

## Séquence n° 5. L'Europe rhénane, un espace central et ouvert

### Introduction

- définition du sujet (termes et cadrage) :

L'Europe rhénane est un espace organisé autour du Rhin, de sa source dans les Alpes à son embouchure en mer du Nord. Cet espace européen ne se réduit pas au seul axe fluvial mais s'étend sur un plus vaste territoire qui est en fait celui de l'**ARRIERE-PAYS** de l'embouchure du Rhin. Espace transfrontalier aux limites évolutives, on peut néanmoins considérer que l'Europe rhénane comprend d'aval en amont les trois États du Benelux, l'Allemagne rhénane, la France du Nord-Est (la Lorraine et l'Alsace). On peut lui adjoindre la région de Bâle et de Zurich en Suisse, bien que non située dans l'Union européenne (UE), qui appartient au Rhin supérieur et contrôle un important passage vers l'Italie du Nord. L'Europe rhénane constitue le cœur économique de l'UE. À l'échelle de l'UE, elle offre la particularité d'être le principal axe commercial, la région la plus densément peuplée et la plus forte zone d'activité économique. Elle produit 25 % de la richesse de l'Union européenne. C'est donc bien un ensemble régional particulier au sein de l'UE.

- problématique :

En quoi ce « cœur de l'Union », tête de réseau à l'échelle européenne et mondiale révèle à la fois les atouts et les limites de la puissance économique de l'Union européenne ? Est-il en fait un cœur de l'Union européenne ou bien du continent tout entier ?

- annonce du plan :

Nous montrerons que cette Europe rhénane est un espace-réseau ouvert sur l'UE et le monde mais aussi la plus forte concentration d'hommes et d'activités et enfin nous nous demanderons si cet espace foyer de la construction européenne n'est pas un centre incomplet à l'échelle de l'UE et du monde.

## Leçon n° 1. Un espace-réseau ouvert sur l'Europe et le monde

Les fleuves du bassin rhénan ont canalisé les trafics, organisant en faisceaux les circuits des hommes, des biens, des idées, des arts et des capitaux. Cette région est un véritable axe méridien qui relie l'Europe méditerranéenne à l'Europe du Nord-Ouest. Elle prolonge les axes de communication transalpins et s'ouvre également vers l'Europe danubienne. L'Europe rhénane dispose enfin d'une puissante **FENÊTRE MARITIME**, centrée sur le delta commun du Rhin et de la Meuse, qui la met en relation avec le monde.

### 1.1. Un espace fortement structuré par des réseaux très denses

Le Rhin, long de 1380 km, est devenu la première voie navigable fluviale du monde grâce à des aménagements entrepris dès le milieu du XIXe s. C'est un fleuve « construit » pour permettre les échanges : digues, épis, grands canaux comme celui qui relie Bâle à Strasbourg. Ses affluents - la Moselle, le Main, le Neckar - sont eux aussi aménagés et permettent l'essor des régions économiques proches. Il est navigable sur 883 km (de l'embouchure jusqu'à Bâle).

Cet axe fluvial, véritable « autoroute liquide », est doublé par la plus forte concentration d'axes autoroutiers et ferroviaires européenne. Aujourd'hui, cet axe est le plus important de l'UE en terme de trafic (volumes transportés) mais aussi en valeur. Quelques métropoles sont ainsi de véritables plaques tournantes : outre Rotterdam à l'échelle européenne et mondiale, citons Francfort, premier nœud ferroviaire européen, ou encore Duisburg, premier port fluvial mondial avec un trafic supérieur à 50 millions de tonnes de marchandises. Une nouvelle voie ferrée réservée aux marchandises, la "ligne de la Betuwe", est en construction entre Rotterdam et l'Allemagne.

### 1.2. Un espace-**INTERFACE** ouvert sur l'Europe et le monde

L'Europe rhénane est la partie principale du Northern Range ou Rangée, une des deux grandes façades maritimes mondiales. Rotterdam est le 1<sup>er</sup> port mondial pour le trafic total et le 7<sup>e</sup> pour le trafic des conteneurs (Anvers est le 9<sup>e</sup> port mondial). Plus de 1/3 des échanges maritimes de Rotterdam se fait avec les autres ports européens par voie maritime et via la vallée du Rhin, 1/4 de ses échanges se fait avec l'Asie orientale et 1/5 avec l'Amérique du Nord. Le port a été aménagé pour accueillir ce trafic maritime : creusement de chenaux dès le dernier tiers du XIXe s. mais expansion surtout après la Seconde Guerre mondiale vers l'aval (Europoort, Maasvlakte) pour permettre l'entrée de navires géants. Port de porte-conteneurs, port pétrolier, il possède l'ensemble des fonctions d'un grand port moderne.

