

# L'Union européenne et l'Europe rhénane (cours 5 et 6)

## I. L'Europe, puissance économique et commerciale

### 1. Les espaces institutionnels de l'Europe

---

- Dans le langage courant, le terme d'Europe est associé à celui de l'Union européenne. Cette «confusion» des termes montre comment l'Europe se conçoit plus comme un modèle politique et économique que par des critères de géographie physiques ou humains. C'est par l'histoire que se comprend l'Europe, mais dans une histoire qui alterne entre aspiration à l'unité, parfois réalisée dans une durée plus ou moins longue (empire romain, empire napoléonien), et divisions. Même si l'on peut parler de civilisation européenne, celle-ci se trouve difficile à définir précisément: monde latin contre monde german, État-nation contre empire... Ces dernières années marquent pourtant la volonté de dépasser ces divisions.
- L'Union européenne est née en 1992, faisant suite à la CECA et à la CEE. L'extension de la Communauté européenne s'est faite par étapes depuis la fin des années 1960. On est passé de 6 États, à 9, 10, 12, 15 puis 25 États depuis mai 2004. Réunissant d'abord les pays de l'Europe occidentale avec une ouverture vers l'ensemble latin (présence de l'Italie), l'Europe s'est élargie vers les périphéries britanniques, scandinaves, méditerranéennes. L'effondrement du bloc communiste a libéré de la tutelle russe les pays d'Europe centrale et orientale qui se sont rapidement présentés comme candidats à l'adhésion.
- Les organes directeurs de l'Union sont au nombre de trois: la conférence des chefs d'État, la Commission avec son Président et ses commissaires, et le Parlement. Outre ces organes communs, d'autres structures se sont construites associant une partie des États membres: zone euro, espace Schengen. Des pays sont associés à l'espace européen (la Norvège et l'Islande sont associés à l'espace Schengen par leur traité de libre circulation avec le Danemark, la Suède et la Finlande). D'autres ont posé leur candidature puis suspendu celle-ci (Norvège, Suisse). D'autres ont demandé leur adhésion (Turquie) et d'autres se sont portés candidats pour une adhésion future (Bulgarie, Roumanie). L'Europe est donc un espace toujours en construction.

### 2. Une puissance économique

---

- L'Europe correspond à un vieux foyer de peuplement. Portée à 27, l'Union pèse plus de 500 millions de personnes (2009), représentant près de 8% de la population mondiale. Les pays d'Europe ont été les premiers à faire leur transition démographique au XIX<sup>e</sup> siècle et ont aujourd'hui des structures démographiques de «pays vieux». Les pays d'Europe centrale et orientale (PECO) connaissent depuis dix ans un excès des décès sur la natalité et un solde migratoire déficitaire. L'Europe de l'Ouest reste un espace d'immigration. On y compte près de 20 millions d'immigrés, soit le second foyer après les États-Unis.
- L'Union européenne est un des pôles de la Triade. L'Europe des 27 pèse un peu moins de 17 000 milliards de dollars de PNB (2009), soit près de 28% des richesses mondiales. Dans de multiples domaines, l'Europe est un des premiers producteurs mondiaux: plus de 15% du blé, 10% du gaz, près de 20% de l'acier, près de 40% de la construction automobile. L'Europe est ainsi présente dans tous les domaines de production. Malgré les différences internes, encore plus marquées depuis l'entrée des nouveaux États, l'Union européenne représente un îlot de développement et de richesse. Les PNB/hab. sont très divers mais l'IDH est pour tous d'au moins 0,8.
- Les facteurs de ce développement économique sont variés : populations nombreuses, formées et bénéficiant d'un niveau de vie élevé (PIB par habitant proche de 40 000 \$/an), révolution industrielle, richesses énergétiques, rôle actif des États, grandes firmes multinationales, investissements en recherche-développement... L'histoire économique et politique a séparé l'Europe en deux ensembles durant une quarantaine d'années, mais pour autant, que ce soit par une économie de marché ou planifiée, les pays européens ont développé partout des politiques d'industrialisation. Depuis dix ans, les pays d'Europe de l'Est ont entamé la reconversion de leur appareil productif et de leur système économique. Dans l'ensemble l'Union européenne est attractive : elle représente plus de 30% des IDE entrant et sortant dans le monde.

