

Sujet de dissertation : L'Europe rhénane : une région économique puissante très urbanisée.

- L'axe économique de l'Union européenne.
- Le cœur urbain de l'Europe.

Dossier documentaire :

L'Europe rhénane constitue une région économique puissante de l'Union européenne.

Première partie(10 points)

En analysant les documents, répondez en une page au maximum, pour chacune d'elles, aux questions posées.

Question 1 : (.5 points) : donner quelques caractères de l'organisation spatiale de l'Europe rhénane(document 1, document 4,document 5)

Question 2 : (.5 points) : Pourquoi peut on dire que la vallée du Rhin constitue un axe de communication urbanisé et industrialisé? (documents 2, 3, 4, 5)

Deuxième partie(10 points)

A partir des éléments utilisés dans les réponses aux questions 1 et 2, et de vos connaissances personnelles, répondez au sujet proposé (en deux pages au maximum)

Sujet : Pourquoi l'Europe rhénane constitue-t-elle une région économique puissante ?

DOCUMENTS

- 1- a/,b/,c/,d/,e/f, quelques aspects de l'espace rhénan.
- 2- a/,b/,c/.,la conurbation Rhin –Ruhr.
- 3- a/,b/,Rotterdam et Anvers.
- 4-a/ Carte : l'Europe rhénane, des axes et des ports en relation avec le monde.
b/ Carte : l'Europe rhénane, une exceptionnelle densité de villes et d'industries.
- 5- a/ Carte : le couloir rhénan : un des centres de l'Union européenne,
b/ la fenêtre maritime de l'Europe rhénane ,
c/ des chiffres-clés.

A Pour une définition de l'espace rhénan

La voie rhénane a une vocation internationale (...). Les capitaux, les hommes y affluent et de tous les horizons ; les frontières qui haquent l'espace rhénan perdent de leur signification. L'Europe (...) unifiée qui est en train de naître ne peut que s'appuyer sur lui. Et si [elle] parvient à élaborer une pensée politique nouvelle, il n'est pas tout à fait déraisonnable d'imaginer qu'appuyée sur cette vigoureuse épine dorsale, elle puisse un jour répondre au « défi américain ».

D'après E. Juillard, *L'Europe rhénane*, A. Colin, 1968.

B Un axe majeur

La puissance des moyens de transport et l'intensité du trafic sont impressionnantes ; le Rhin est l'artère de navigation la plus puissante du globe, Duisburg le premier port fluvial et bien d'autres l'accompagnent, tant sur le Rhin que sur ses affluents et sur les canaux qui le mettent en relation avec le reste du pays. Cologne est le plus gros nœud ferroviaire d'Allemagne, et il ne faut pas moins des deux aéroports de Dusseldorf et de Cologne-Bonn pour assurer les déplacements des hommes d'affaires. Le trafic routier dispose de plusieurs autoroutes parallèles de direction nord-sud. Tout au long du fleuve, s'étale, sur quelques centaines de kilomètres, un puissant lacis autoroutier et ferroviaire riche d'innombrables alternatives, pour écouler le va-et-vient régional de millions d'habitants et la circulation à l'échelle de l'Europe, qui dispose là de plusieurs bifurcations majeures.

D'après P. Riquet, *Géographie universelle*, « Europe du nord, Europe médiane ».

C

En Alsace, l'atout progressif du Rhin

Le Rhin, « un fleuve construit » selon le géographe A. Demangeon, apporte maintenant à l'Alsace la valeur d'une artère fluviale internationale à fort trafic, ce qui explique l'importance des ports et zones industrielles de Strasbourg, Mulhouse (Peugeot), Colmar. Il assure aussi une production hydroélectrique et le refroidissement de centrales nucléaires.

De fleuve dangereux et de frontière fermée, il est ainsi devenu un facteur d'échanges et de production énergétique, participant largement au développement régional.

D'après R. Cheize, S. Chedemant, *Les Régions frontalières*, Belin, 2003.

D

Le rôle du Rhin dans la construction de l'espace rhénan, espace transnational

L'espace rhénan rassemble les États et les régions les plus riches d'Europe, quatre ou cinq places bancaires de niveau planétaire, la concentration humaine la plus importante d'Europe, confortée par une floraison urbaine sans équivalent à l'échelle mondiale. Le ressort d'une telle puissance ? « Des routes et des villes : tout le secret de l'unité du monde rhénan », dit le géographe E. Juillard.