Les autres grandes régions économiques d'Europe sont reliées à cet **AXE RHÉNAN**, soit par le biais d'aménagements fluviaux, soit par la mise en place de réseaux autoroutiers et ferroviaires. L'Europe rhénane est depuis longtemps un espace "**EXTRAVERTI**". Elle 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. La plupart de ces liaisons ont été renforcées au cours des dernières décennies (ou le seront prochainement) : TGV-Thalys et ICE (Intercity Express allemand), tunnel sous la Manche, canal Main-Danube, projets de tunnels de base sous les Alpes suisses, projet de liaison navigable Seine-Nord (mais son homologue Rhin-Rhône a été abandonné), sans oublier le développement du transport aérien (plus externe qu'interne, compte tenu des petites dimensions de l'Europe rhénane) : Francfort et Amsterdam figurent aux 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> rangs des aéroports européens. Le Thalys (TGV) par exemple, relie Paris, Bruxelles, Amsterdam ou Cologne. Outre Rotterdam, Amsterdam et Anvers doivent être considérés comme des ports rhénans (canal d'Amsterdam au Rhin, canal Rhin-Escaut). On peut noter cependant une dissymétrie entre l'Europe occidentale et les connections vers l'Europe centrale (voir schéma). De plus, malgré le développement d'infrastructures de feroutage et de franchissement en Suisse (St Gothard, Simplon), on note tout de même que cette **dorsale** est moins ouverte au sud du fait des contraintes liées au relief.

Plusieurs métropoles possèdent des fonctions internationales importantes (port et/ou aéroport, institutions...) : Amsterdam (710 000 habitants), Bruxelles, Düsseldorf, Cologne, Francfort (600 000 habitants), Zurich, Anvers, Luxembourg, Strasbourg. Les métropoles de l'Europe rhénane abritent les sièges de nombre d'organismes européens ou internationaux, aussi divers que le Tribunal pénal international (La Haye) ou le Comité international olympique, à Lausanne. Ces métropoles abritent aussi les sièges sociaux de dix-huit parmi les cent premières multinationales mondiales ainsi que plusieurs milliers de filiales de multinationales.

En 2002, un classement des villes européennes place au rang 1 Paris et Londres, au rang 2 Amsterdam avec Madrid et Milan et au rang 3 huit villes dont Bruxelles (Stockholm, Berlin, Vienne, Munich, Rome, Barcelone, Lisbonne) et au rang 4 quinze villes dont Düsseldorf, Cologne, Francfort, Zurich. On le voit, sur les 27 premières métropoles, seules 6 sont rhénanes.

## Leçon n° 2. Un espace-moteur de l'Europe, polycentrique, et doué d'une forte capacité productive

### 2.1. Le principal foyer de peuplement de l'Europe : de fortes densités de population

L'Europe rhénane est un vaste ensemble urbain, caractérisé par les plus fortes densités humaines d'Europe (le plus souvent supérieures à 200 hab./km<sup>2</sup>) formées en partie d'immigrants venus chercher du travail dans l'industrie. Elle compte 80 millions d'habitants (presque 1/5 de l'UE).

### 2.2. Un espace très urbanisé, **POLYCENTRIQUE** et peu hiérarchisé

Les métropoles rhénanes jouent aujourd'hui un rôle déterminant dans l'économie de la région. On compte 75 agglomérations de plus de 500 000 habitants dans un espace trois fois plus petit que la France. Elles sont organisées en un semis très serré de petites et moyennes villes souvent regroupées en **CONURBATIONS POLYNUCLEAIRES** :

- conurbations de la région Rhin-Ruhr (la fusion des grandes agglomérations de Düsseldorf-Münchengladbach-Wuppertal et de Cologne-Bonn a formé une conurbation d'environ 10 millions d'habitants et de 89 communes.),
- de la Randstad Holland (6 millions d'habitants soit 40 % de la population des Pays-Bas répartis sur 3 provinces autour de La Haye, Amsterdam, Rotterdam, Utrecht, Leyde, Delft, Haarlem et Hilversum),
- le triangle Bruxelles-Anvers-Gand (4,4 millions),
- la conurbation Rhin-Main (Francfort 3,2 millions)
- et la conurbation Rhin-Neckar (Karlsruhe 1,5 million).

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 XIXe siècle, qui a multiplié les petites capitales (et auquel a succédé en Allemagne et en Suisse une structure fédérale), une civilisation plus marchande que terrienne, où le contrôle du plat-pays avait moins d'importance que les relations à longue distance (et qui par conséquent n'impliquait ni espacement minimum des villes ni hiérarchisation).

