

Cours - L'Europe rhénane [MB v1.5]

Sommaire

Introduction.....	1
1. Un espace de communication intense axé sur le Rhin.....	2
1.1. Le Rhin, un fleuve international.....	2
1.2. Un axe de transport de premier plan : la puissance logistique.....	5
2. Une région économique puissante et très urbanisée.....	12
2.1. Le cœur économique de l'Europe.....	12
2.2. Le coeur urbain de l'Europe.....	14

Table des illustrations

Illustration 1: Cologne, métropole rhénane et 4ème ville allemande (1 million hab. 2006).....	3
Illustration 2: L'Usine BASF de Ludwigshafen.....	5
Illustration 3: Trafic sur le Rhin.....	7
Illustration 4: L'extension du port de Rotterdam.....	9
Illustration 5: Rotterdam : installations et trafic portuaires en 2003.....	10
Illustration 6: Parc d'attraction Europa Park.....	13

« Il y a toute l'histoire de l'Europe [...] dans ce fleuve des guerriers et des penseurs, dans cette vague superbe qui fait bondir la France, dans ce murmure profond qui fait rêver l'Allemagne. Le Rhin réunit tout. »

(Hugo, Victor, *Le Rhin*, 1842).

Introduction

L'Europe rhénane n'a jamais été un espace politique car le Rhin n'a jamais constitué la colonne vertébrale d'une construction politique.

L'Europe rhénane appartient en totalité au « monde germanique » au sens large du terme : [République fédérale d'Allemagne](#), Confédération suisse (partie germanophone ou [Suisse alémanique](#)), [Royaume des Pays-Bas](#), [Royaume de Belgique](#) (partie flamande), [Grand-Duché de Luxembourg](#) et régions françaises d'[Alsace](#) et de [Lorraine](#), si l'on excepte le bassin supérieur de la [Meuse](#) ([Wallonie](#), Lorraine [romane](#)).

Ce fut sous l'Ancien Régime une terre de tolérance et de liberté : la liberté des cultes et la liberté d'expression plus ou moins en vigueur dans la plupart des pays rhénans ont favorisé le développement d'une civilisation ouverte aux influences extérieures. Aujourd'hui, le fleuve tient encore une place majeure dans l'imaginaire collectif allemand, surtout depuis que le Romantisme a redécouvert et réhabilité le Moyen-Âge.

L'Europe rhénane ne saurait non plus être assimilée au seul bassin fluvial du Rhin : Nuremberg, sur un [affluent](#) du [Main](#) n'en fait pas vraiment partie à la

différence de la [Meuse](#), donc de la Belgique et du Luxembourg, puisqu'elle se jette dans le même [delta](#) sans en être un [affluent](#).

Cependant, on peut définir l'Europe rhénane : c'est en fait un espace de villes et de flux axé sur le fleuve et au cœur des échanges de l'Europe.

L'espace rhénan, composante de la fameuse « [Banane bleue](#) » de [Roger Brunet](#), est une concentration d'hommes, de production énergétique et industrielle, de flux de transport (avec le premier port européen, [Rotterdam](#)), de sièges sociaux de grandes firmes, d'institutions politiques et financières.

L'Europe rhénane est depuis longtemps un espace « extraverti » qui communique facilement avec la plaine d'Allemagne du Nord, le bassin danubien, l'Italie du Nord (par les cols et aujourd'hui les percées alpines), le [sillon rhodanien](#), le [Bassin Parisien](#), et possède une large ouverture maritime sur l'une des mers les plus fréquentées du monde, la [mer du Nord](#) (en particulier le Pas-de-Calais et le couloir maritime du [Dogger Bank](#)).

C'est un espace très urbanisé avec une trame de villes à la fois plus dense et composée d'unités plus petites que dans le reste de l'Europe ce qui n'empêche pas la présence de conurbations comme le [Randstad-Holland](#)¹.

1. Un espace de communication intense axé sur le Rhin

1.1. Le Rhin, un fleuve international.

• Une frontière ou un lien ? :

- Le Rhin est longtemps resté un fleuve difficilement franchissable, avec un petit nombre de ponts, donc un obstacle avec en quelque sorte vocation à être une frontière. Il le reste encore à maints égards. Pendant l'Antiquité, le Rhin fut longtemps le [limes](#), la frontière de l'Empire romain jusqu'à l'invasion des [Vandales](#), des [Suèves](#) et des [Alains](#) en 406 apr. J.-C. Au Moyen-Âge, la [Lotharingie](#) du [traité de Verdun](#) (843) était pour l'essentiel un État de rive gauche du Rhin, le fleuve constituant la frontière avec la Germanie (ou Francie de l'Est c'est-à-dire la future Allemagne).

- Le Rhin redevint ligne d'affrontements avec l'expansion territoriale de la France de Louis XIV (qui annexa l'Alsace) et l'émergence d'un État fort sur la rive droite (la Prusse, qui devint une véritable puissance rhénane après 1815). Depuis le 17^e s. et surtout la Révolution, la France a revendiqué le Rhin comme « frontière naturelle », qu'elle n'atteignit (voire dépassa) au nord de l'Alsace que sous la Révolution et l'Empire. Le Rhin est le lieu qui matérialise l'affrontement franco-allemand entre 1870 et 1945. Aujourd'hui, le Rhin reste frontière entre la France et la République fédérale d'Allemagne (partiellement) ainsi qu'entre celle-ci et la Confédération suisse [abrégé dorénavant en Suisse], la Suisse et l'Autriche, la Suisse et le Lichtenstein. Les frontières germano-suisse et austro-suisse sont des frontières extérieures de l'Union européenne,

¹ Littéralement « conurbation de Hollande » en néerlandais.

donc encore bien marquées.

