

## Chapitre H (VII)

# L'EUROPE RHENANE, CŒUR ECONOMIQUE DE L'EUROPE

## I. AU CŒUR DE L'UNION EUROPEENNE

*Qu'est-ce que l'espace rhénan ?*

### A) Un grand espace à l'échelle européenne

#### 1) Un bassin fluvial

L'Europe rhénane s'étend des Alpes, où le Rhin prend sa source, à la mer du Nord, sur 750 km à vol d'oiseau. Comme son nom l'indique, cet espace est organisé autour du bassin du Rhin, qui a constitué dans l'histoire, tour à tour, une frontière et un grand axe économique.

#### 2) Un espace citoyen actif

L'espace rhénan se définit par une combinaison originale entre un très dense réseau de villes, une puissante industrie, une forte densité d'hommes et d'activités et une richesse ancienne.

#### 3) Un espace transnational

L'espace rhénan est aussi un espace transnational, constitué par la Belgique, les Pays-Bas, le Luxembourg, une large partie de l'Allemagne et une petite part de la France, ainsi que la plus grande partie du territoire suisse. Ces régions entretiennent des relations fortes et ont été à l'origine du projet européen.

### B) Les vicissitudes historiques de l'espace rhénan

#### 1) La limite de l'empire romain

Rome fixa sur le Rhin la limite orientale de son empire, jalonnée de forteresses face à la Germanie barbare, tandis que sur la rive gauche s'épanouissait une brillante civilisation urbaine (Cologne, Coblence, Mayence, Trèves, etc.).

#### 2) Emission politique et prospérité économique

Après la dislocation de l'empire de Charlemagne (qui avait sa capitale à Aix-la-Chapelle), l'espace rhénan acquit ses caractères majeurs : d'une part, l'émission politique en une série de petits États (principautés), d'autre part, la prospérité économique fondée sur les échanges puis sur l'industrie.

#### 3) Le développement des villes drapantes

Le Rhin connut un âge d'or du XIIe au XVIe siècle grâce aux échanges entre les villes drapantes des Flandres et l'Italie du Nord, stimulés par l'ouverture dans les Alpes de la route du Saint-Gothard (1230).

#### 4) La longue éclipse des pays rhénans allemands

Le schisme religieux de la Réforme (qui éclate à Worms, près d'Heidelberg), l'antagonisme entre la France et les Habsbourg, expliquent la longue éclipse des pays rhénans allemands (fin XVIe-début XIXe siècle), tempérée par la

prospérité des Provinces-Unies (Pays-Bas), à partir du XVIIe siècle.

#### 5) Un foyer industriel et de circulation convoité

Après 1815, avec l'essor du charbon de la Ruhr, la Prusse s'affirma comme puissance rhénane et le Rhin devint le centre de l'affrontement franco-allemand. Néanmoins, en 1868, par le traité de Mannheim, les puissances riveraines adoptèrent le principe de la liberté de navigation sur le Rhin, qui relança le trafic, fluvial et portuaire.

Après la Seconde Guerre mondiale, le Rhin a retrouvé une forte dynamique économique et politique.

### C) Le centre de l'Union européenne

#### 1) L'Europe politique est un projet rhénan.

Longtemps terre d'affrontement, l'espace rhénan a été le point de départ de la construction européenne. C'est un Mosellan, Robert Schuman (1886-1963), ministre français des Affaires étrangères, qui lança la construction européenne. Côté allemand, c'est un autre Rhénan, Konrad Adenauer, premier chancelier de l'Allemagne fédérale, qui participa au rapprochement décisif en signant, le 22 janvier 1963, avec le général de Gaulle, le Traité de l'Élysée, qui scellait la réconciliation entre la France et l'Allemagne.

#### 2) Les centres qui assurent le fonctionnement de l'UE se situent dans l'espace rhénan :

la Commission est à Bruxelles, de même que le Parlement, lequel navigue entre Luxembourg (où se trouve son secrétariat général), Strasbourg (les sessions plénières) et Bruxelles (réunion des commissions). La Cour de justice siège à Luxembourg et la Banque européenne est à Francfort.