Les grandes métropoles d'industrie traditionnelle, comme leurs régions, ont subi la crise économique avec la disparition massive d'emplois. Mais, en Rhénanie, le choc est moins dur que dans le Nord-Est de la France ou dans la Sarre. Les reconversions vers les industries de haute technologie et vers des activités de services y ont mieux réussi.

Ces métropoles rhénanes bénéficient de nombreux atouts : leur situation le long du principal axe marchand européen, les traditions industrielles, l'importance du capital et d'un réseau bancaire solide (Luxembourg), une tradition universitaire pluriséculaire leur permettent de devenir des foyers d'innovation technologiques et industriels, à l'instar de Stuttgart et de la vallée du Neckar. Cette structure urbaine a d'autres avantages : 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'empêchant pas la " **métropolisation** " grâce au développement de complémentarités ("conurbations", avec une relative spécialisation des villes : Randstad, Rhin-Ruhr, Rhin-Main). Ces qualités ont été valorisées à l'époque contemporaine par un certain rejet de la très grande ville comme milieu de vie.

### 2.3. Trois types d'espaces productifs

. La **FAÇADE MARITIME** dynamique, au très haut degré d'ouverture sur le monde

La **FENÊTRE MARITIME** est dominée par Rotterdam, premier port européen, mais elle comprend aussi d'autres ports, héritiers des divisions politiques du passé, comme Anvers, Zeebrugge, Amsterdam et son avant-port Ijmuiden en vive concurrence pour la conquête d'un même **ARRIERE-PAYS**. Les ports et les villes, associés en réseaux comme dans la Randstad Holland, constituent des hauts lieux de la mondialisation. On peut citer l'exemple de firmes géantes néerlandaises comme Philips (électronique de consommation), Royal Dutch Shell, (groupe pétrolier anglo-hollandais) ou Unilever

. *Vieux bassins industriels, berceaux de l'industrialisation, confrontés aux reconversions*

L'intensité de l'activité industrielle et les reconversions qu'elle a connues ont marqué profondément les hommes et les paysages. Les grands aménagements fluviaux et portuaires ont pris toute leur importance au cours du XXe siècle. Cela est lié à la constitution de vastes régions industrielles. En effet, la voie rhénane permet l'exportation de produits finis ou semi-finis, de marchandises à forte valeur ajoutée (rôle des porte-conteneurs). En même temps, les aménagements de Rotterdam et du Rhin facilitent l'importation du pétrole nécessaire aux industries ainsi que des marchandises venues d'autres régions industrielles du monde, les transporteurs privilégiant les **HINTERLANDS** les mieux aménagés et les marchés les plus vastes. C'est donc bien un **ARRIERE-PAYS** industriel qui s'est constitué, à l'instar de la Ruhr, première région industrielle allemande. C'est une région qui a bénéficié de l'ancienneté du

peuplement (villes rhénanes), de gisements de matières premières, de ressources énergétiques qui ont permis l'essor de filières minières, sidérurgiques, mécaniques et chimiques rajoutées à une tradition textile. Des grands groupes industriels se sont ainsi constitués en Rhénanie: Krupp (sidérurgie), Thyssen (sidérurgie et mécanique), Daimler Chrysler dans l'automobile (3ème constructeur mondial et premier rang en Europe, usine Mercedes de Stuttgart)... A l'échelle de l'Europe rhénane, on observe le même processus d'industrialisation en Sarre, en Lorraine, dans le Nord de la France et en Belgique : des régions industrielles en pleine expansion jusqu'aux années 1960 mais qui, depuis, ont connu une nécessaire reconversion.

. *Forte dynamique économique fondée sur les hautes technologies, la finance et le tourisme*

Le sud rhéan est marqué surtout par les hautes technologies, la finance et le tourisme. On peut citer l'exemple de la bourse de Zurich et des groupes suisses comme Hoffmann-Laroche, Novartis dans la pharmacie, Nestlé dans l'agro-alimentaire, Bosch dans l'électrotechnique. On peut rappeler que la Suisse, très attractive pour les capitaux, est spécialisée dans la gestion des fortunes et patrimoines privés.

## Leçon n° 3. Un espace foyer de la construction européenne, mais un centre incomplet à l'échelle de l'Europe et du monde

### 3.1. Centres historiques et/ou décisionnels de la construction européenne

Si l'Europe rhénane n'abrite plus de capitale de grand État, depuis le retour du gouvernement allemand à Berlin, elle concentre les principaux lieux de décision de l'Union européenne : Strasbourg (siège du Parlement européen, du Conseil de l'Europe et de la Cour européenne des droits de l'homme), Bruxelles (qui accueille la Commission européenne et aussi de nombreuses organisations internationales, gouvernementales ou non, comme l'OTAN), Luxembourg (siège de la Cour de justice européenne).

Francfort est à la fois le siège de la Banque centrale, une grande place commerçante et un foyer d'innovation technologique.