### 3. Une puissance commerciale

---

- Que ce soit en comptant le commerce intra-communautaire ou non, l'Union européenne est le premier pôle commercial au monde (40% du commerce mondial en comptant le commerce intra-communautaire, près de 17% du commerce mondial en ne l'incorporant pas – ce dernier chiffre étant en légère baisse ces dernières années). Les valeurs des exportations atteignent près de 1000 milliards d'euros. Sur les dix premières puissances commerciales du monde, la moitié est constituée par des États de l'Union européenne (Allemagne, Royaume-Uni, France, Italie et Pays-Bas). Les nouveaux États d'Europe de l'Est se sont, depuis dix ans, ouvertes au reste du monde. Toutefois, ils représentent moins de 1% du commerce mondial.
- La puissance commerciale est visible à travers les flux des aéroports et des ports de l'Union européenne. La façade maritime de la mer du Nord abrite tout un ensemble de ports de première importance: Rotterdam à plus de 300 millions de tonnes, Anvers (130 millions de tonnes), Hambourg (90 millions de tonnes). Les ports fluviaux, le transport aérien de fret, le transport des marchandises par réseau ferré participent tous à la mise en relation des espaces européens et à leur développement. Le transport routier assure encore une large partie du transport des marchandises (près de 45% dans l'Union à 15). Le ferroutage se développe lentement.
- Les acteurs économiques privés sont aujourd'hui les premiers acteurs de cette insertion mondiale de l'Europe. Comme les autres pôles de la Triade, l'Union européenne s'appuie sur un ensemble de FMN de première importance. Parmi les 500 premières firmes, le Royaume-Uni en compte 40 avec un chiffre d'affaire de 1600 milliards de dollars, la France, 28 pour un chiffre d'affaire de 960 milliards de dollars, l'Allemagne, 21 pour un chiffre de 750 milliards de dollars, l'Italie en compte 15 et les Pays-Bas, 10. On y trouve des firmes dans des secteurs divers: produits pétroliers (Total, Shell ou BP), agro-alimentaire (Unilever), électronique (Philips)...

## II. Les espaces centraux de l'Union européenne

### 1. Dorsale européenne, mégapole européenne

- L'expression de « Banane bleue » s'est popularisée dans le discours géographique pour évoquer cette région de forte concentration humaine, urbaine et économique qui se développe du bassin londonien à l'Italie du Nord, en passant par l'Europe rhénane. On préférera le désigner sous le nom de « mégapole européenne », si l'on considère l'espace urbanisé, et de « dorsale européenne », si l'on prend en compte sa situation de centre économique de l'Europe. C'est un espace transnational qui se développe sur sept pays (Royaume-Uni, Pays-Bas, Belgique, Allemagne, France, Suisse et Italie). La mégapolis européenne est l'expression urbaine de ce centre (10 millions de personnes dans le Grand Londres et dans la Ruhr, 5 millions dans la Randstad Holland, plusieurs centres à plus d'un million de personnes [Cologne, Francfort, Strasbourg, Bâle, Milan]).
- La métropole londonienne est une des métropoles de l'AMM. Elle illustre l'idée que les villes européennes sont « filles de la révolution industrielle ». Dès le XVII<sup>e</sup> siècle, elle a commencé à concentrer les fonctions politiques et commerciales. La fonction financière apparaît dès le XVIII<sup>e</sup> siècle et crée la spécialisation de la City (première bourse des valeurs en 1773). 0,7 million de personnes au début du XIX<sup>e</sup> siècle, 2 millions en 1842, 6,4 millions en 1900: la révolution industrielle permet à Londres d'être longtemps la 1<sup>re</sup> ville du monde. Aujourd'hui encore, elle est une des places financières les plus actives et un centre industriel et de services majeur.
- Les centres de l'Italie du Nord ont été, dans le Moyen Âge et les Temps modernes, des centres de l'économie-monde (cf. Gênes, Venise). Aujourd'hui, Milan (près de 2 millions d'habitants) est la grande capitale économique de l'Italie du Nord, à la croisée des routes commerciales des Alpes et de la Plaine du Pô. Autour de cette situation favorable, Milan a su développer tout un système industriel et une économie de service (siège des grandes sociétés, des banques, d'une bourse des valeurs, capitale culturelle et de la mode) majeurs en Europe. Turin, siège de la société FIAT, appartient également à ce pôle de l'Italie du Nord qui accueille près de 40% de la population italienne.

### 2. Le pôle parisien

- La métropole parisienne est un peu à l'écart de ce premier espace bien qu'elle y soit reliée par les réseaux routiers et ferrés. La métropole parisienne représente l'exemple même de la polarisation urbaine (près de 30% des étudiants français, 90% des sièges sociaux des grandes entreprises et des banques, 40% des cadres supérieurs français). Ville marchande, capitale politique d'un État fortement centralisé, Paris accueille déjà près d'un demi-million de personnes à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Sa croissance urbaine, suite à la Révolution industrielle, est un peu plus tardive que Londres mais plus continue pour être aujourd'hui le premier pôle urbain de l'Union européenne (11 millions de personnes).
- L'exemple de la métropole parisienne permet d'illustrer les formes spatiales des grandes métropoles européennes (malgré les différences qui peuvent les affecter). L'espace central est marqué par le quartier historique de la ville (et l'ensemble de ses monuments), le quartier « culturel » (celui des universités et des grandes écoles), le quartier des affaires (Bourse, banques, bureaux) et des quartiers résidentiels, entre quartiers « bourgeois » et quartiers « populaires »,

plus ou moins dégradés en rénovation. Pour faire face à la demande de bureaux, un nouveau quartier des affaires est apparu dans la banlieue proche (La Défense) dans une architecture très internationale.