## II. L'IMPORTANCE DES ECHANGES

*En quoi la circulation est-elle un moteur de développement ?*

### A) La Northern Range : première façade maritime du Monde

#### 1) L'espace rhénan est un espace de circulation

Il fonctionne en symbiose avec le reste du Monde, via la façade maritime la plus active d'Europe. La « Northern Range » est le littoral compris entre Hambourg et Le Havre. Si on laisse de côté l'axe de la Seine, qui n'est pas en connexion directe avec les pays rhénans, le reste de cette façade littorale a pour arrière-pensées l'Europe rhénane (Nord de la France, Belgique, Pays-Bas, Allemagne). On y trouve, sur un littoral court (600 km), une exceptionnelle concentration de ports de premier plan, totalisant un trafic de 850 Mt. Le premier port européen, Rotterdam (322 Mt) y devance Anvers (133 Mt), Hambourg (98 Mt) et Amsterdam (70 Mt).

#### 2) Des ports d'importation de pétrole

Ces ports sont principalement des ports d'importation (en premier lieu de produits pétroliers) : souvent plus de 70% du trafic.

#### 3) Des exportations sont essentiellement constituées de produits industriels

Ils proviennent soit de leur **arrière-pays** qui contient les principales régions industrielles du continent (Ruhr, vallée du Rhin, Sarre, Lorraine, etc.), soit des **puissantes zones industrialo-portuaires** qui les entourent : sidérurgie de Dunkerque ou d'Ijmuiden (près d'Amsterdam), industrie chimique de Rotterdam ou d'Anvers. Anvers est devenu l'un des principaux pôles chimiques européens depuis les années 1960.

## B) Un faisceau unique de moyens de communication

### 1) Les multiples liaisons avec l'arrière-pays

Un port ne fonctionne que grâce à ses liaisons avec l'arrière-pays. Les ports de la mer du Nord bénéficient de **remarquables infrastructures de communications : fleuves et cours d'eau** accessibles aux péniches de grande taille (Rhin, Escaut, Fîbe), reliés entre eux par des **canaux à grand gabarit** (canal de Dunkerque à Valenciennes; le *Mittellandkanal* d'orientation Ouest-Est, mis en service en 1938 pour relier les grands cours d'eau allemands) ; **nombreuses voies ferrées, le plus dense réseau d'autoroutes du Monde.**

### 2) Un trafic fluvial important

Avec un chenal de 120 m de large, accessible à la navigation à grand gabarit sur 800 km, **le Rhin dessert au meilleur coût un vaste espace industriel et urbain** allant des ports de la mer du Nord aux Alpes et aux pays danubiens. Le trafic fluvial y est considérable : 100 Mt vers l'amont et 50 Mt vers l'aval. **Le port de Duisbourg**, au confluent Rhin-Ruhr est le premier port fluvial du Monde (env. 50 Mt).

## C) Branchements et percées : relier et prolonger l'axe central

### 1) Les liaisons récentes vers l'est :

La **réunification de l'Allemagne** a permis à Hambourg d'élargir sensiblement son arrière-pays à l'ex Allemagne de l'Est ainsi qu'à la République tchèque. De même, **le canal entre le Main**, affluent du Rhin, **et le Danube**, permet aux ports de la mer du Nord de pousser leurs avantages jusqu'en Hongrie.

### 2) Le développement des liaisons vers le sud

Enfin, les **percées alpines en cours (Saint-Gothard)** vont encore **renforcer l'emprise des ports de la mer du Nord**. En effet, toutes ces infrastructures ont pour **objectif d'élargir leur arrière-pays au-delà des Alpes** : ainsi, Milan a pour débouché maritime premier Rotterdam, avant Gênes ! Et Budapest exporte actuellement plus par Rotterdam que par les ports roumains de la mer Noire. Les ports belges et néerlandais étendent leur influence sur plus du quart Nord-Est de la France.

## III. L'EUROPE DES VILLES, DE L'INDUSTRIE ET DE LA RICHESSE

*D'où vient la richesse actuelle de l'Europe rhénane ?*

## A) Une terre de villes

### 1) Un semis de villes denses

L'espace rhénan comprend un **semis de villes d'une exceptionnelle densité**, constitué d'une **suite de villes de toutes tailles**, à l'exception de métropoles d'importance mondiale (Londres et Paris, villes mondiales, ne font pas partie de l'espace rhénan) : **de grandes villes** (Amsterdam, Bruxelles, Cologne, Francfort ou Zurich), **de nombreuses villes moyennes** (Liège, Mannheim ou Strasbourg) **et d'innombrables petites villes**, coexistent avec de vastes régions urbaines.