Il n'est donc pas surprenant que cette région soit à l'origine d'aides au développement régional par le biais du FEDER. Elle participe ainsi à l'aménagement et au développement des régions en crise (telles les vieilles régions industrielles) ou insuffisamment équipées (par exemple, l'Irlande, les « Suds » de l'Union).

### 3.2. Un espace pionnier pour les coopérations transfrontalières

On voit également émerger des régions économiques transfrontalières comme la SAR-LOR-LUX (Sarrelorraine-Luxembourg) ou la regio Balensis (Bâle-Mulhouse, les deux villes partageant aussi leur aéroport).

Les mouvements pendulaires transfrontaliers de main d'œuvre sont aussi nombreux par exemple de la France vers l'Allemagne et la Suisse.

### 3.3. Un espace entre concurrences, remises en question et défis

On peut d'abord relever la concurrence du leadership des « villes mondiales » européennes (Paris, Londres). Le réseau urbain de type "rhénan" souffre de l'absence d'une ville-phare, une ville "mondiale" capable de rivaliser avec Londres et Paris dans l'attraction du tertiaire supérieur, et notamment des fonctions culturelles, financières et de commandement (cf. les sièges sociaux des grandes entreprises, dont Londres et Paris rassemblent à elles seules 40 % du total européen).

De plus, on assiste à une offensive et à une domination du capitalisme anglo-saxon qui entraîne une remise en question du « **CAPITALISME RHENAN** », libéral mais tempéré, où l'Etat surveille l'économie pour favoriser un développement pour tous. Le modèle social allemand par exemple se trouve fragilisé (haut niveau de rémunération et de protection, dialogue social et cogestion avec négociations permanentes). Enfin l'indépendance financière s'effrite du fait des prises de participation des fonds de pension américains et des capitaux pétroliers du Moyen-Orient.

L'Europe rhénane est aussi aujourd'hui confrontée à un grave problème de saturation qui pourrait à terme favoriser l'essor des espaces voisins. Les aéroports internationaux peinent à trouver des espaces pour s'agrandir. Certains lieux sont pollués ou soumis aux nuisances des transports.

Enfin on pourrait assister à un déplacement du centre de gravité de l'Europe lié à l'élargissement. Par exemple la crise du modèle rhénan, du fait de la concurrence des pays à bas salaires, engendre des **délocalisations** importantes vers les länder de l'Allemagne de l'Est, vers les PECO, vers les pays d'Asie orientale aussi. Elle entraîne aussi des fermetures d'usines dans les anciennes régions industrielles : en avril 2004, l'arrêt du puits de la Houve à Creutzwald (Moselle) a marqué la fin de l'exploitation du charbon de Lorraine. Des axes comme Hambourg/Vienne via l'Elbe ou des fleuves comme le Danube, longtemps paralysés par la coupure du rideau de fer, pourraient se poser en rivaux du Rhin.

## Fiche bilan - Séquence n° 5 : L'Europe rhénane, un espace central et ouvert

*Notions de base :*

**AXE RHENAN**  
**MEGALOPOLE**  
**POLYCENTRISME**  
**CONURBATION POLYNUCLEAIRE**  
**INTERFACE**  
**EXTRAVERSION**  
**FAÇADE MARITIME**  
**FENETRE MARITIME**  
**HINTERLAND OU ARRIERE-PAYS**  
**CAPITALISME RHENAN OU ECONOMIE**  
**SOCIALE DE MARCHÉ**

*Notions secondaires :*

**métropolisation**  
**plate-forme multimodale**  
**délocalisations**  
**dorsale**

*Vocabulaire spécifique :*

bassin hydrographique ou bassin-versant  
 “ banane bleue ”

Benelux  
 Ruhr  
 Rhénanie  
 Northern Range ou Rangée du Nord  
 Europort  
 Randstad Holland  
 Regio basiliensis  
 konzern  
 modèle social allemand  
 mouvements pendulaires  
 transroulage ou roll-on/roll-off  
 conteneurisation  
 ferroutage  
 Plan Delta  
 région transfrontalière / eurorégion