● Les périphéries urbaines se déclinent en une suite de couronnes urbaines. Les banlieues mélangent les vieux noyaux villageois grignotés par l'urbanisation diffuse depuis le XIX<sup>e</sup> siècle, les espaces de production industrielle rejetés de la ville-centre (eux-mêmes en abandon pour les plus anciens), les grands ensembles qui ont répondu à la croissance urbaine des années 1960, les grands équipements urbains (nouvelles zones d'activité, aéroport, centres commerciaux...), les lotissements pavillonnaires contemporains, voire des opérations d'aménagement urbain volontariste comme les villes nouvelles créées à la fin des années 1960.

### 3. Des centres isolés

---

● Peu de villes, en dehors de ces régions citées, jouent le rôle de métropole internationale à l'échelle de l'Europe. On peut citer Rome, Vienne, Madrid et Barcelone, Berlin, et les deux villes suisses de Genève et de Zurich (qui ne font pas partie de l'Union européenne mais y sont rattachées par des liens économiques). Par contre, tout un ensemble d'autres villes jouent un rôle de métropole nationale et participent, peu ou prou, à la puissance économique de l'Union européenne: Lisbonne, les villes des Midlands britanniques (Manchester, Birmingham), Édimbourg, les capitales scandinaves, les villes grecques d'Athènes et Thessalonique.

● Certains espaces de productions agricoles, bien que n'étant pas des centres à proprement parler du fait de l'absence de grandes métropoles, sont, par les types de cultures, les structures agraires développés et l'importance des productions, des espaces dynamiques de l'Europe. La Beauce, par exemple, est un espace de faible occupation humaine mais un des greniers du monde par l'importance des productions céréalières. Certaines régions de vignoble (Val-de-Loire, Bordelais, Bourgogne, Pouilles italiennes, Rhénanie) sont, de même, par l'importance des retombées financières, très intégrées à ces espaces centraux.

● Les espaces touristiques se trouvent aussi intégrés à ces centres. La balance touristique est positive pour les États du Sud alors qu'elle est négative pour les États du Nord. Cet apport peut représenter plus de 100 milliards de dollars pour certains États (France, Espagne, Italie) et jusqu'à 6-7% du PIB national. Les espaces littoraux méditerranéens sont les plus touristiques du monde. On trouve aussi le tourisme de haute montagne («or blanc»), le tourisme thermaliste, le tourisme culturel (châteaux de la Loire) et le tourisme urbain. Cannes, Avignon ou Venise ont des renommées européennes voire mondiales par leurs festivals artistiques ou cinématographiques.

## III. Les espaces périphériques de l'Union européenne

### 1. Les périphéries nordiques et méditerranéennes

---

● Les pays nordiques (Danemark, Suède et Finlande) sont trois États peu peuplés (respectivement 5,5, 9,3 et 5,4 millions de personnes), riches (PNB par habitant supérieur à 35 000 dollars par habitant), présentant une économie moderne avec une présence internationale dans certains domaines industriels (cf. Volvo) et un modèle social original où l'État possède une forte fonction régulatrice. Si le Danemark est un petit État par sa superficie, les deux autres pays font partie des plus grands pays européens, aux richesses naturelles importantes (la Suède et la Finlande produisent plus de 40% du bois européen). Villes et centres de productions sont principalement situés sur les côtes de la mer Baltique.

● L'Espagne et le Portugal sont entrés dans la communauté européenne en 1986. Le retard économique qu'ils avaient accumulé s'est largement amenuisé. Même si leur PNB/hab. est encore parmi les plus faibles de l'Union européenne (34 000 et 22 000 \$/hab. alors que la plupart des pays d'Europe occidentale se situent au dessus de 40 000 \$/hab.), leur croissance économique a été soutenue depuis une quinzaine d'années. Dans la seconde moitié des années 1990, le Portugal a connu une croissance comprise entre 3-3,5% par an. Présents dans de nombreuses productions agricoles, ces pays se sont affirmés dans les domaines industriels, particulièrement l'Espagne qui, avec Bilbao et Barcelone, comptait déjà deux centres industriels anciens.