- Le Rhin fut un lien entre le 13^e s. et le 16^e s. en s'affirmant comme un grand axe économique transcontinental entre Gênes et Venise, d'une part, [Bâle](#), [Cologne](#) et les Flandres d'autre part. Il redevint un lien quand il fut un fleuve allemand entre 1870 et 1918. Les grands aménagements commencèrent à l'époque. Il est redevenu un lien, un axe structurant, avec la réconciliation franco-allemande et la construction de l'Europe depuis 1945.

- Aujourd'hui il structure l'un des espaces les plus densément peuplés¹, urbanisés et actifs dans le monde avec 51 millions d'habitants soit 11 % de la population de l'Union européenne sur 6,3 % de sa superficie. S'y trouvent les régions, les villes, les bassins industriels les plus dynamiques en Europe, développés à la faveur des flux intenses de la circulation rhénane. Sa vallée relie les régions industrielles de la Suisse, du nord-est de **Cologne métropole rhénane, carrefour, ville universitaire et commerçante**



Illustration 1: Cologne, métropole rhénane et 4^{ème} ville allemande (1 million hab. 2006)

(Source: http://pedagogie.ac-limoges.fr/hist_geo/accueil/squelettes/documents/%20importes/stages/europerhenane.ppt ; voir aussi : [photogr. 2003](#)) : la célèbre cathédrale a des tours de 157 m de hauteur).

la France, de l'ouest de l'Allemagne et le [Benelux](#) à la [mer du Nord](#) et débouche sur le plus grand port européen, celui de Rotterdam, la porte de

¹ 204 hab./km² contre 114 en moyenne pour l'Union européenne.

l'Europe. Les relations sont également très fortes aux deux extrémités, avec la région anglaise du Kent et avec l'Italie du Nord. Enfin, on notera l'ouverture en réseau sur les grandes régions polarisées de France (Paris, vallée du Rhône, Lyon et Marseille) mais aussi d'Espagne (Barcelone, Valence, Madrid), des pays de la Mer Baltique (Copenhague, Oslo, Bergen, Stockholm, Helsinki, Saint-Pétersbourg, Gdansk) et d'Europe centrale Varsovie, Prague, Budapest). C'est un espace qui reste segmenté en plusieurs sous-ensembles transversaux. Plusieurs Etats riverains (Pays-Bas, Allemagne, France, Confédération suisse notamment) ont des législations différentes. Même si le poids des Etats-nations s'amenuise, il reste tout de même une réalité importante.

- **Une voie de circulation de premier plan :**

- Formant un bassin hydrographique de 180 000 km², le Rhin fut canalisé et aménagé à partir du 19e s., maîtrisé sur 883 km de la mer du Nord jusqu'à [Bâle](#).

Il est devenu une véritable autoroute fluviale² pour des convois poussés par [péniches](#) d'au moins 3 000 tonnes mais pouvant atteindre 16 000 tonnes.

En France, le « [grand canal d'Alsace](#) »³ a permis de développer à la fois la navigation et la production hydroélectrique alors que la canalisation de la [Moselle](#) en 1964 avait un objectif autant politique que technique dans la logique de la construction européenne.

- Le Rhin et ses affluents forment un vaste système fluvial à grand gabarit. Les confluences avec les branches principales formées par le [Main](#), le [Neckar](#) et la [Moselle](#), constituent de véritables carrefours comme par exemple à Mannheim-Ludwigshafen entre Rhin et [Neckar](#) ; on y trouve par exemple les plus grandes usines chimiques d'Europe, celles du groupe *Badische Anilin- und Soda-Fabriken* ou [BASF](#) :

² Les Pays-Bas ont particulièrement développé les canaux et voies navigables pour ces convois avec

³ 745 km contre 880 seulement en Belgique.

³ Ce que l'on nomme ainsi n'est autre que le Rhin canalisé, tantôt par des barrages éclusés doublés de centrales hydro-électriques, tantôt par des dérivations éclusées plus ou moins longues.

L'usine BASF de Ludwigshafen, plus grand usine chimique d'Europe (Rhin-Neckar)



Illustration 2: L'Usine BASF de Ludwigshafen

(Source : <http://pedagogie.ac-limoges.fr/hist_geo/accueil/squelettes/documents/%20importes/stages/europerhenane.ppt>)

La Meuse est également aménagée et l'ouverture sur le Danube est assurée par le canal Main-Danube.

La France est hélas une impasse fluviale du fait de l'abandon du projet du canal Rhin-Rhône à grand gabarit en 1997, et du fait de l'insuffisance de la liaison entre la Seine et les affluents du Rhin, particulièrement l'Escaut et la Meuse.

- Depuis la « Convention de Mannheim » de 1868, le Rhin est classé eaux internationales depuis le dernier pont de Bâle jusqu'à la mer du Nord, assurant à la Confédération suisse un accès libre à la mer. Le siège de la « **Commission centrale pour la navigation du Rhin** » (CCNR) est à Strasbourg. Fondée en 1815 lors du Congrès de Vienne, il s'agit de la plus ancienne organisation internationale, en relation avec d'autres organismes internationaux et associant les Pays-Bas, l'Allemagne, la France, la Confédération suisse, le Luxembourg et la Belgique. Les objectifs consistent à favoriser la navigation rhénane et européenne en garantissant la sécurité et en veillant au respect de l'environnement.