Et le fleuve ? Quel est son rôle ? Ni la navigation ni un potentiel énergétique modeste ne sont en cause, ni la demande urbaine en eau, dont la montée en puissance est trop récente. Restent le cadre, le temps et les hommes.

Le cadre : un couloir aménagé en vue d'assurer une liaison efficace entre mer du Nord et Méditerranée ; des confluences, des espaces de liaison nombreux mais dont aucun ne pouvait imposer sa prépondérance ; des carrefours qui se prêtaient aux échanges.

Le temps : E. Juillard a mis en évidence la continuité du phénomène urbain, ainsi que le nombre et la diversité des relais qui ont soutenu et amplifié cette continuité, le dernier moteur en date étant, après le dynamisme industriel, la puissance financière partagée entre Zurich, Bâle, Francfort et Amsterdam. Là encore, aucune place dominante mais des capacités et des échanges.

Les hommes : ni Berlin ni Paris, mais une revendication constante d'autonomie dont le plus bel exemple serait Bâle, rebelle aux influences de Berne et de Zurich, Bâle qui revendique l'émergence d'une « Regio basiliensis » partagée entre trois pays, mais qui déploie une activité qui transgresse frontières et rivages.

D'après J. Bethemont, *Les Grands Fleuves*, Paris, Armand Colin, 2002.

E

Un modèle économique rhénan

« Les régions traversées par le Rhin présentent des points communs : le fleuve traverse les pays européens les plus riches ; ces régions correspondent aux plus fortes densités de population et regroupent des villes et conurbations parmi les plus importantes d'Europe. Les pays longés ou traversés par le « Rhin utile » et ses affluents figurent parmi les membres fondateurs de la CECA (1951), puis de la CEE (1957), devenue l'UE. Le Rhin structure véritablement l'espace de l'Europe occidentale et représente la partie centrale de cet arc de prospérité, de la mégalopole européenne s'étendant de Londres à l'Italie du Nord, espace qui, pour Fernand Braudel, est historiquement celui de la « dynamique du capitalisme ».

Dans le contexte actuel de mondialisation économique, ce capitalisme s'adapte tout en conservant des caractéristiques du « modèle rhénan » où l'industrie garde une part importante, voire décisive, dans le tissu économique. Ce capitalisme rhénan repose [...] sur un réseau dense de petites et moyennes entreprises de grande qualité, largement exportatrices et souvent présentes dans des domaines de pointe à forte valeur ajoutée. Ce réseau est soutenu par une très forte et ancienne tradition de capitalisme familial. »

N. Beaupré, *Le Rhin, une géohistoire*, Documentation photographique n° 8 044, La Documentation Française, 2005.

F

L'ORGANISATION SPATIALE DE L'EUROPE

Un réseau urbain polycentrique : Disposés en étapes sur les routes qui relient la civilisation urbaine méditerranéenne à celle de la Hanse, sa cadette nordique, plus qu'à leurs organisées en chapelet dont les grans inégaux restent cependant de taille comparable, les villes de l'Europe rhénane affichent le refus d'une capitale hégémonique. D'Amsterdam à Genève, les réseaux urbains sont ceux d'une Europe des marchands et des banquiers, non la disposition concentrique des relais d'un pouvoir politique tel que l'offre le modèle français

La conurbation Rhin-Ruhr

Document 2

La conurbation Rhin-Ruhr (Land allemand de Rhénanie du Nord-Westphalie) est la plus importante concentration humaine et économique de l'Europe rhénane. Forte de 11 millions d'habitants et de densités supérieures à 500 hab./km², cette conurbation concentre 30 des 84 villes de plus de 100 000 habitants de l'Allemagne.

α La Ruhr, en reconversion sectorielle et paysagère

« Dans une région qui fut certainement le plus grand bassin industriel du monde, l'industrialisation massive et brutale a eu des répercussions fortes en matière de cadre de vie : environnement profondément altéré, conditions élémentaires de loisirs non satisfaites, image régionale dégradée... Par la suite, la crise des charbonnages et de l'industrie lourde, ses répercussions économiques et sociales et son cortège de friches industrielles, ont plus que jamais contribué à hisser le cadre de vie et les loisirs au rang des éléments moteurs du développement.