● La Grèce était, à son entrée dans la Communauté européenne en 1981, le seul État complètement méditerranéen. Depuis l'entrée récente de Chypre et de Malte, qui ne comptent que pour très peu dans l'économie européenne, bien que les disparités de développement soient moins fortes qu'avec les nouveaux États de l'Europe orientale, ils sont maintenant trois. La Grèce a profité de son insertion européenne pour moderniser son pays, bénéficiant des aides du fond structurel européen. Le pays oppose les villes d'Athènes et de Thessalonique, foyers de peuplement et industriels, aux îles, à vocation touristique, et à l'intérieur, beaucoup plus pauvre et agricole. La crise profonde qui a frappé le pays en 2008 montre toutefois la fragilité de l'économie grecque (PNB par habitant : 29 000 \$ en 2009).

## 2. Les régions anciennement industrialisées

---

- Sans être en position périphérique, la plupart des anciens «pays noirs» de l'Union européenne (bassin houiller du Nord-Pas-de-Calais, bassin houiller et ferrifère lorrain, bassin de la Sambre en Belgique, Midlands en Angleterre, Ruhr en Allemagne...) constituent des zones en mutation. Ils furent les foyers de la Révolution industrielle au XIX<sup>e</sup> siècle, mais les systèmes productifs qui s'étaient mis en place n'ont pas résisté aux changements économiques de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Le textile, la sidérurgie, l'extraction du charbon, de la houille et du fer, sont entrés dans une série de crises économiques, qui ont fait, petit à petit, disparaître ces filières.
- La crise est surtout celle des années 1960-80. Elle a pris deux principaux aspects. Du point de vue du paysage, la fermeture des usines et des mines a laissé de vastes friches industrielles, d'autant plus difficiles à reconverter qu'elles étaient polluées par les minerais. Du point de vue social, elle a entraîné la disparition des emplois industriels et la hausse du chômage. La population du bassin lorrain avait été multipliée par huit entre 1850 et 1960. Les emplois industriels, dans cette même Lorraine, ont décliné de 2,5% par an dans les années 70-80. Ce sont encore des régions à forts taux de chômage et où les populations de certaines villes décroissent.
- Les politiques de reconversion industrielle se heurtent à de nombreuses difficultés. Si les principales villes (Manchester, Lille, Essen, Bochum...) peuvent compter sur leur poids démographique et leur position pour attirer de nouvelles industries, il n'en est pas de même pour les régions plus marginales (bassin de Douai-Valenciennes, bassin de la Sambre, bassin de Longwy). On a parfois réussi à attirer des industries à forte main-d'œuvre (Toyota à Valenciennes) mais dans l'ensemble, les politiques doivent se construire sur le long terme pour redynamiser ces régions.

## 3. Les périphéries orientales

---

- Les États de l'Europe centrale et orientale rentrés dans l'Union européenne au mois de mai 2004 représentent une dernière périphérie. Dès leur sortie du bloc soviétique, ces États ont bénéficié d'une aide financière importante, dans un but de stabilisation des régimes et pour les aider à intégrer l'Union européenne auprès de laquelle ils se sont rapidement portés candidats. Dès 1996, un statut de pays associé a été créé pour la Bulgarie, la Hongrie, la Pologne, la Tchéquie, la Slovaquie, la Slovénie, la Roumanie et les trois pays baltes (Estonie, Lettonie, Lituanie). Huit d'entre eux constituent le groupe des nouveaux adhérents.
- L'aide financière a été importante de la part de l'Union européenne et d'autres instances financières et de développement internationales. Entre 1990 et 1995, la BRED a distribué près de 8 milliards d'euros, dont 42% aux cinq pays de l'Europe médiane. L'Union européenne, dans la même période, a financé pour 6,6 milliards d'euros des programmes d'amélioration des transports, des infrastructures, de l'environnement et de sécurité nucléaire. Ces aides ont permis la conduite des politiques de privatisation et de libéralisation, mais n'ont pu atténuer les chocs technologiques dans l'agriculture et dans l'industrie lourde.
- Les disparités au sein de l'Union européenne se trouvent accentuées. Ces nouveaux États ne participent que pour 4% du PIB européen. Pour une moyenne de 100 sur l'Union européenne à 15, la moyenne du PNB/hab. des PECO se situe à 30. Ces États connaissent un dynamisme indéniable depuis la fin des années 1990 avec une croissance de l'ordre de 2,5% par an, alors que l'Europe des 15 ne connaît qu'une croissance de 1-1,5%. La Slovénie principalement, la Hongrie et la Pologne semblent les pays les mieux placés pour bénéficier de leur intégration européenne. Cette intégration est aussi un atout pour l'Allemagne qui occupe désormais une position centrale dans l'Union.