1.2. Un axe de transport de premier plan : la puissance logistique

● **Un chapelet de ports fluviaux**

Une quinzaine de ports, dont le trafic est supérieur à 3 millions de tonnes par

an, forme l'armature du bassin rhénan. Le plus important est [Duisbourg](#), **premier port fluvial mondial** et un vaste complexe industrialo-portuaire : 20 000 bateaux, 22 bassins et une quarantaine de kilomètres de quais, avec un trafic supérieur à 50 millions de tonnes par an (plus que le port maritime d'Hambourg !). Cela dit, il ne coule pas que de l'eau dans la ville la plus occidentale de la [Ruhr](#), il y coule encore de l'acier : au Nord, les hauts-fourneaux du groupe [Thyssen-Krupp](#), au Sud les aciéries Krupp-Mannesmann. En tout, le plus grand pôle européen de l'acier en produit 17,5 millions de tonnes par an, soit 40 % de la production allemande¹.

Strasbourg, Mulhouse-Ottmarsheim et Colmar-Neuf-Brissach, forment la façade rhénane française. Enfin, [Bâle](#) est la porte maritime de la Suisse, et un important point de rupture de charge puisque c'est le terminus de la voie navigable.

- **Des capacités de circulation mêlant toutes les infrastructures de transport modernes⁴**

Le bassin rhénan représente aussi un axe de transports terrestres sans équivalent dans le monde. En effet, à la voie d'eau, il associe un équipement autoroutier de première grandeur en Europe. Les voies de chemin de fer le complètent en insistant sur les réseaux à grande vitesse, c'est à dire le Train à Grande Vitesse ou [TGV](#) français et *l'Inter City Express* ou [ICE](#) allemand ; les extensions prévues sont d'ailleurs programmées pour se connecter entre 2007 et 2009⁵. On note la même densité pour les lignes à haute tension, les oléoducs et gazoducs (vitaux pour l'approvisionnement de l'Allemagne en gaz russe). Enfin, en termes de réseaux télématiques (lien internet ultrarapide direct entre les Etats-Unis d'Amérique et les Pays Bas), cet espace offre la densité de télécommunication la plus élevée d'Europe.

- **Le trafic intense de cette région découle de la fluidité assurée par ces faisceaux de transport modernes.**

- La voie fluviale est très fréquentée :

Le Rhin et ses affluents fourmillent de convois poussés de 4 à 6 barges (capacité équivalant à environ 1 000 camions poids lourds de 38 tonnes) qui représentaient 310 millions de tonnes en 2005 dont la majeure partie forme un flux intra-européen. Les produits de l'industrie lourde (produits pétroliers⁶ et métallurgiques) et autres pondéreux tels que les matériaux de construction comme les sables et graviers, dominent ce trafic. La [conteneurisation](#) joue un rôle prépondérant dans ces flux modernes puisque l'on trouve plus de quarante terminaux à [conteneurs](#) dans le bassin rhénan.

1 Données : <<http://www.campus-germany.de/french/4.463.3.2835.html>>.

4 C'est ce que les géographes appellent « la capacité [multimodale](#) ».

5 Le « TGV-Est » entre Paris et Strasbourg doit atteindre le Luxembourg et l'Allemagne ; de même, un « TGV Rhin-Rhône » est planifié entre la Franche-Comté et le sud de l'Alsace jusqu'en Suisse et en Allemagne.

6 70 % du trafic sont constitués par les importations essentiellement en produits pétroliers alors que les exportations se composent surtout de produits industriels.

Trafic rhénan

Trafic total de Bâle à Rotterdam 310 millions tonnes

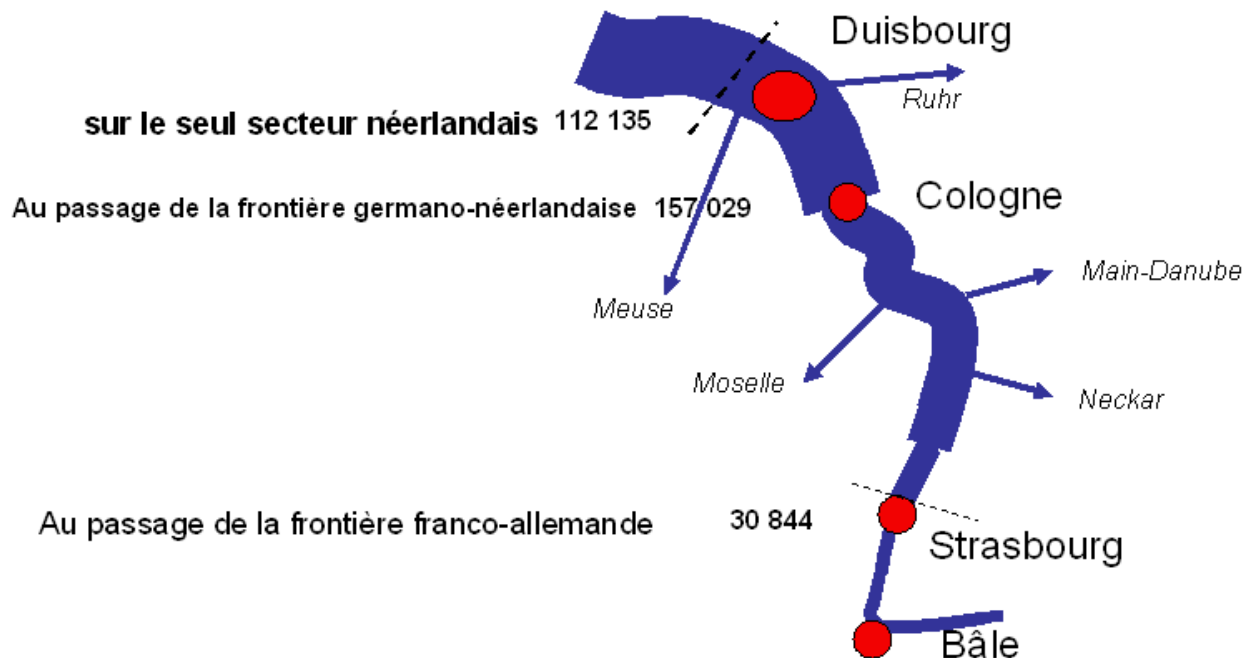


Illustration 3: Trafic sur le Rhin

(Source : <http://pedagogie.ac-limoges.fr/hist_geo/accueil/squelettes/documents/%20importes/stages/euoperhenane.ppt>)

- Les autoroutes sont menacées de saturation en dépit de leurs capacités ce qui se traduit par une congestion aux abords des villes principales ; on dénombre en effet 25 000 camions par jour sur les tronçons les plus fréquentés des autoroutes rhénanes (contre 3 000 en moyenne dans l'ensemble de l'Union européenne).

