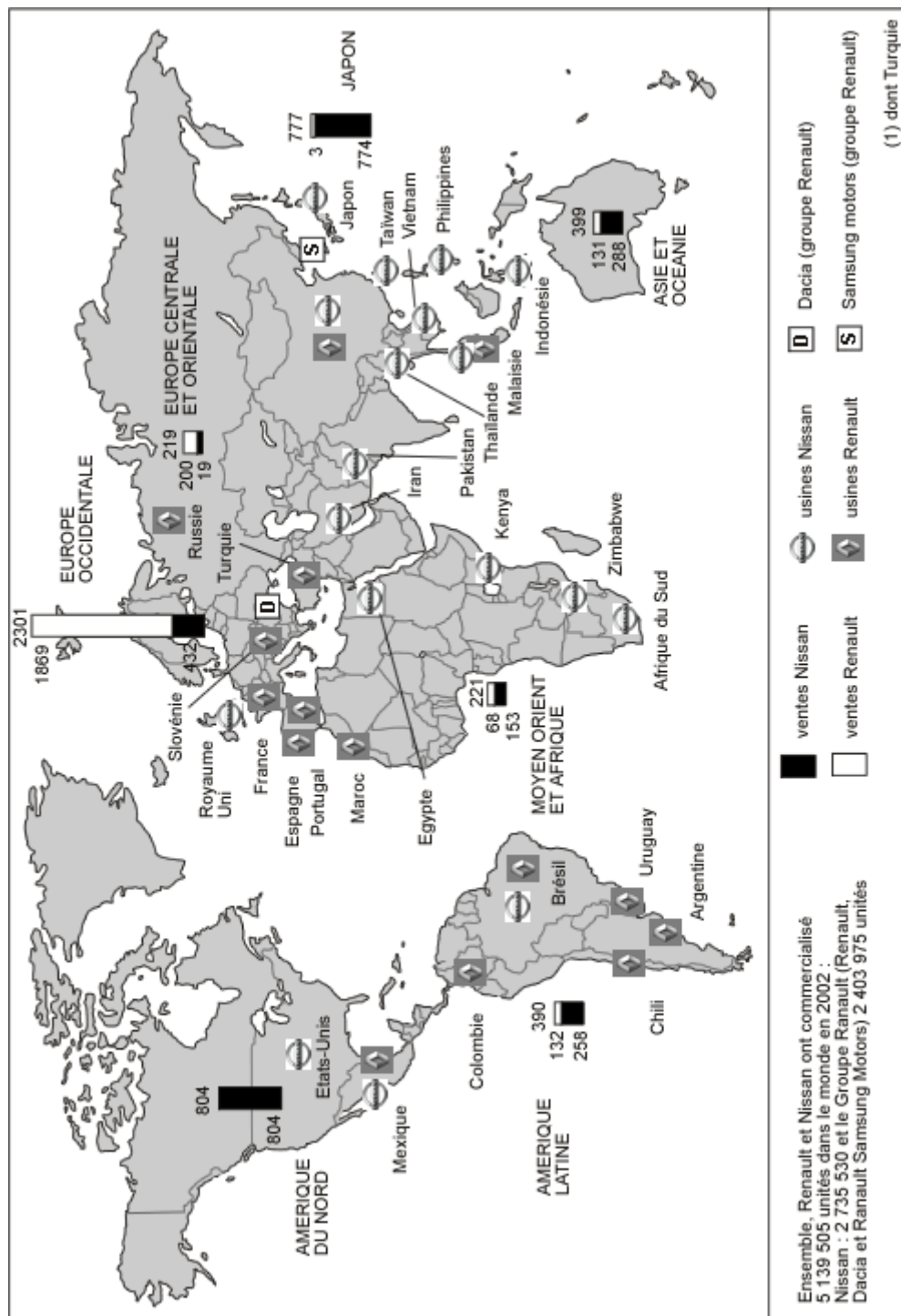
1. Les principaux noyaux d'industrie manufacturière dans le monde en 1999.
2. L'alliance Renault-Nissan, ventes mondiales et implantations industrielles en 2002.
3. Avec l'A380, Airbus vole encore plus haut.
4. Les délocalisations.
5. La recherche européenne à la traîne derrière les Etats-Unis.