# TL/ES

## L'Europe rhénane

### I. L'Europe rhénane, le cœur de l'Europe

---

#### 1. Le modèle rhénan

---

- L'Europe rhénane comprend l'ensemble des pays où coule le Rhin (Benelux, Allemagne, France, Suisse). L'espace rhénan, au cœur de cet ensemble, désigne plus spécifiquement l'ensemble des espaces qui s'organisent autour et par le Rhin. C'est-à-dire les différents espaces directement en proximité du fleuve mais aussi ceux qui, par un moyen ou un autre (affluent, ensemble routier-autoroutier, réseau ferré...) y sont liés et se structurent, en partie, en fonction de

ces relations. Il désigne ainsi un espace continu autour du Rhin et de ses affluents qui se prolonge par quelques axes vers des espaces plus lointains.

● L'Europe rhénane est un pôle de concentration des populations et des espaces industriels. C'est un espace de forte densité. Sur toute la partie occidentale de la Belgique, sur la moitié sud des Pays-Bas, tout le long du Rhin jusqu'à Bâle, avec des prolongements sur les vallées de la Moselle, du Neckar et du Main, les densités sont supérieures à 200 hab./km<sup>2</sup>. Tout un ensemble urbain structure cet espace, avec une quinzaine de métropoles supérieures à 500000 habitants (la moitié est allemande). Ce type d'organisation s'appuyant sur la répartition régulière de grandes villes dans des espaces de fortes densités forme la spécificité du modèle rhénan.

● Si l'axe rhénan est un axe naturel, il n'a pas induit pour autant une unité des territoires qu'il dessert. L'unité politique n'a jamais été réalisée depuis la fin de l'empire de Charlemagne. Aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles, tout un réseau de villes se constitue, d'abord sur les territoires de la Belgique et des Pays-Bas, puis dans la Hanse allemande. La révolution industrielle permet l'émergence des villes du Rhin moyen lequel sera aménagé, autant par les Hollandais que par les princes prussiens, pour former un axe de communication majeur. Tout un ensemble de régions industrielles se sont formées de la **Randstad Holland** au Sud alsacien, avec la Ruhr comme centre majeur.

## 2. Ruhr et Randstad Holland: les centres dominants

---

● La **Randstad Holland** correspond à l'extrémité occidentale des Pays-Bas, autour des embouchures du Rhin. Grande plaine littorale que les hommes ont petit à petit mise en valeur et protégée, les Pays-Bas sont le débouché naturel du Rhin. Rotterdam (plus de 370 millions de tonnes de trafic portuaire par an) s'impose dans ces ensembles urbains néerlandais. Il est un des grands ports de marchandises et présente une activité de raffinage de pétrole parmi les plus importantes du monde. Amsterdam et La Haye, moins industrielles, complètent cette organisation urbaine. Une de ses originalités est d'avoir préservé un espace agricole au cœur de l'anneau urbain.

● La Ruhr est l'exemple type des régions industrielles nées à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. La concentration de la population se fait sur l'ensemble du bassin charbonnier et sur l'axe rhénan, permettant l'émergence de nombreuses villes de niveau national voire international: Essen et Dortmund (villes déjà préindustrielles), Bochum, Dusseldorf et Duisbourg complètent la trame régionale. Le charbon et la lignite ont permis le développement d'une sidérurgie puissante (cf. les industries d'armement Krupp qui avait leur siège dans la région). Au début du XX<sup>e</sup> siècle, les 400 000 mineurs de la Ruhr extraient 115 millions de tonnes. C'est le plus grand foyer charbonnier de l'Europe.

● Comme les autres pays noirs, la crise a marqué les différents secteurs industriels de la Ruhr, plongeant la région dans le chômage et entraînant l'apparition de friches industrielles. La Ruhr extrait, aujourd'hui, moins de 40 millions de tonnes de charbon, restant, pour autant, le premier foyer européen. Les politiques de reconversion, conduites par les différentes autorités territoriales, ont entraîné une tertiarisation de l'économie, une mutation vers des activités industrielles nouvelles et une refonte des paysages. Dans un triangle de 100 km de côté, cet espace rassemble près de 12 millions de personnes avec des pôles urbains (Dusseldorf et Cologne) qui s'affirment. Duisbourg, par l'activité de raffinage, a un trafic fluvial de plus de 60 millions de tonnes par an (soit bien supérieur à de nombreux ports maritimes).

## 3. Les autres pôles régionaux

---

● Les carrefours Rhin-Main (Mayence, Francfort) et Rhin-Neckar (Mannheim, Stuttgart) constituent les autres grands espaces industriels de cette Allemagne moyenne. L'industrie y est plus diversifiée (chimie, industrie mécanique, automobile, Stuttgart accueille le siège social de Mercedes, Russelsheim, au nord de Mannheim, celui d'Opel). Ce sont aussi des centres tertiaires de première importance. Francfort (plus de 600 000 personnes pour la ville) est l'une des premières bourses des valeurs dans le monde et accueille la Banque centrale européenne, s'imposant ainsi comme une véritable capitale de l'Europe.