- Les capacités ferroviaires sont en développement :

La Confédération helvétique creuse de nouveaux tunnels vers Milan en Italie du Nord, sous le Simplon (achevé en 2006) et sous le Saint-Gothard⁷ (prévu pour 2012) pour le ferROUTAGE (soit la circulation des semi-remorques sur les trains). Le ferROUTAGE existe aussi entre la Ruhr et Rotterdam.

- Le fret aérien s'accroît grâce aux aéroports de Francfort et d'Amsterdam qui sont les 3^{ème} et 4^{ème} en Europe après Londres et Paris et complètent ce dispositif.

Par exemple, Francfort, avec 48,5 millions de passagers et 1,63 millions de tonnes de fret en 2005 est un Hub¹ qui redirige dans toute l'Europe le

⁷ Le percement du premier tunnel du Saint-Gothard en 1882 a permis une extension vers le sud de l'espace rhénan et une liaison Mer du Nord - Méditerranée très fréquentée.

¹ « plate-forme de correspondance ».

frêt en relation avec de grandes sociétés de [logistique](#) comme *United Parcel Service* ou [UPS](#) installée à [Cologne](#).

- **Une puissante façade maritime : la *Northern Range* (espace maritime compris entre le Havre et Hambourg).**

- La plus importante façade maritime de l'Europe s'ouvre sur la Mer du Nord qui est la plus fréquentée du monde.

L'***hinterland*** (ce mot signifie littéralement « arrière-pays¹ » en allemand) de Rotterdam et d'Anvers est plus vaste que l'Europe rhénane elle-même et Rotterdam est véritablement la porte de l'Europe (*Europoort* en néerlandais). Les ports du [Benelux](#) sont des centres de distribution d'entreprises américaines et asiatiques et les têtes de pont de la distribution de leurs produits en Europe dans la logique de la mondialisation. L'interface maritime la plus active au monde génère 600 millions de tonnes de marchandises transbordées chaque année.

Cette façade s'étend du [Havre](#) à [Hambourg](#) mais les grands ports belges et néerlandais en constituent la partie la plus active et la plus dynamique.

- [Rotterdam](#) était encore, il y a quelques années, le plus grand port maritime du monde. Il a dans les années 2000 été dépassé par les ports asiatiques (notamment Shanghai et Singapour). Il a traité en 2005 sept millions et demi de conteneurs, 370 millions de tonnes de marchandises. Il demeure le premier port d'Europe. Les importations de pétrole représentent 40 % de son activité (ce produit explique le déséquilibre entre les entrées et les sorties). Un arrière-pays (*hinterland*) de 380 millions de consommateurs européens et la connexion avec toutes les régions industrielles de l'espace rhénan expliquent son développement à petite échelle. A grande échelle, l'aménagement de son site depuis le 17^e s. en a fait le prototype du complexe industrialo-portuaire (le commerce a précédé l'industrie) étiré sur 35 km entre la ville et le littoral.

¹ Une ville qui grandit, moderne ou ancienne, ne peut le faire sans annexer des territoires contigus à la ville. Ce sont les territoires qu'on a appelé originairement hinterland (arrière-pays) de la ville. L'hinterland d'une ville lui apporte les ressources nécessaires à la vie des habitants, tout en formant un marché protégé pour les biens et services produits dans la ville. Une ville avec un hinterland important est une ville capable de croître jusqu'à la limite des ressources apportées par cet hinterland.