*Sigles :*

ZIP  
 ICE  
 SAR-LOR-LUX  
 BCE  
 UE  
 IDE  
 FTN ou FMN  
 PAC  
 FEDER  
 PECO

*Repères spatiaux :*

le Rhin et ses affluents, mers  
 les pays de l'Europe rhénane (et leur capitale)  
 la mégalopole et ses 4 centres (région londonienne, Europe rhénane, Ile-de-France, Italie du Nord)  
 les 5 grandes conurbations (Rhin-Ruhr, Randstad Holland, triangle Bruxelles-Anvers-Gand, Rhin-Main et Rhin-Neckar)  
 les métropoles de dimension européenne (Amsterdam, Bruxelles, Francfort, Düsseldorf, Cologne, Zurich, Genève)  
 les sièges d'une grande institution (Bruxelles, Strasbourg, La Haye et Luxembourg surtout)  
 le siège de la BCE  
 les autres grandes villes (Anvers, Hanovre, Lille, Rotterdam, Strasbourg, Stuttgart)  
 l'interface maritime active (Northern Range)  
 les axes majeurs (autoroutes, voies navigables, voies ferrées)  
 les axes d'ouverture sur l'Europe  
 les espaces de forte densité (le plus souvent supérieure à 200 hab/km<sup>2</sup>)  
 la façade maritime dynamique, au très haut degré d'ouverture sur le monde  
 l'espace de forte dynamique économique fondée sur les hautes-technologies, la finance et le tourisme  
 les vieux bassins industriels confrontés aux reconversions  
 les régions transfrontalières  
 la concurrence des « villes mondiales » européennes (Paris, Londres)  
 l'offensive et la domination du capitalisme anglo-saxon  
 le déplacement potentiel du centre de gravité de l'Europe lié à l'élargissement

*Chiffres clés :*

L'Europe rhénane : environ 250 000 km<sup>2</sup>, 25 % de la richesse de l'UE, 80 millions d'habitants (presque 1/5 de l'UE), siège de 18 des 100 plus grandes FMN mondiales, l'Etat le plus riche du monde (Luxembourg)  
 Le Rhin : long de 1380 km (dont 865 km en Allemagne), navigable sur 883 km, 1<sup>er</sup> fleuve commercial d'Europe (plus de 300 millions de tonnes de trafic de marchandises)  
 Rotterdam : 1<sup>er</sup> port mondial pour le trafic total (plus de 300 millions de tonnes) et 7<sup>e</sup> pour le trafic des conteneurs  
 Duisbourg : 1<sup>er</sup> port fluvial intérieur du monde (47 millions de tonnes)

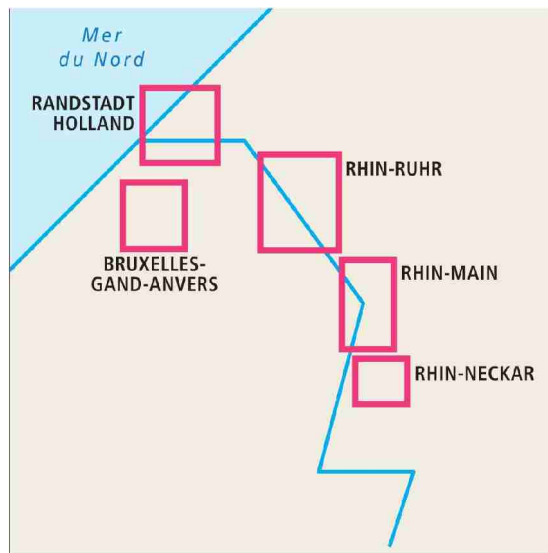
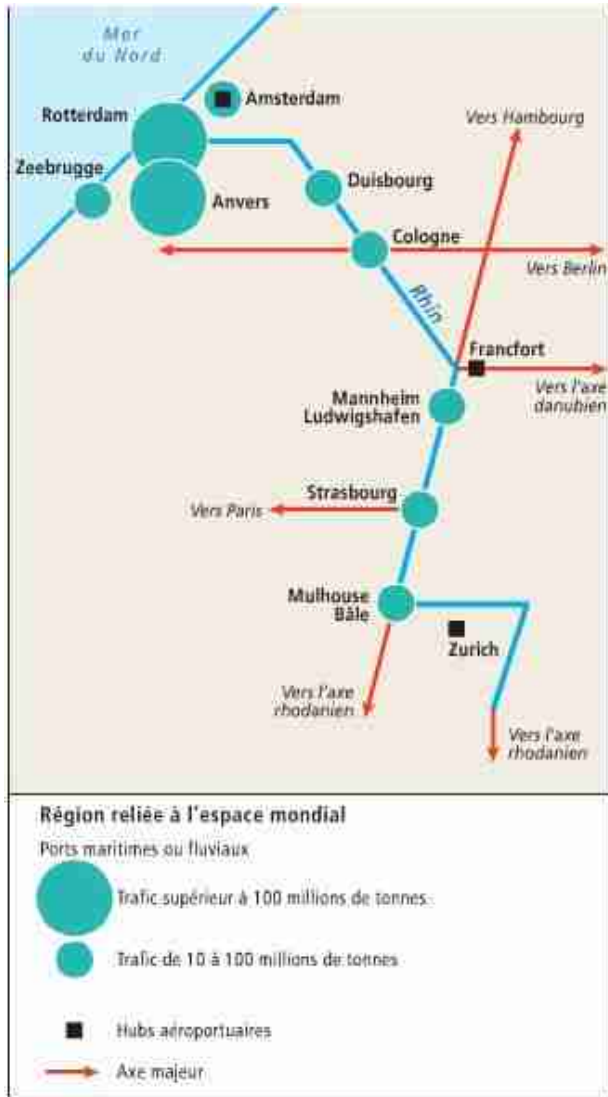
*Cartes thématiques :*