● Le fossé rhénan, entre Vosges et Forêt noire, outre le fait d'être une région agricole riche (vignobles), supporte deux pôles industriels et urbains: d'une part Strasbourg, et d'autre part l'agglomération trinationale de Bâle. Strasbourg est l'une des autres capitales de l'Union européenne (siège du Parlement). C'est aussi une importante ville industrielle (trafic portuaire de 12 millions de tonnes, 2<sup>e</sup> port fluvial français) et tertiaire, étendant son rayonnement au-delà de la frontière. Bâle est le port fluvial du Rhin le plus en amont. C'est une capitale culturelle (université) et industrielle (chimie). On compte près de 50000 **travailleurs transfrontaliers** dans ces régions.

● D'autres pôles secondaires émergent dans cet espace rhénan. La Sarre, le Nord de la Lorraine, le Luxembourg en partie, sont reliés à l'axe rhénan. Ces régions industrielles se sont mises en place à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle autour des bassins houillers et ferrifères. Pour faire face à la crise qui s'est développée dans les années 1960, les trois régions se sont unies dans un projet industriel autour du Pôle européen de développement (PED). Le Nord de la Belgique, et principalement la région d'Anvers, appartiennent complètement à cet espace. Toute la Suisse du Nord est aussi liée à cet axe. Le **PIB** régional de toutes ces régions dépasse les 4 milliards de dollars.

## II. Les axes de l'Europe rhénane

### 1. Le Rhin, du fleuve sauvage au fleuve aménagé

- Le Rhin est un fleuve de 1350 km et qui développe un **bassin fluvial** de 200000 km<sup>2</sup>. Jadis, c'était un fleuve que l'on qualifiait de «sauvage», c'est-à-dire avec des variations importantes de débit et de niveau d'eau, le rendant peu praticable. Il naît dans les Alpes des Grisons en Suisse; c'est d'abord un fleuve montagnard, puis il devient un fleuve de plateaux et de plaines, accueillant les eaux de nombreux affluents (Neckar, Main, Moselle, Ruhr, Lippe...). Il traverse des paysages très divers avant de s'épanouir en un large delta dans sa partie néerlandaise.
- Le fleuve a fait l'objet de multiples aménagements, tant dans son cours médian que dans sa partie terminale. Ce sont les Hollandais qui ont commencé à faire de grands travaux d'endiguement dès la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Les Prussiens ont fait de même dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. À la frontière franco-allemande en Alsace, le paysage contemporain est celui d'un fleuve rectiligne, enfermé entre des berges surélevées. Tous ces travaux ont permis de rendre le fleuve navigable jusqu'après Bâle. Ils ont toutefois changé la nature du fleuve, accélérant l'érosion en certains endroits, du fait de l'accélération du débit.
- Les affluents ont également été travaillés pour devenir navigables. De nombreux canaux ont été creusés. Ils peuvent doubler le fleuve ou ses affluents en certains endroits, ils peuvent aussi permettre la liaison entre des systèmes fluviaux séparés à l'état naturel: liaison avec l'Elbe de l'Allemagne du Nord, liaison avec le Danube à partir du Main, liaison avec la Meuse et l'Escaut. Sur certains tronçons, le gabarit permet de faire passer des **chalands** de 3000 tonnes, et certains **convois poussés** peuvent atteindre 10000 tonnes.

### 2. Les ports et les trafics fluviaux

- Malgré la difficulté de navigation à l'état naturel, celle-ci commence à se développer de manière importante sur le Rhin dès le Moyen Âge, en liaison avec l'ensemble des routes qui bordent la vallée. Elle devient une grande route transcontinentale faisant suite au franchissement des Alpes par des cols, eux aussi, anciennement aménagés. En descendant transitent du bois, du vin, des céréales, alors qu'en remontée, arrivent les poissons séchés d'Hollande et les marchandises «exotiques» venus d'Anvers. Vers 1850, avec la révolution industrielle et le charbon de la Ruhr, le fleuve devient une véritable voie internationale et produit l'industrialisation de ses rives.
- En 1880, Duisbourg a un trafic de 3 millions de tonnes, Mannheim d'un million, et Strasbourg de 150000 tonnes seulement. Vingt ans après, le trafic de Duisbourg est passé à 11 millions de tonnes, celui de Mannheim à 5 millions, et Strasbourg réalise deux millions en 1913. Après les temps de crise des deux Guerres mondiales et de la crise économique des années 1930, le trafic reprend vivement. Si le trafic charbonnier diminue quelque peu, celui des minerais et du pétrole le remplace dans ces années de croissance économique. Aujourd'hui, le trafic rhénan est de 300 millions de tonnes, avec un trafic pétrolier important (22% du trafic vers l'amont). Le trafic rhénan représente 80% des trafics fluviaux européens.
- Duisbourg, avec un trafic de 45 millions de tonnes aujourd'hui, est le 1<sup>er</sup> port fluvial d'Europe et du Monde. La ville et sa région ont également su profiter, dès le XIX<sup>e</sup> siècle, des ressources houillères présentes à proximité. Mais si le Rhin peut expliquer pourquoi Duisbourg fut une ville florissante, et malgré l'importance de l'activité de raffinage, la région a connu la dépression économique comme les autres régions productrices de charbon de l'Europe de l'Ouest. La reconversion actuelle, à Duisbourg comme sur les autres grands ports rhénans porte vers le **transport conteneurisé**: 900000 evp (équivalent vingt pieds) en 1995, 1,5 million evp aujourd'hui.