L'extension du port de Rotterdam

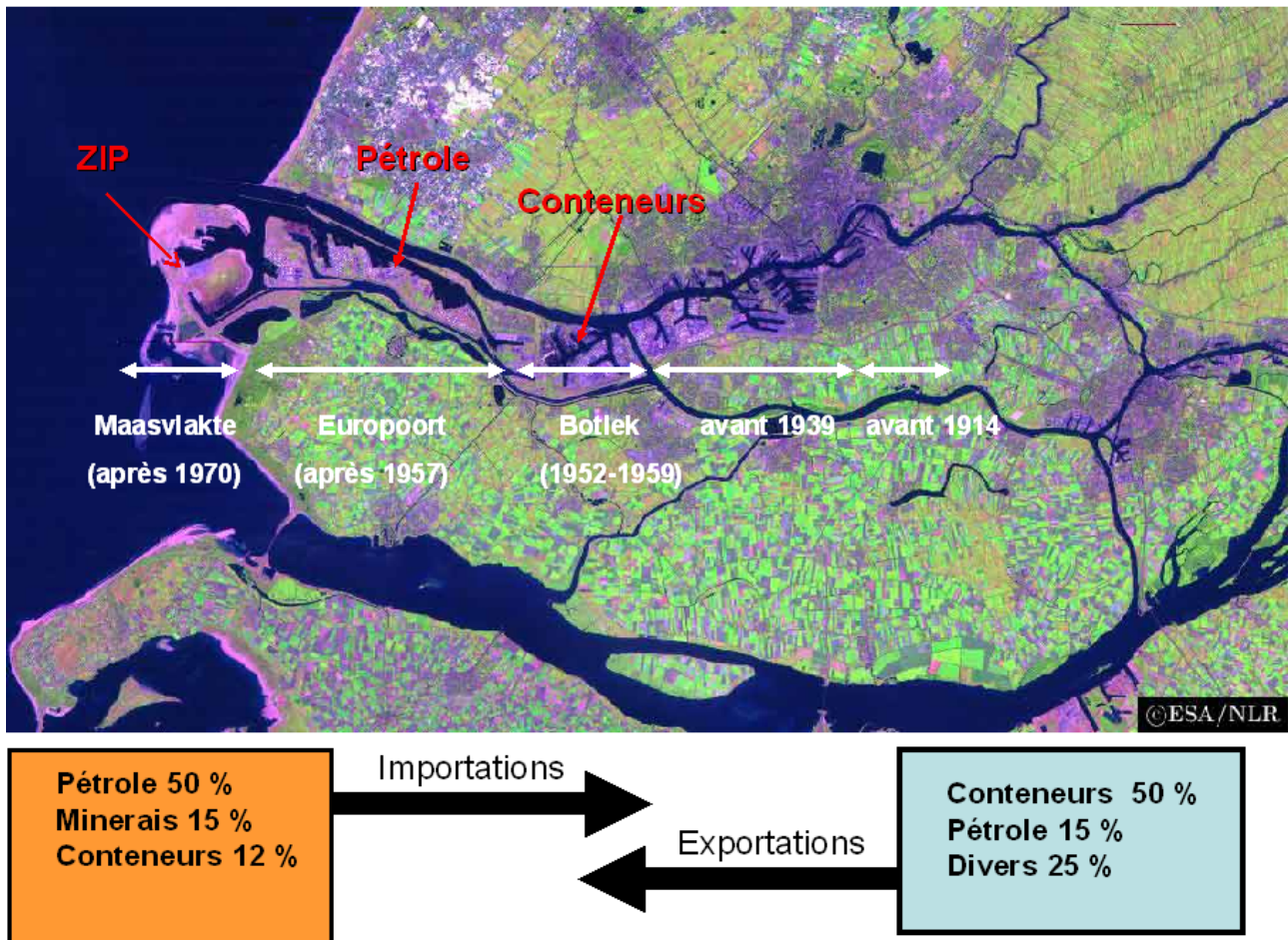


Illustration 4: L'extension du port de Rotterdam

(Source : http://pedagogie.ac-limoges.fr/hist_geo/accueil/squelettes/documents/%20importes/stages/europerhenane.ppt)