En 1989, un programme de renouvellement urbain a été lancé dans la zone la plus sinistrée du bassin, celle de l'Emscher : sur 800 km², elle concentre environ 2 millions d'habitants et présente une forte imbrication entre zones d'habitat et zones d'industrie, ainsi que de vastes friches minières. 120 opérations ont été menées, autour de cinq thèmes principaux : la réhabilitation des paysages, la reconquête écologique, l'implantation de nouveaux espaces de travail, de nouveaux espaces d'habitat et la réhabilitation de l'architecture industrielle.

Le parc paysager de l'Emscher, région fortement urbanisée désormais structurée autour de ses espaces verts, est l'empreinte d'une nouvelle philosophie d'aménagement de la ville post-industrielle. Il offre la possibilité de pratiquer la ville autrement, en invitant à travailler, habiter, se ressourcer et se distraire "dans le parc". »

D'après N. Joly, « Loisirs, cadre de vie et développement : un siècle de planification dans la Ruhr (1900-2000) », *L'Information géographique* vol. 66, n° 4, © Armand Colin, décembre 2002.

β Düsseldorf, Cologne et Essen, trois capitales pour une région

L'armature urbaine de la Rhénanie-Westphalie présente un caractère atypique, en raison d'une pluralité de grandes villes concentrées sur un périmètre étroit.

Dortmund, Essen, Düsseldorf, Cologne se succèdent sur des distances inférieures à 50 km. La Ruhr stricto sensu présente un cas classique d'urbanisation dense de bassin houiller, avec cette originalité que de grandes villes dotées d'un bon équipement tertiaire ont réussi à émerger de cette « zone de peuplement industriel et urbain ». Quant au couple Düsseldorf/Cologne, alors qu'on aurait pu s'attendre à l'affirmation de la seconde au XIX^e siècle du fait de la révolution industrielle, Düsseldorf lui a victorieusement disputé la fonction de capitale (extérieure) de la Ruhr, car une partie des grands capitaines d'industrie ont préféré s'y installer plutôt que de rester dans les villes encore peu accueillantes du bassin houiller. On assiste donc à une imbrication des fonctions internationales, nationales et régionales, celles-ci ayant généralement une faible portée en raison de la proximité des grandes villes.

Il ne faut tout de même pas se laisser abuser par la carte : les densités sont telles qu'il y a place sur un petit périmètre pour plusieurs centres de services de haut niveau : Cologne, Düsseldorf, Essen, Dortmund, voire, un peu au-dessous, Duisburg (à dominante portuaire et industrielle) et Bochum (centre culturel dynamique).

D'après J.-C. Boyer, *Géographie humaine de l'Allemagne*, Paris, A. Colin, 1997.



γ Le port fluvial de Duisbourg, au confluent du Rhin et de la Ruhr

Situé au débouché du bassin industriel de la Ruhr sur le Rhin, bien relié par les infrastructures de transport, le port de Duisburg-Ruhrort est le premier port fluvial du monde.

manuel HaGer 2008

Rotterdam et Anvers : fenêtres maritimes de l'Europe rhénane

Au débouché du Rhin, de la Meuse et de l'Escaut sur la mer du Nord, les ports néerlandais et belge de Rotterdam et d'Anvers constituent la fenêtre maritime de l'Europe rhénane. Comptant parmi les plus importants organismes portuaires du monde, ils forment le segment le plus puissant du « Northern range », la rangée des ports nord-européens qui s'étend du Havre à Hambourg. En relation avec le monde entier et bien reliés à leur hinterland rhénan, ces interfaces de premier ordre contribuent à l'insertion de l'Europe rhénane dans l'économie mondiale.