• Document 1 : **Les principaux noyaux d'industrie manufacturière dans le monde en 1999.**



D'après Vandermotten, Université libre de Bruxelles, 2003

• Document 2 : **L'alliance Renault-Nissan, ventes mondiales et implantations industrielles en 2002.**



D'après *Atlas Renault*, 2003

- Document 3 : **Avec l'A380, Airbus vole encore plus haut.**

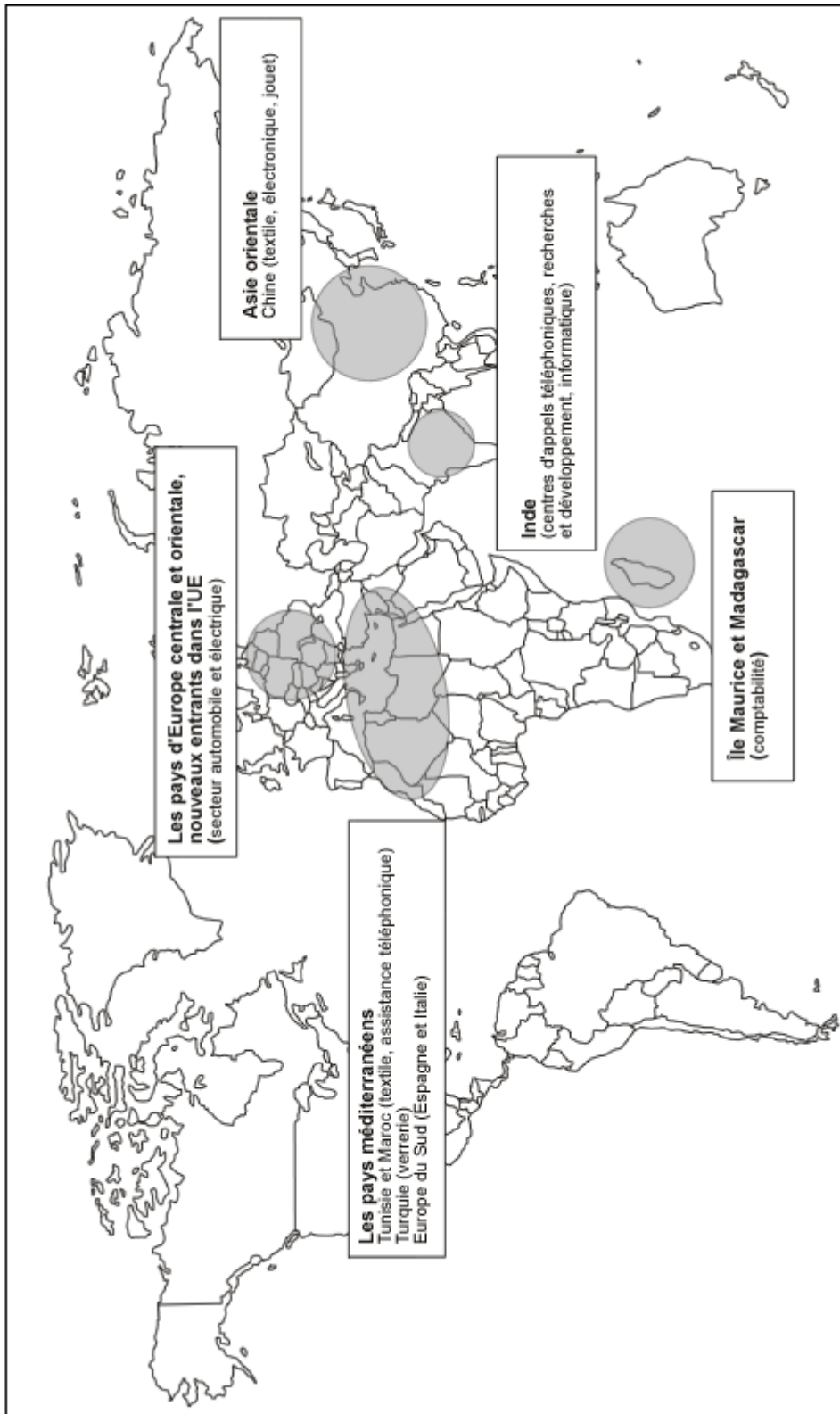
Dans quelques mois, le plus gros avion mondial jamais construit décollera de Toulouse pour son premier vol d'essai. L'A 380 vient compléter une famille d'avions enfantée par la volonté politique des Français et des Allemands, rejoints ensuite par les Britanniques et les Espagnols. De l'A 300, le premier bimoteur au fuselage large, en 1970, à l'A 340, le très long-courrier quadrimoteur, en passant par l'A 320, vendu à plus de 1 600 exemplaires. Son succès, s'il se confirme, devrait sceller pour un moment la domination des Européens sur les Américains dans l'aéronautique civile. Car l'an dernier, pour la première fois, Airbus a livré davantage d'avions que Boeing dans le monde. Et il a engrangé 284 commandes, contre 240 pour le camp d'en face. Boeing challenger d'Airbus ! Qui aurait pu imaginer cela lorsque les premières esquisses du successeur du B 747 sont réalisées en 1993 ? À l'époque, Airbus, encore un consortium européen(1), plafonne à 30 % de part de marché. [...]