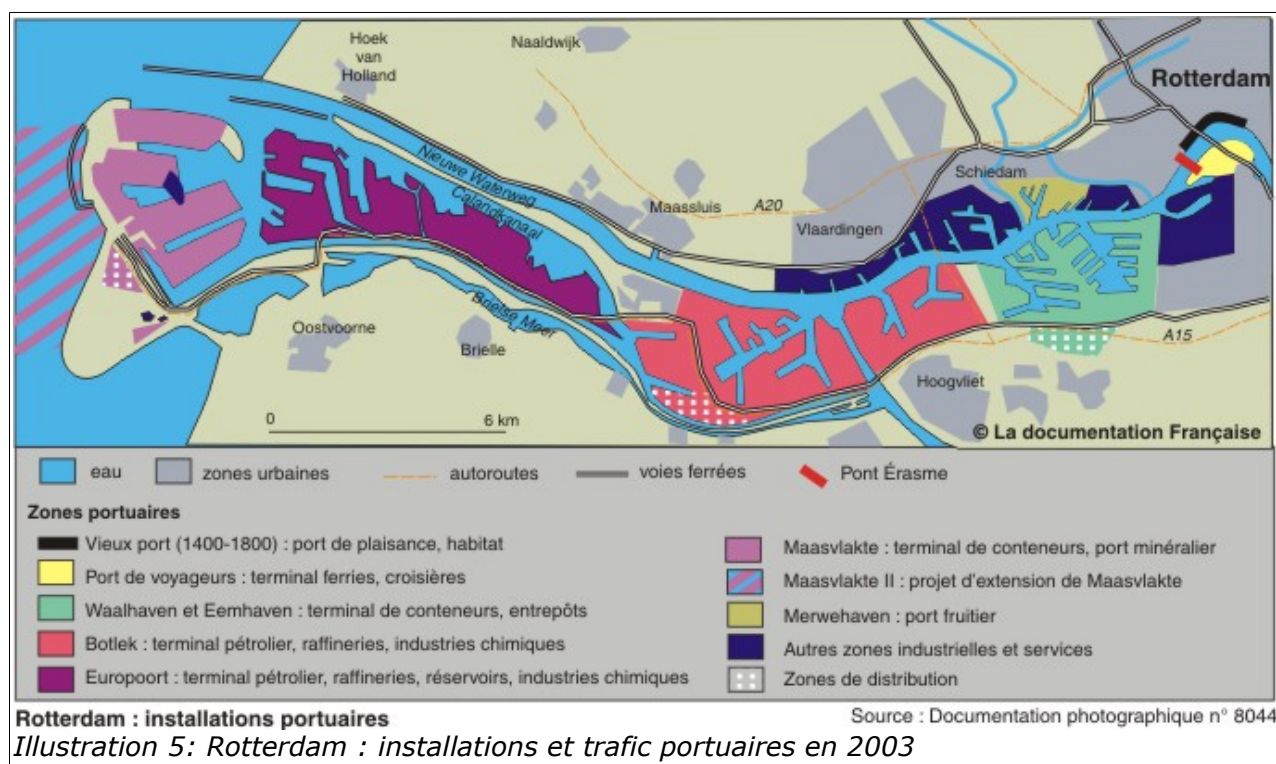


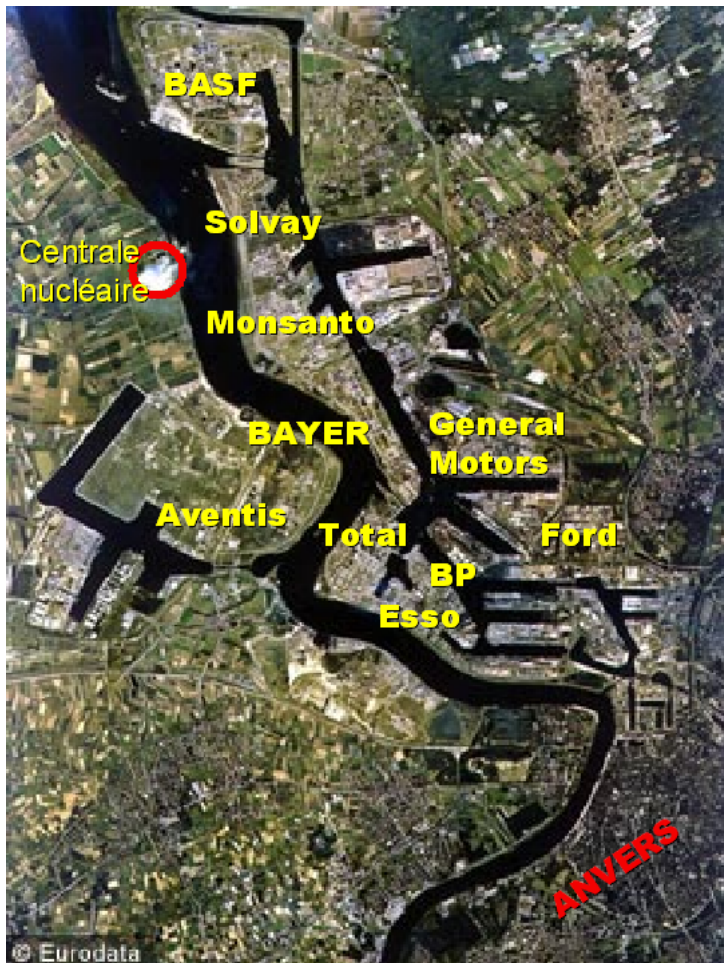
Illustration 5: Rotterdam : installations et trafic portuaires en 2003

(Source : Beaupré, N., *Documentation photographique*, n° 8044, *Le Rhin : une géohistoire*, <<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/cartothèque/rotterdam-installations-traffic-portuaires-2003.shtml>>)

- **Anvers** : port de fond d'estuaire de l'Escaut, il est donc le second port maritime européen avec un trafic de 150 millions de tonnes (dont plus de 40 % en conteneurs¹). Les spécialités du port sont le fer, l'acier, les fruits, les produits du bois, les voitures de tourisme et le sucre. Des sociétés industrielles se sont également implantées au port d'Anvers, notamment de nombreuses industries chimiques (depuis 1960) et pétrochimiques (ce qui fait d'Anvers le plus grand centre d'industrie chimique et pétrochimique d'Europe)². Les activités du port génèrent environ 125 000 emplois.

¹ [Brochure officielle sur le port de conteneurs](#) (en anglais, avec cartes et chiffres).

² L'usine d'[Opel](#) Belgium (automobiles) a fermé en 2010.



Le Port d'Anvers une zone industrialo portuaire

5 Km

Trafic total 130 MT

Principaux partenaires

- 1 – Etats-Unis
- 2 – Royaume-Uni
- 3 – Canada
- 4 – Russie
- 5 – Brésil
- 6 – Afrique du Sud
- 7 – Finlande
- 8 – Algérie
- 9 – Turquie
- 10 – Singapour

(Source : http://pedagogie.ac-limoges.fr/hist_geo/accueil/squelettes/documents/%20importes/stages/europerhenane.ppt)

- Amsterdam et son avant-port Ijmuiden [[localisation](#) et [carte](#) ; [image satellite](#) NASA] représentent 64 millions de tonnes et assurent notamment 20 % du trafic mondial de cacao. *Ijmuiden* possède aussi un ensemble sidérurgique ultra-moderne en Europe [[photogr. de l'aciérie Corus en 2005](#) : 8 000 employés qui produisent 6,5 millions de tonnes d'acier de haute-technologie par an notamment pour l'industrie de l'automobile dont Volvo]¹.
- Zeebrugge : c'est le seul port en eaux profonde du littoral belge (35 millions de tonnes en 2005, plus de 10 000 navires en 2001²). Le port de Bruges [[image satellite](#) ; [photogr. aérienne](#) ; [plan de 2005](#) et sa [description](#)], commencé en 1896 et terminé en 1905, a été étendu de 1972 à 1985. Tourné vers le Royaume-Uni, c'est le premier port européen pour le transroulage, c'est à dire le transport des véhicules par bateaux¹⁰ : c'est le premier port au monde pour le transport des voitures neuves, avec en 2003, plus de 1 500 000 unités. Zeebrugge dispose de 23 quais pour l'amarrage des navires de roulage, la capacité totale de chargement et de déchargement est de 3 500 camions toutes les 24 heures, soit plus d'un million par an. Zeebrugge est aussi l'un des plus importants terminaux

1 Données : <<http://www.productrange.nl/index.php?mod=1&cat=3402>>.

2 Données : <<http://www.portofzeebrugge.be>>.

10 Autrement appelé système roulier ou [Roll-on/Roll-off](#).

européens pour le gaz (de Norvège) et pour les importations de gaz naturel liquéfié (d'Algérie)¹. Plus de 350 sociétés sont actives dans la zone portuaire, pour une valeur ajoutée de 750 million EUR et l'emploi de presque 11 000 personnes. On estime à 30 000 le nombre d'emploi indirects².