a Anvers, Rotterdam et l'hinterland rhénan

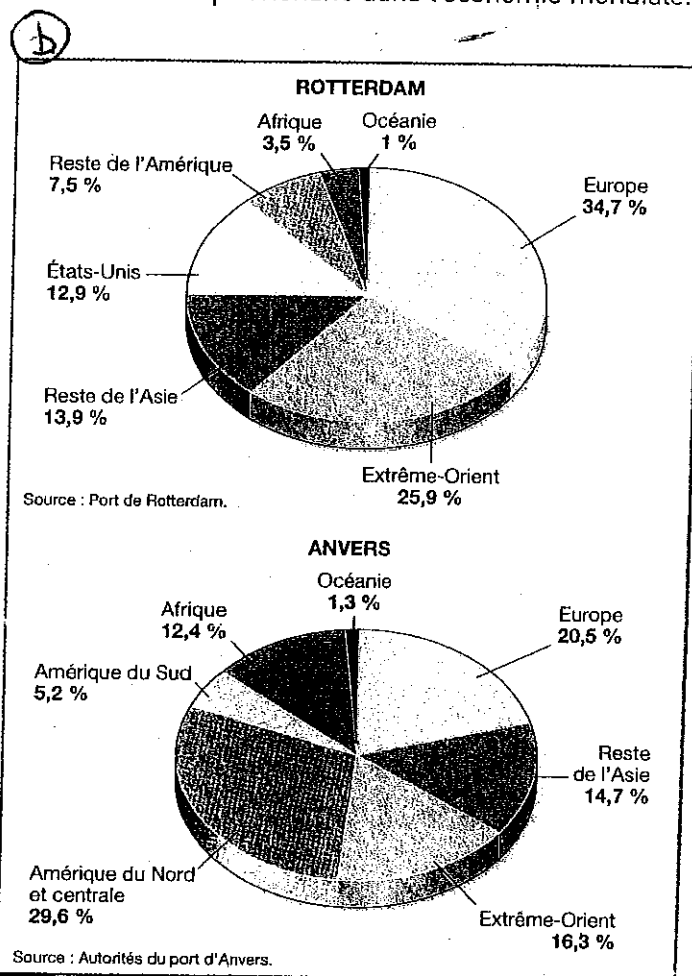
« Malgré l'exceptionnelle densité de son réseau fluvial, ferroviaire et routier, le port d'Anvers est engorgé alors que le trafic ne va cesser de croître dans les années à venir.

Les autorités portuaires envisagent la remise en service d'une ligne ferroviaire construite en 1879 entre Anvers et la Ruhr, le "Rhin d'acier". Contrairement à la ligne utilisée actuellement, elle passe par le territoire néerlandais, mais son trajet est plus court de 50 km. Elle permettrait de doubler le tonnage transporté par train entre Anvers et la Ruhr. De plus, une simple modernisation permet de limiter les coûts et l'impact écologique. Mais les réactions néerlandaises sont mitigées : à des préoccupations environnementales – le tracé passe par une réserve naturelle – s'ajoute le souci de protéger les intérêts de Rotterdam. Les deux pays ont néanmoins conclu un accord prévoyant une réouverture temporaire du "Rhin d'acier" limitée à 15 trains par jour dès 2002-2003.

À Rotterdam, l'accessibilité terrestre est tout aussi insuffisante alors que les perspectives de croissance du trafic conteneurisé sont fortes : 12 millions d'EVP à l'horizon 2008, contre 6,1 millions en 2001. De nombreux conteneurs ne peuvent emprunter la voie d'eau en raison de leur destination et/ou de la vitesse requise de leur acheminement. Mais le port souffre d'un engorgement du réseau autoroutier et ferroviaire. Un projet de liaison ferroviaire, appelé *Betuwe Lijn*, exclusivement réservée à l'acheminement du fret avec l'arrière-pays rhénan, est donc prévu pour 2005¹. Mais il implique la construction d'infrastructures neuves et passe au travers d'espaces naturels et de zones habitées. »

1. Cette liaison a été inaugurée en 2007.

D'après V. Lavaud-Letilleul,
*Mutations récentes et aménagement
dans les villes-ports de la mer du Nord*,
thèse de géographie à l'université Paris I
sous la dir. de J. Malézieux, 2002.