Onze ans plus tard, l'A 380 est là. Dans l'immense hall d'assemblage Jean-Luc-Lagardère, construit pour le superjumbo européen, on peut le voir enserré dans les échafaudages mais déjà doté de ses immenses ailes. C'est le plus grand projet industriel jamais lancé en Europe, avec des sites de production en Angleterre, en Allemagne, en Espagne, en Belgique, et en France bien sûr.

Kira Mitrofanoff, Challenges, n° 226, 10 juin 2004.

1. Créé en 1970, Airbus est d'abord un consortium européen (groupement d'entreprises) ; c'est aujourd'hui une filiale d'EADS et de BAE Systems.

• Document 4 : **Les délocalisations.**



D'après <http://www.lemonde.fr>

• Document 5 : **La recherche européenne à la traîne derrière les Etats-Unis.**

Le Japon a investi, en l'an 2000, 3 % de son produit intérieur brut (PIB) dans la recherche, les États-Unis 2,7 %, tandis que l'Union européenne stagnait à 1,93 %. À taux de change constant, l'Amérique a, cette année-là, consacré à la recherche 100 milliards d'euros de plus que l'Europe. Cet écart a doublé en cinq ans. Il explique en grande partie le différentiel de productivité qui se creuse entre les deux rives de l'Atlantique, et dont la Commission européenne s'était alarmée au mois de mai. La prise de conscience du danger a conduit les Européens, au sommet de Barcelone, en mars, à s'engager à investir d'ici la fin de la décennie 3 % de leur PIB dans la recherche. [...]

Cet écart croissant entre les deux côtés de l'Atlantique est dû essentiellement à la faiblesse de l'investissement privé, deux fois moins élevé en Europe qu'aux États-Unis. La puissance publique américaine joue un rôle important pour aider cette recherche privée. Grâce aux commandes de l'industrie militaire ou aux accords avec les universités américaines, 12,3 % des recherches des entreprises sont financées par des fonds publics, contre 8,5 % en Europe.

Au moment où l'administration Bush augmente de 47 % le budget de la Défense, *«Il n'y a pas de prise de conscience suffisante qu'il faut mener cette politique industrielle à l'échelle européenne»*, avertit M. Busquin. Le commissaire souligne que *«jusqu'à une période récente, l'effort de recherche consenti dans un État était considéré comme un élément de support à son industrie nationale»*, aboutissant à des déperditions d'énergie. Si l'Europe a réussi à unifier son industrie aéronautique autour d'Airbus, le couple Siemens/Deutsche Bahn et Alstom/SNCF se sont livrés à une concurrence féroce et coûteuse pendant un demi-siècle.

Les programmes de recherche européens représenteront 17,5 milliards d'euros de 2002 à 2006 - à comparer avec les 40 milliards d'euros annuels d'aide à l'agriculture. De nombreuses voix demandent qu'ils soient augmentés. Ils doivent, pour M. Busquin, être *«le liant»* pour coordonner les politiques nationales et les efforts industriels.

Arnaud Leparmentier, *Le Monde*, 26 juin 2002.

PREMIERE PARTIE

Analysez l'ensemble documentaire en répondant aux questions :

1. Quels sont les principaux pôles industriels du monde (document 1) ?
2. Relevez les aspects de la puissance industrielle européenne montrés par les documents 2 et 3 ?
3. D'après le document 2, quel intérêt Renault a-t-il à contrôler l'entreprise japonaise Nissan ?
4. Analysez le document 4.
5. D'après les documents 1, 3, 4 et 5, quelles sont les limites de la puissance industrielle européenne ?

DEUXIEME PARTIE

En vous fondant sur ce travail préparatoire, sur les informations extraites des documents et sur vos connaissances personnelles, rédigez une réponse organisée au sujet : "L'Union européenne, une puissance industrielle ?"