2. Une région économique puissante et très urbanisée

2.1. Le cœur économique de l'Europe

● Une grande région industrielle

- Un haut lieu de la Seconde Révolution Industrielle : Un passé brillant mais un présent en crise.

Au 19^e s., l'essor de la production charbonnière a développé une puissante armature d'industries : sidérurgie, métallurgie et mécanique, chimie, production thermoélectrique. Le rôle fondamental fut joué par le chemin de fer en conjonction avec des facteurs favorables : des ressources minières de premier ordre (charbon de la **Ruhr**, minerai de fer de Lorraine, **lignite** du bassin de **Cologne**) mais également des villes riches et entreprenantes du fait de leur tradition marchande; des chefs d'entreprise dynamiques¹¹ et des facilités de circulation avec le Rhin, capital pour le ravitaillement des entreprises en pondéreux comme pour l'écoulement des produits.

Mais actuellement, l'heure est à la crise et à la reconversion des industries traditionnelles qui affecte les vieilles régions industrielles : **Wallonie**, **Sarre**, **Ruhr** [[carte Ruhr](#)]. La crise du **modèle rhénan** du fait de la concurrence des pays à bas salaires engendre des délocalisations importantes vers les **Länder** de l'ancienne Allemagne de l'Est, vers les anciens pays du bloc de l'Est, vers les pays d'Asie du Sud-Est aussi. Le modèle social allemand s'en trouve fragilisé (haut niveau de rémunération et de protection, dialogue social et cogestion avec négociations permanentes). L'indépendance financière s'effrite du fait des prises de participation des **fonds de pension** américains.

- Une concentration financière précoce à l'origine des firmes multi-nationales (FMN) contemporaines :

Certains des grands **Konzern** (groupement d'entreprises liées par des participations financières croisées, mais conservant une indépendance juridique) allemands comme **Thyssen**-Krupp dans la sidérurgie et la mécanique, **BASF** et **Bayer** dans la chimie, **Daimler-Chrysler**¹² dans l'automobile (3^{ème} constructeur mondial et 1^{er} rang en Europe) ou **Siemens** furent parmi les premières firmes multi-nationales de l'âge industriel. Ils sont relayés par les géants néerlandais comme **Philips**

1 Données : <http://fr.wikipedia.org/wiki/Port_de_Zeebrugge>.

2 Données : <http://www.kustatlas.be/en/industrie_en_bedrijven/zebrugge_diepwaterhaven/>.

11 L'un des plus célèbres et des plus avisés fut **Alfred Krupp**, magnat de l'acier et de ses dérivés, symbole de la puissance industrielle et militaire du II^{ème} Reich allemand (1871-1918).

12 Leur fusion date de 2000.

(électronique de grande consommation), [Royal Dutch Shell](#) (groupe pétrolier anglo-hollandais) ou [Unilever](#). Enfin, les groupes suisses comme [Novartis](#) dans la pharmacie ou [Nestlé](#) dans l'agro-alimentaire structurent également la haute technologie de l'espace rhénan. L'espace rhénan exerce une forte attraction sur les capitaux étrangers (particulièrement les capitaux japonais et américains) du fait de la qualité de l'environnement industriel et tertiaire, de l'accessibilité remarquable et d'un fort potentiel de consommation. Le niveau de vie moyen d'un habitant de l'espace rhénan est très élevé avec un PNB/habitant supérieur à la moyenne européenne de 23 380 EUR.

- Un couloir industriel aux industries puissantes :
Rotterdam s'affirme comme une zone industrialo-portuaire très dynamique, avec une dominante d'activités liées au pétrole (raffinage et pétrochimie) mais aussi à l'agro-alimentaire. La [Ruhr](#) reste une région industrielle de premier plan même si son activité sidérurgique et minière est en repli : la région produit encore 50 millions de tonnes de [coke](#) par an mais de nombreuses usines ont fermé ; les friches industrielles se sont multipliées et ces espaces sont en cours de reconversion avancée, particulièrement grâce au tourisme.



Illustration 6: Parc d'attraction Europa Park

(Parc d'attraction Europa Park ; Source : <http://pedagogie.ac-limoges.fr/hist_geo/accueil/squelettes/documents%20importes/stages/europerhenane.ppt>)

L'industrie se diversifie du fait des atouts régionaux : une position privilégiée au voisinage du Rhin, une glorieuse radition industrielle fondée sur le savoir-faire et une main d'œuvre de qualité. Les industries qui soutiennent la croissance sont désormais les constructions mécaniques, la chimie et la pharmacie, la haute technologie et les

Industries Agro-alimentaires (IAA).

Enfin, La vallée du Rhin et du Neckar forme un chapelet de villes industrielles rénovées qui montre une dominante de chimie, de mécanique et d'industrie automobile comme [Mercedes](#) à Stuttgart. La rénovation s'appuie sur la multiplication des parcs technologiques dans les secteurs de l'informatique, des biotechnologies et des énergies renouvelables.

- **Des activités tertiaires de premier plan :**

Le secteur des banques et des assurances a profité d'une longue période d'accumulation du capital. [Francfort-sur-le-Main](#) se trouve au premier rang avec le siège de la [Banque Centrale Européenne](#) (BCE) [[photogr. de l'Eurotower, sept. 2004](#)]. Quatre places boursières ont une renommée internationale : Francfort¹³ (400 banques [[photogr.](#)], la [capitalisation boursière](#) est à peu près équivalente à celle de Paris) mais aussi Zürich, Amsterdam et Bruxelles. Des « paradis fiscaux » et bancaires célèbres attirent des flux monétaires considérables : le Luxembourg, la Suisse, très attractifs pour les capitaux, sont spécialisés dans la gestion des patrimoines privés.