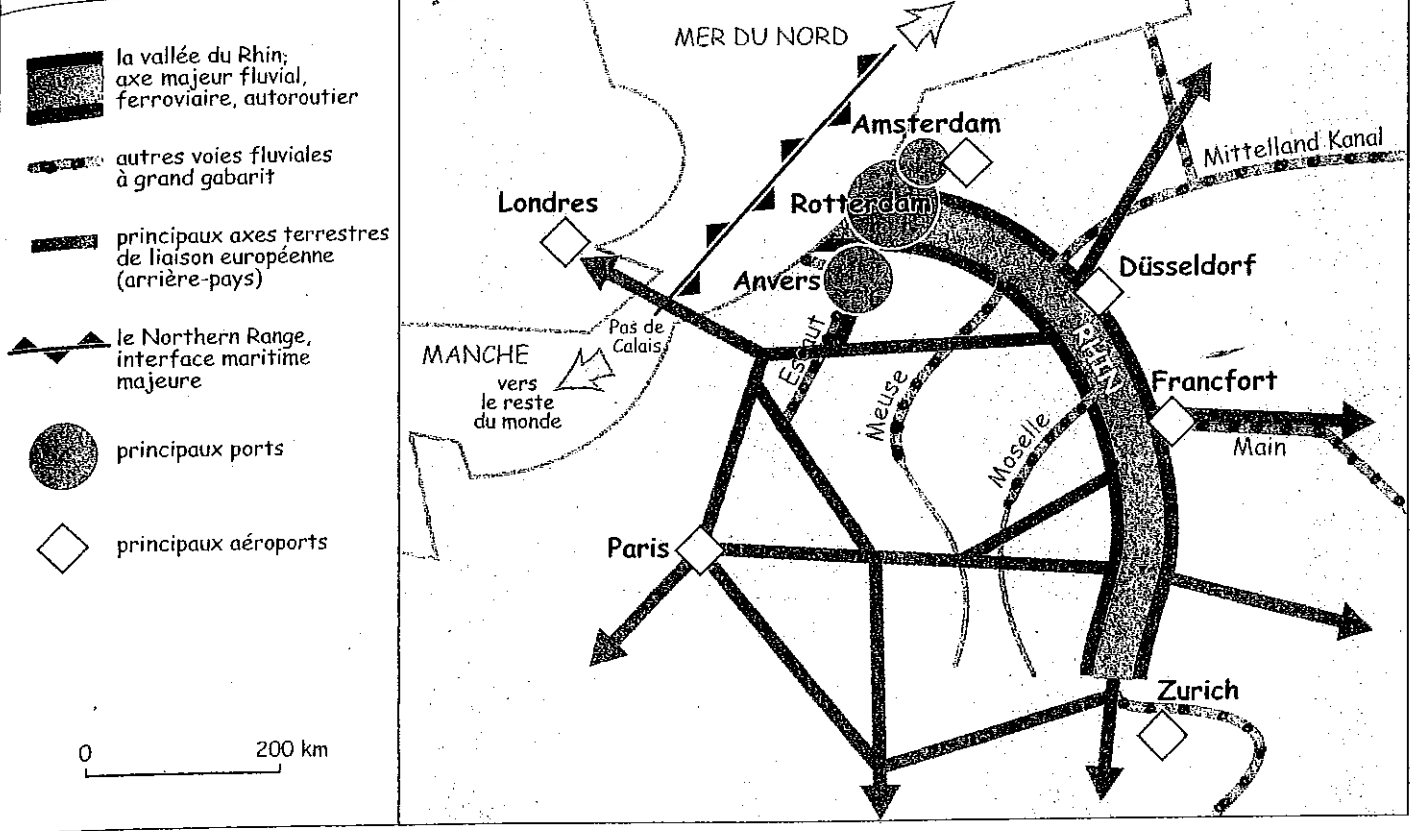


Les trafics de conteneurs

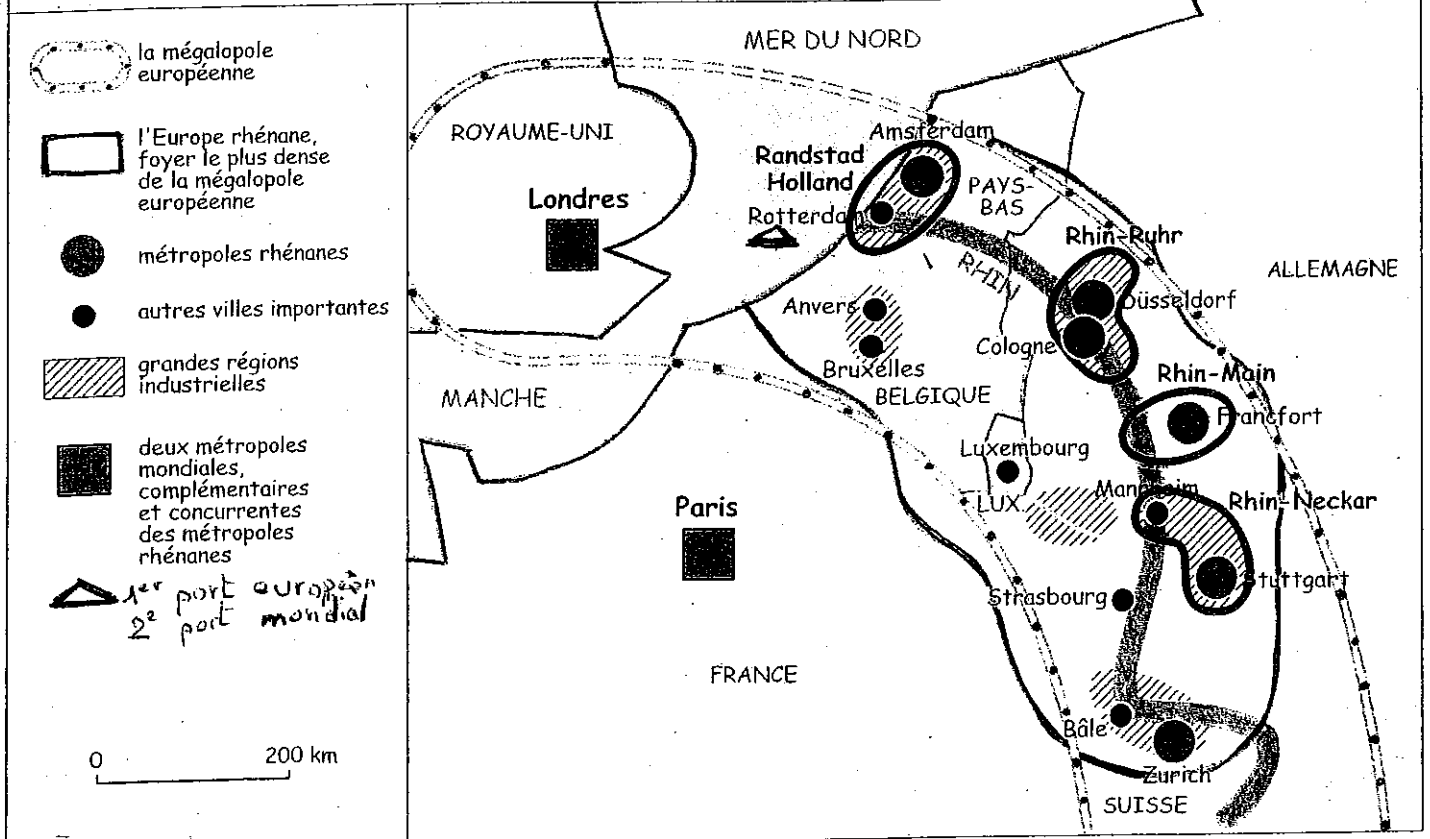
Document 3

manuel Hatier Term 2008

SCHEMA 1 L'Europe rhénane : des axes et des ports en relation avec le monde










SCHEMA 2 L'Europe rhénane : une exceptionnelle densité de villes et d'industries









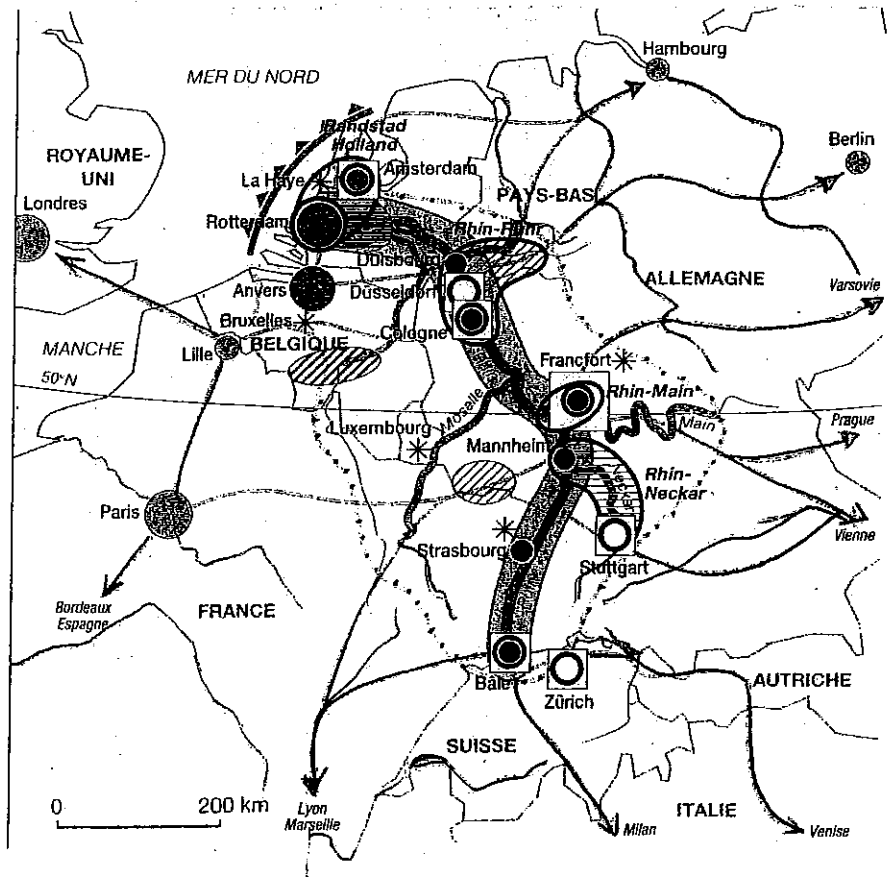
a

Le couloir rhénan, un des centres de l'UE

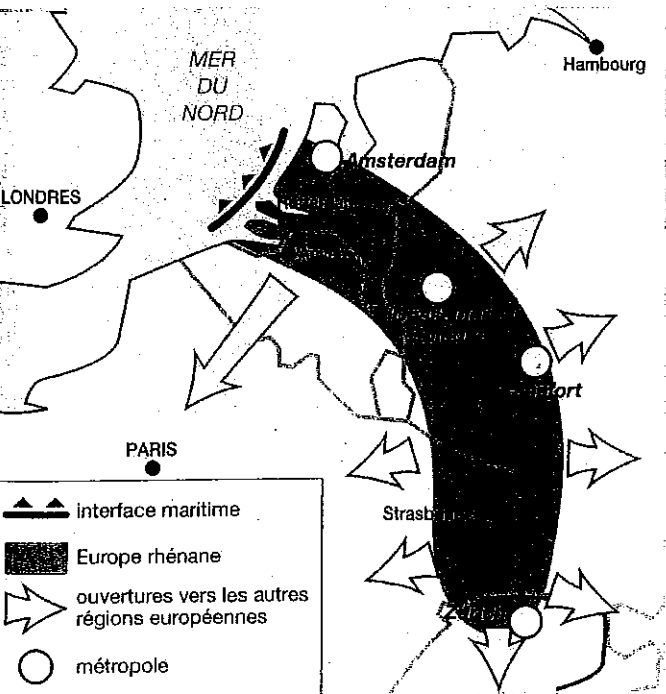
-  le couloir : axe de forte concentration d'équipements de transports, fortes densités de population
-  métropoles rhénanes
-  conurbations
-  sièges d'institutions européennes
- Principales régions industrielles rhénanes**
-  industries lourdes en reconversion
-  industries diversifiées (chimie, mécanique, automobiles...)
-  limite du bassin rhénan

L'ouverture sur le monde

-  liaisons terrestres avec les autres pôles dynamiques de l'UE
-  voies navigables à grand gabarit
-  principaux ports fluviaux
-  interface maritime
-  principaux ports maritimes
-  principaux aéroports internationaux



b) La fenêtre maritime de l'Europe rhénane, segment du Northern Range



c) Les chiffres-clés

Aires urbaines	Population en millions	Densité (hab/km ²)	PIB/hab.	Chômage (%)
Randstad Holland	6,9	971	131	3,9
Ruhr	5,4	998	118	12,4
Rhin-Main	3,7	497	155	8,7
Rhin-Neckar	2,3	293	103	6,7
Anvers	1,6	572	139	6,5
Bâle	0,5	823	-	2,2
Zurich	1,2	711	-	3,5
UE à 25	454	114	100	10,2