### 2) Une concentration urbaine exceptionnelle héritée de l'histoire

**Chaque grande période de l'Europe rhénane a laissé une génération de villes** : villes de **fondation romaine** (comme Cologne), **villes marchandes du Moyen Âge** (comme Amsterdam), **villes princières** des **temps modernes** (comme Mannheim), villes de la **Révolution industrielle** (comme Essen).

### 3) Des aires urbaines étendues

Du fait **d'intenses circulations**, l'Europe rhénane se distingue désormais par l'étendue de ses aires urbaines : **conurbations et régions urbaines** rassemblent désormais la **plus grande partie** de la population. Tel est le cas de **la Randstadt-Holland** ou de la région Rhin-Ruhr.

## B) De grandes régions industrielles

### 1) Un des grands ensembles industriels du Monde:

On y trouve **toutes les générations d'industries**. Avant même la Révolution industrielle, on y trouvait de petits bassins industriels ; mais, surtout, **la région s'industrialisa** puissamment au XIXe siècle grâce à ses **gisements de charbon** (Ruhr, Sarre, Campine et Borinage belges, Limbourg néerlandais, Lorraine), **de lignite** (bassin de Cologne) **et de fer** (Lorraine/Luxembourg) : sur la plupart de ces gisements, **sidérurgie et industrie chimique** firent pendant plus d'un siècle la **richesse de l'Europe rhénane**, Ruhr en tête. Alors s'édifièrent **des fortunes considérables** qui fondèrent le **capitalisme rhénan** : les Krupp, les Mannesmann et les Thyssen (sidérurgie), Friedrich Bayer (chimie) venaient de Rhénanie-Westphalie et constituèrent de **vastes empires industriels**.

### 2) De nouveaux secteurs industriels

Au XXe siècle, d'autres très grandes entreprises se constituèrent dans des secteurs industriels nouveaux : **le pétrole** avec la Royal Dutch Shell (anglo-néerlandaise), à La Haye, **l'automobile** avec Daimler-Benz (Mercedes), à Stuttgart...

### 3) De multiples reconversions des premières entreprises

Les entreprises nées au XIXe siècle, font toujours partie du paysage économique européen, même si elles ont subi de multiples reconversions depuis leur fondation. Si Krupp est toujours actif dans la sidérurgie et Bayer dans la chimie, **Thyssen** s'est notamment tourné vers les constructions mécaniques, tandis que **Mannesmann** se redéployait dans la téléphonie mobile et que **Preussag** abandonnait l'industrie pour devenir le premier groupe mondial de tourisme (TUI, Nouvelles Frontières, etc.).

## C) Des métropoles qui comptent : de hauts-lieux de la mondialisation

De plus en plus, **les métropoles de l'Europe rhénane s'affirment à l'échelle supranationale**, en accueillant les **sièges sociaux** de nombreuses firmes multinationales (Amsterdam, Bruxelles, Cologne, Düsseldorf, Luxembourg, Rotterdam, Stuttgart, etc.) et **les bureaux des centres de décision européens** (Bruxelles, Luxembourg, Strasbourg). Francfort est la grande place financière du continent et les banques de Zurich collectent de l'argent du Monde entier.

#### Classification des villes de l'espace rhénan

Type de ville	Espace rhénan
Métropole de rang mondial	
Métropoles européennes majeures	Amsterdam
Métropoles européennes	Bruxelles
Grandes villes d'importance européenne	Cologne, Düsseldorf, Francfort, Genève, Zurich
Grandes villes à potentiel européen	Anvers, Hanovre, Lille, Rotterdam, Strasbourg, Stuttgart
Villes d'importance nationale	Eindhoven, Gand, La Haye, Liège, Mulhouse, Metz, Nancy, Sarrebruck, Valenciennes

Source : C. Rozenblat, P. Cidille, Les villes européennes, Analyse comparative, La Documentation française, 2003.

## IV. L'ORGANISATION DE L'ESPACE RHENAN

### Pourquoi peut-on qualifier le Rhin de « trait d'union européen » ?

Dans un ensemble caractérisé par de fortes densités et un haut niveau de vie, plusieurs régions s'individualisent.

#### A) Les estuaires et leur arrière-pays

##### 1) La Randstad-Holland.

On appelle ainsi une **vaste conurbation qui réunit les villes les plus importantes des Pays-Bas**, parmi lesquelles la capitale (**Amsterdam**), le siège du gouvernement (**La Haye**) et le premier port européen **Rotterdam**. Entre ces pôles urbains majeurs, **l'urbanisation est continue**. La Randstad compte plus du tiers de la population néerlandaise (5 millions d'habitants), rassemble tous les types d'industries, ainsi que des services de haut niveau.