### 3. Les autres réseaux

- Au regard de l'importance de la population et de la concentration industrielle, on trouve, tout logiquement, un réseau routier et autoroutier très dense. Un vaste quadrillage de cet espace s'est constitué avec, à chaque grand carrefour, des voies qui partent vers l'intérieur des régions «extra-rhénanes» (carrefour Rhin-Ruhr avec des axes vers l'Allemagne du Nord, carrefour de la Moselle pour rejoindre Trèves, Luxembourg puis la Lorraine, carrefour de Karlsruhe vers Munich...). Entre les grandes villes belges et néerlandaises, le trafic journalier dépasse les 50000 véhicules. Il est du même ordre sur toute la partie entre Francfort et le carrefour de la Ruhr.
- Le réseau et le trafic ferroviaire sont également importants, en particulier dans la Randstad Holland (répondant à une logique de trafic intra-urbain) et dans la section entre le carrefour Rhin-Ruhr et Karlsruhe (plus de 100 trains par jour entre les différents pôles de cette partie de l'Allemagne). L'axe rhénan reste en revanche un peu à l'écart du développement des réseaux des trains à grande vitesse (il n'y aura pas de liaison avec Strasbourg, et donc

l'Allemagne, avant 2016). Il y a toutefois l'équivalent des TGV (ICE) qui peuvent atteindre plus de 300 km/h sur le tronçon Mannheim-Stuttgart et des projets nationaux sont plus avancés (Cologne-Francfort).

● L'internationalisation de l'espace rhénan est également visible dans le développement du trafic aérien. En 2010, Francfort occupe le 7<sup>e</sup> rang mondial (le 3<sup>e</sup> rang européen derrière Londres et Paris) avec un trafic passager de 50 millions de personnes, au 2<sup>e</sup> rang européen et au 7<sup>e</sup> mondial pour le trafic de fret (1,6 million de tonnes), Amsterdam, le 9<sup>e</sup> avec 40 millions de personnes. Les trois aéroports de Dusseldorf-Cologne et les deux de Bruxelles complètent cette armature. C'est donc à travers cette association de pôles urbains et industriels et d'intensité des flux que se structure l'espace rhénan.

### III. La fenêtre maritime de l'Europe rhénane

#### 1. L'aménagement du front de mer

---

● Dès qu'il franchit Cologne, la pente du Rhin se ralentit très fortement jusqu'à la fin de son parcours allemand. En entrant dans le territoire hollandais, cette pente se fait encore plus faible pour n'atteindre que 0,04%. Le Rhin se partage alors en trois bras: le Waal (qui concentre 70% des eaux) et le Lek continuent à couler vers l'ouest, débouchant sur la mer du Nord à la hauteur de Rotterdam; l'Ijssel prend une direction plus au nord, passe à l'est d'Amsterdam, et rejoint le lac d'Ijssel, ancien marais maritime conquis en partie par des **polders** et séparé de la mer des Wadden (bras de mer de la mer du Nord) par une digue.

● L'aménagement de cette partie aval du fleuve s'est faite assez tardivement. Au XVII<sup>e</sup> siècle, on avait réparti les eaux du fleuve entre ces différents bras. Le premier souci des Pays-Bas, dont une partie du territoire se trouve sous le niveau marin, avait été de protéger ses terres. Ce n'est qu'au XIX<sup>e</sup> siècle que l'on commence à aménager le fleuve dans le but de développer le trafic fluvial. On sépare les eaux du Waal et celles de la Meuse, on creuse plusieurs canaux, autant vers Rotterdam que vers Amsterdam (ouverture du canal de la mer du Nord en 1876 puis du canal Amsterdam-Rhin). Par ces aménagements, les bateaux peuvent entrer dans les deux ports.