- les principaux ports et flux de marchandises dans le monde
- PIB/hab dans les régions de l'UE
- densités de population ou réseau autoroutier dans l'UE
- les politiques d'aide au développement régional dans l'UE
- la hiérarchie des villes européennes
- la construction automobile ou les places boursières en Europe
- l'organisation spatiale d'une conurbation polynucléaire (exemple de la Ruhr)
- les aménagements du Rhin
- vue du port de Rotterdam, plate-forme multimodale

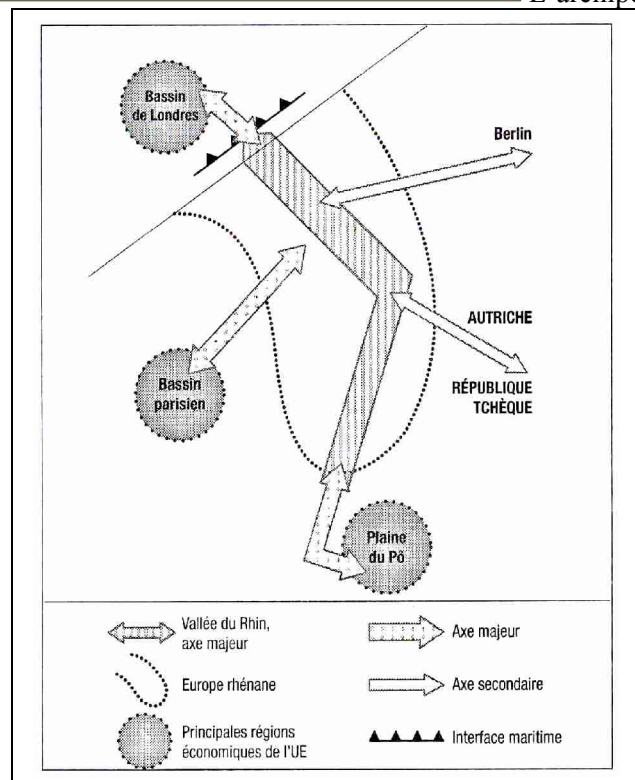
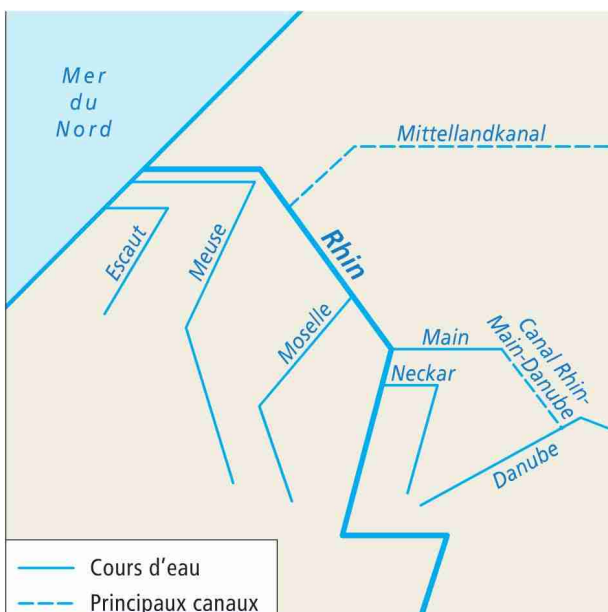


# Fiche graphique - Séquence n° 5 : L'Europe rhénane, un espace central et ouvert

Productions graphiques (schémas, organigrammes...)