2.2. Le coeur urbain de l'Europe

- **Un espace à haute densité d'occupation du sol :**

L'espace rhénan forme un ruban méridien de 750 kms de long sur à peine plus de 100 de large mais avec des densités moyennes d'environ 550 habitants au km². D'une manière générale, les densités ne sont jamais jamais inférieures à 100 habitants au km² sauf dans les montagnes (discontinuité du Massif Schisteux Rhénan allemand); elles sont particulièrement élevées parfois : 1175 habitants au km² en Hollande méridionale, 998 dans la circonscription de Düsseldorf, 710 dans le canton de Zurich. Le peuplement urbain forme un chapelet le long du fleuve en forme de semis serré de 60 villes de plus de 100 000 habitants, dont 25 ont plus de 500 000 habitants, aux paysages aérés d'espaces verts et près de 80 millions de citadins.

- **Un espace urbanisé multipolaire :**

- Plusieurs grandes conurbations :

L'espace rhénan est remarquable par la continuité de l'espace bâti et la coalescence de plusieurs villes et banlieues.

La région « Rhin-Ruhr » regroupe 11 millions d'habitants pour 89 communes

Le [Randstad Holland](#) [[carte](#)] est cependant la plus impressionnante « mégapole » européenne car sa densité la rapproche des exemples

¹³ La bourse de Francfort est le plus grand marché d'échange allemand : 85 % des échanges allemands et 35 % des échanges européens en action.

japonais et nord-américains. Une couronne de soixante kilomètres de diamètre, elle rassemble plus de 6 millions d'habitants soit 40 % de la population des Pays-Bas répartis sur 3 provinces. C'est une conurbation originale, en forme d'anneau, avec son cœur vert, élaborée autour des agglomérations de La Haye (siège du gouvernement), d'Amsterdam (capitale officielle), de Rotterdam (capitale économique) et d'Utrecht, Leyde¹⁴, Delft, Haarlem, Hilversum.

Secondairement, le triangle Bruxelles-Anvers-Gand (4,4 millions d'habitants) et la conurbation Rhin-Main (3,2 millions d'habitants) complètent cette urbanité triomphante.

- un semis réguliers de villes grandes et moyennes :

Ce chapelet de villes de l'espace rhénan a plusieurs origines :

Une trame linéaire fluviale classique, éventuellement dédoublée (difficultés de traversée et d'installation sur la rive même du fleuve), le **morcellement politique** jusqu'au 19^e s., qui a multiplié les petites capitales, en principautés et cités autonomes. Une civilisation plus marchande que terrienne, où le contrôle du plat pays avait moins d'importance que les relations à longue distance. Une politique de décentralisation aujourd'hui très poussée, qu'il s'agisse des provinces des Pays-Bas, de la Flandre ou de la Wallonie, des *Länder* allemands ou des cantons suisses. Il en résulte des villes à l'échelle humaine, qui restent proches du milieu naturel et vivent en symbiose avec les campagnes proches (mouvements pendulaires, loisirs de week-end). La taille modeste des villes n'empêche pas la formation de métropoles grâce au développement de complémentarités (les conurbations sont caractérisées par une relative spécialisation des villes qui les composent). Ces qualités ont été valorisées à l'époque contemporaine par un certain rejet de la très grande ville¹⁵ comme milieu de vie. Mais les inconvénients ne sont pas négligeables : le réseau urbain de type « rhénan » souffre de l'absence d'une ville-phare, une ville capable de rivaliser avec Londres et Paris dans l'attraction du tertiaire supérieur, et notamment des fonctions culturelles, financières et de commandement. Par exemple, les sièges sociaux des grandes entreprises sont concentrés à 40 % à Londres et Paris. Seule Amsterdam figure au rang de métropole européenne majeure même si de nombreuses villes de l'espace rhénan jouent un rôle politique en accueillant les instances de l'UE (par exemple, Strasbourg est le siège du Parlement européen [[photogr.](#)])

- Etalement et saturation de l'espace urbain :

D'importants problèmes d'environnement concernent la concurrence pour l'espace, la pollution et la saturation des réseaux routiers. Ils induisent d'importants efforts de protection de l'environnement et de requalification des friches industrielles. Dans les régions de moindre densité urbaine, où l'urbanisation est plus diffuse, l'espace rural est

¹⁴ Siège de l'une des plus [prestigieuses universités](#) d'Europe jusqu'au 19^e s.

¹⁵ Dès avant 1914, la jeunesse allemande considérait la ville de [Heidelberg](#) et son université comme la quintessence de l'urbanisme, loin devant le gigantisme de Berlin, Londres ou Paris.

marqué par un processus de [périurbanisation](#) et les espaces naturels deviennent des espaces récréatifs.

Conclusion : l'organisation de l'espace rhénan montre la primauté de la ville associée au fleuve depuis la mer du Nord jusqu'aux Alpes ; les métropoles moyennes forment un maillage dense et complexe, comparable aux grands ensembles urbanisés visibles sur la côte nord-est des Etats-Unis d'Amérique et sur la côte japonaise de l'île de Honshu. En termes de dynamiques régionales, la *Northern Range* s'ouvre sur un *hinterland* où alternent les vieux bassins industriels en reconversion (de la [Sarre](#) à la [Ruhr](#)) et les confluences de la haute technologie, de la finance et du tourisme dans les vallées du Main et du Neckar. Par ailleurs, l'espace rhénan est en concurrence avec d'autres façades européennes, notamment l'aire méditerranéenne et l'arc alpin.