● Le dernier grand projet d'aménagement est contemporain. En février 1953, une tempête a inondé le Sud-Ouest des Pays-Bas. La mer s'est retrouvée à un niveau supérieur de 3 mètres à son niveau normal. Les inondations provoquèrent la mort de près de 2000 personnes. Le Plan Delta fut conjointement lancé par les Pays-Bas et la Belgique. Il s'agissait de construire un ensemble de cinq digues, de trois barrages et de fermer quasiment l'Escaut. L'ensemble des travaux ne fut achevé qu'en 1986. Ces travaux ont certes augmenté le risque d'inondations fluviales, en limitant les aires d'extensions des crues, mais il a permis de se protéger de la mer.

#### 2. La façade maritime la plus dense

---

● Le Northern Range est le nom donné à la **façade maritime** de l'Europe rhéane sur la mer du Nord et sur la Manche. Sur plus de 1000 kilomètres, cet espace présente une des plus importantes concentrations d'équipements portuaires du monde. La quinzaine de ports de cet ensemble totalise près de 1 millions de tonnes, soit l'équivalent du trafic portuaire des ports nord-américains ou près de la moitié du trafic total européen. À l'échelle mondiale, le Northern Range représente l'**interface** principale entre l'Union européenne et le reste du monde, mais c'est aussi un espace fortement concurrentiel entre les différents pôles portuaires.

● Rotterdam est le port dominant de cet espace. Il fut, pendant longtemps, le premier port du monde, dépassé ces dernières années par Singapour, mais son trafic portuaire reste à un niveau de 300 millions de tonnes, soit plus du double du second port de cette façade. Il se développe sur près de 30 kilomètres. Les différents aménagements ont petit à petit repoussé les nouveaux bassins et zones industrielles vers l'ouest. Les chantiers navals sont principalement dans la zone de Rotterdam, l'industrie chimique se concentre à la sortie de la ville alors que la partie terminale correspond aux principales installations pétrolières (tous les majors pétroliers y ont des aires de stockage). L'importance de cette activité a permis la constitution d'un second marché pétrolier (marché spot) qui fixe les prix pour l'Europe. La **conteneurisation** s'est développée pour atteindre près de 6 millions evp.

● Anvers, avec 130 millions de tonnes de trafic portuaire est le second port de la façade. Il est comparable sur de nombreux points avec Rotterdam: près de 60000 emplois directs, près de 20 ha de superficie de terrains industrialoportuaires. Mais l'absence d'un arrière-pays aussi riche que celui du Rhin explique, sans doute, le degré moindre de développement du port belge. On y décèle, pour autant, les mêmes processus de modernisation dans l'adaptation aux nouveaux systèmes de transports maritime. Le trafic de conteneurs est de près de 5 millions evp. Avec Hambourg, 2<sup>e</sup> port de conteneurs européen (5,5 millions evp), le Northern Range, ainsi «modernisé», participe pleinement à la **mondialisation**.

### 3. Les autres espaces du Benelux

---

- Cette façade maritime ouvre directement sur la Belgique et les Pays-Bas. L'ouverture maritime des Pays-bas se rattache au passé prestigieux des Provinces-Unies du XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle (dit le «Siècle d'Or») quand Amsterdam était centre de l'**économie-monde** de l'Europe. Encore aujourd'hui, les Pays-Bas sont très fortement tournés vers la mer. La seule grande ville de l'intérieur, s'appuyant sur un système industriel différent de celui de l'axe rhénan, est Eindhoven, siège de la société Philips.
- La Belgique présente un ensemble économique plus diversifié. Les villes des Flandres ont un passé commercial illustre, développant, dès la fin du Moyen Âge, une riche activité textile. Cet espace est rattaché à l'espace rhénan. Le sud et le sud-est du pays, à l'écart de ce passé, se sont développés au XIX<sup>e</sup> siècle sur la base de l'industrialisation des bassins houillers (bassin de la Sambre qui fait suite au bassin français de Douai-Valenciennes). La richesse industrielle de Charleroi n'a pas résisté à la crise des années 1970-80. La Belgique se trouve ainsi scindée entre un espace dynamique (Flandres) et un espace en difficulté (Wallonie), Bruxelles tendant de maintenir le lien entre ces deux évolutions.
- Le Luxembourg présente un ensemble économique à part. Il ne se rattache pas à la façade du Northern Range et incomplètement à l'axe rhénan: la Moselle forme une partie de la frontière avec l'Allemagne sur la partie est mais ne constitue pas un véritable axe d'urbanisation et d'industrialisation. Son statut de petit État, ne pouvant baser son développement sur la richesse des territoires ou sur une population nombreuse, l'a conduit à se spécialiser fortement, attirant les sièges sociaux des grandes entreprises à travers des lois fiscales avantageuses. Il est l'État de la planète pour lequel le PNB/hab. est le plus élevé (plus de 76 000 \$/hab.).