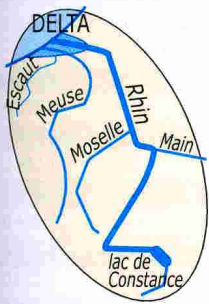


L'archipel urbain



## Modèles de base de l'espace rhénan

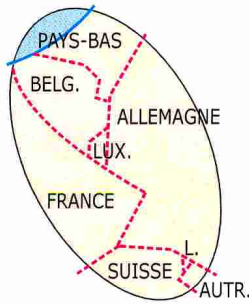
### UN BASSIN FLUVIAL



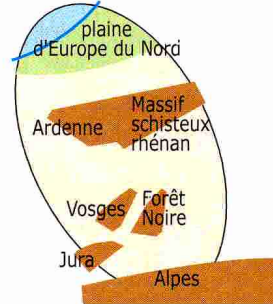
### TRÈS PEUPLÉ



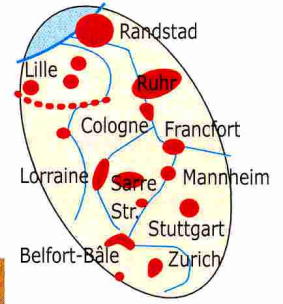
### DIVISÉ EN HUIT ÉTATS



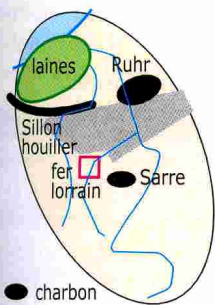
### COUPÉ PAR LE RELIEF



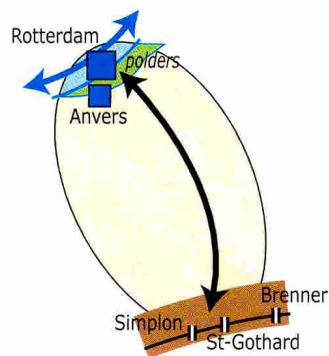
### URBANISÉ EN BASSINS



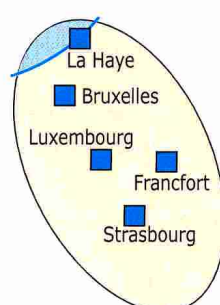
### IX BASES INDUSTRIELLES ANCIENNES



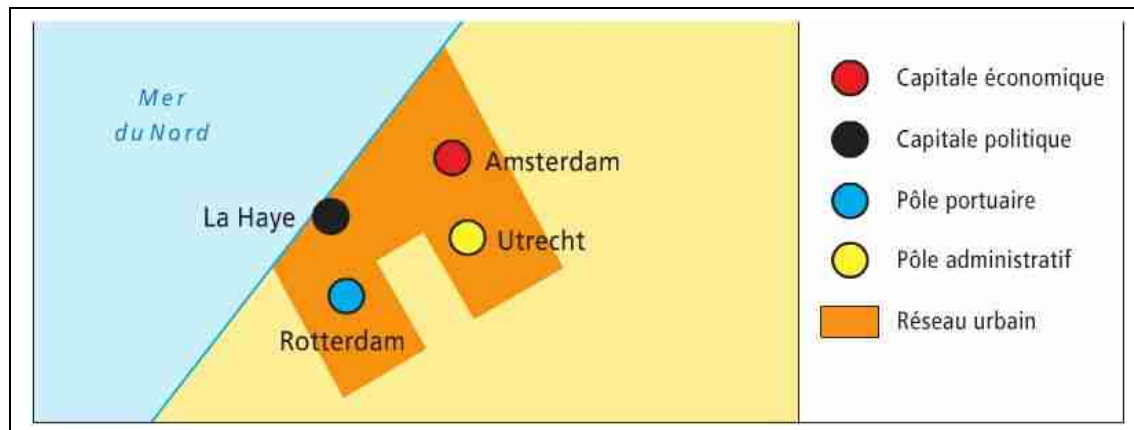
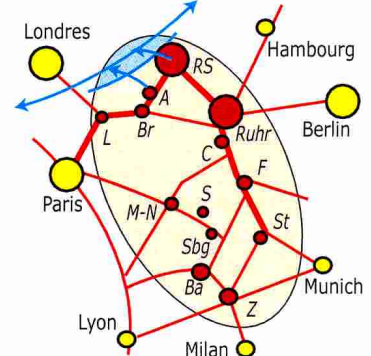
### OUVERT AU NORD, FERMÉ AU SUD