##### 2) Le réseau belge : Bruxelles et les villes portuaires

L'Ouest de la Belgique est une vaste région urbanisée dont les pôles sont l'agglomération-capitale, Bruxelles, **Anvers**, à la fois centre tertiaire et premier port du pays, à la tête d'une puissante industrie lourde, et **l'ensemble Gand-Zeebrugge**.

#### B) Les grandes régions du Rhin moyen

##### 1) L'ensemble Rhin-Ruhr.

Avec **plus de 11 millions d'habitants**, cet ensemble est **le plus peuplé de toute l'Europe rhénane**. Il rassemble **d'importantes métropoles** (Cologne, Düsseldorf), **de grandes villes industrielles** (Essen, Bochum, Mönchen-Gladbach, etc.), **des villes tertiaires** (Bonn, Munster). Cette région industrielle a fondé sa fortune sur **l'exploitation du charbon**, à partir du milieu du XIXe siècle, et sur **l'industrie lourde**. Aujourd'hui, l'exploitation charbonnière a beaucoup régressé, comme l'industrie lourde. De **multiples plans de reconversion** ont réorienté l'économie régionale vers des **industries de transformation** et le **secteur tertiaire**

(services, loisirs) ; de gros efforts de **restauration de la qualité de l'environnement** y ont été entrepris.

##### 2) La région Rhin-Main-Neckar.

Entre les confluent du Main et du Rhin et du Neckar et du Rhin, sur à peine 60 kilomètres, se rassemblent plusieurs villes importantes dominées par la **métropole de Francfort**, pôle financier de l'Allemagne : **villes tertiaires** (Heidelberg, ville universitaire, Wiesbaden, ancienne ville thermale; Mannheim, Mayence, anciennes capitales politiques) **voisinent avec des villes industrielles** (Offenbach, Ludwigshafen).

##### 3) «Silicon Neckar».

**Autour de Stuttgart**, grande ville tertiaire et industrielle (Mercedes, Porsche, Bosch), capitale du Land du Bade-Wurtemberg, le plus dynamique de l'Allemagne, la région du moyen Neckar (2,5 millions d'habitants) est une suite d'établissements industriels dont beaucoup de **haute technologie**.

##### 4) La région de Bâle.

**Si Bâle est en Suisse, ses prolongements urbains et industriels sont en Allemagne et en France**: l'ensemble constitue une région frontalière dans laquelle **l'industrie chimique** joue un rôle moteur.

### C) L'amont : les Alpes et leur avant-pays

**Une partie des Alpes appartient à l'Europe rhénane avec laquelle les échanges sont anciens** : l'ouverture de la route du col du Saint-Gothard, au Moyen Âge, fut à l'origine d'un itinéraire marchand et de la prospérité de nombreuses villes du **Rhin**. **Aujourd'hui, les percées alpines suisses**, intensément fréquentées, assurent **une liaison centrale entre pays rhénans et Italie du Nord**. Par ailleurs, les **Alpes suisses** sont une **région touristique importante**, fréquentée en hiver comme en été. Au pied des Alpes, **Zurich** est la capitale économique de la Suisse et **l'une des grandes places financières du continent**.

#### CHIFFRES-CLES

- Superficie totale: 237491 km<sup>2</sup>.
- Population totale: 75,4 millions d'habitants.
- Trois Etats : Belgique (30 507 km<sup>2</sup> ; 10,3 M hab.), Pays-Bas (40 840 km<sup>2</sup> ; 16 M hab.) Luxembourg (2 586 km<sup>2</sup> ; 0,438 M hab.)
- Deux régions françaises : Lorraine (23 500 km<sup>2</sup> ; 2,3 M hab.) et Alsace (8 310 km<sup>2</sup> ; 1,73 M hab.)
- Vingt cantons suisses (19 400 km<sup>2</sup> et 5 M hab.)
- *Länder* de l'Allemagne rhénane : Rhénanie-du-Nord-Westphalie (34 068 km<sup>2</sup> ; 18 M hab.), Rhénanie-Palatinat (18 846 km<sup>2</sup> ; 4 M hab.), Hesse (21 115 km<sup>2</sup> ; 6 M hab.), Bade-Wurtemberg (35 750 km<sup>2</sup> ; 10,5 M hab.), Sarre (2 569 km<sup>2</sup> ; 1,1 M hab.)