### RICHE EN CAPITALES INTERNATIONALES



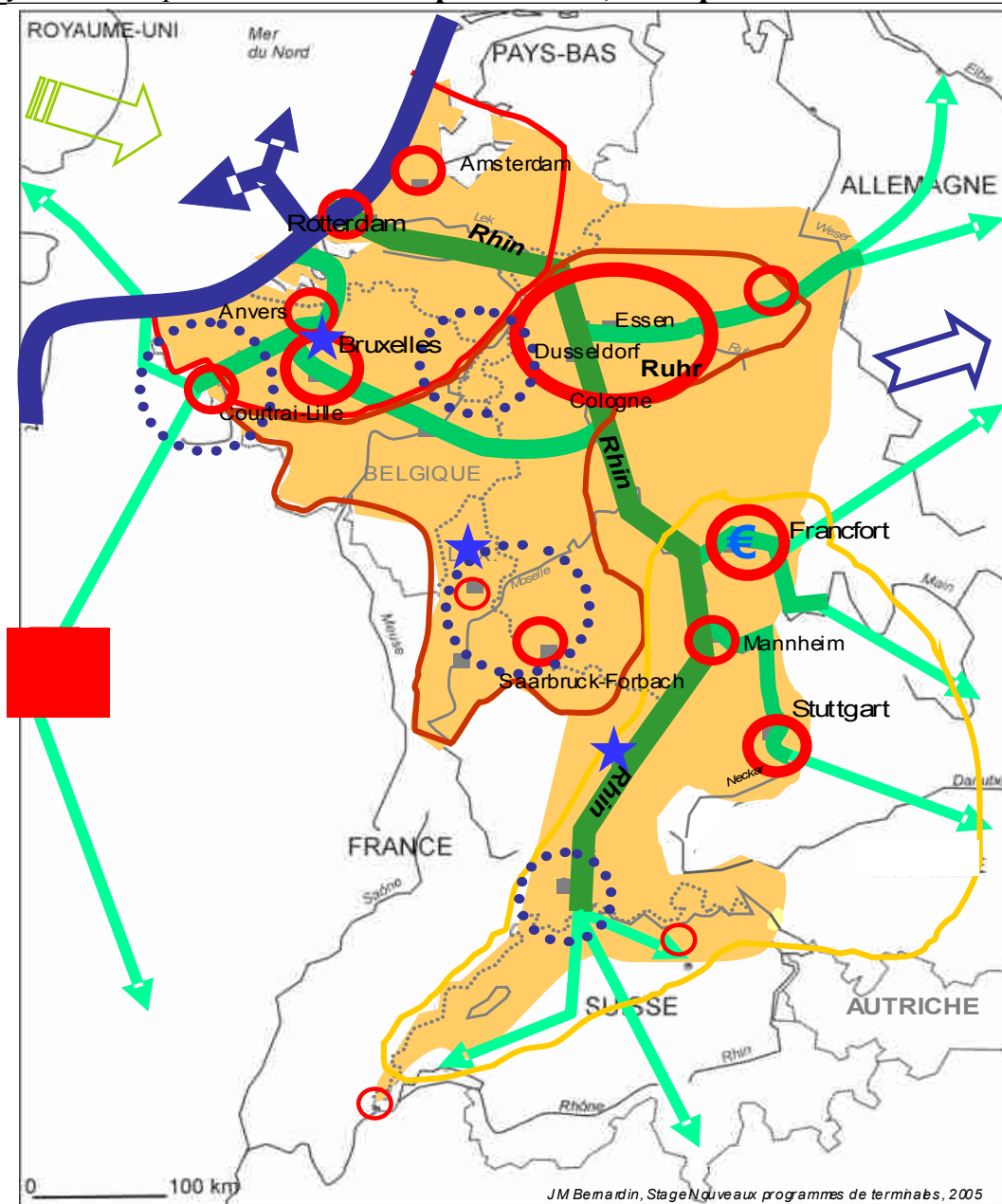
### AU CŒUR DE L'EUROPE DES ÉCHANGES



Randstad Holland



## Croquis de synthèse - Séquence n° 5 : L'Europe rhénane, un espace central et ouvert



### I. Un espace-réseau ouvert sur le monde et l'Europe

*Un espace fortement structuré par des réseaux très denses*  
 Axes majeurs (autoroutes, voies navigables, voies ferrées)

*Un espace-interface ouvert sur l'Europe et le monde*  
 Partie principale de la Rangée, une des deux grandes façades maritimes mondiales  
 Axe d'ouverture sur l'Europe  
 Métropole aux fonctions internationales importantes (port et/ou aéroport, institutions ...)

### II. Un espace-moteur de l'Europe, polycentrique, et doué d'une forte capacité productive

*Le principal foyer de peuplement de l'Europe*  
 Fortes densités le plus souvent supérieures à 200 hab./km<sup>2</sup>

*Un espace très urbanisé, polycentrique*  
 Agglomération principale, de 1 à 10 millions d'habitants

*Trois types d'espaces productifs*  
 La façade maritime dynamique, au très haut degré d'ouverture sur le monde  
 Forte dynamique économique fondée sur les hautes technologies, la finance et le tourisme  
 Vieux bassins industriels confrontés aux reconversions

### III. Un espace foyer de la construction européenne, mais un centre incomplet à l'échelle de l'Europe et du monde

*Centres historiques et/ou décisionnels de la construction européenne*  
 Centres institutionnels  
 Siège de la Banque centrale européenne  
*Un espace pionnier pour les coopérations transfrontalières*  
 Région transfrontalière  
*Un espace entre concurrences, remises en question et défis*  
 Concurrence du leadership des « villes mondiales » européennes  
 Offensive et domination du capitalisme anglo-saxon  
 Déplacement potentiel du centre de gravité de l'Europe lié à l'élargissement