

## A PROPOS D'UN LIVRE DE GÉOGRAPHIE...

par

Gérard MOTTET

Nous nous proposons, dans cette rubrique, de présenter à des non spécialistes un ouvrage de géographie qui nous semble susceptible de les intéresser. Cette présentation sera volontairement plus longue qu'un simple compte-rendu, permettant ainsi au lecteur surchargé de s'en tenir à elle.

Le livre d'Etienne Juillard, l'EUROPE RHENANE, prend aujourdhui figure de symbole (1). Ecrit par un professeur de géographie de l'Université de Strasbourg, il est tout entier une volonté raisonnée et réussie de cerner, autour de l'axe rhénan, un grand ensemble économique à l'échelle de l'Europe Occidentale, capable de soutenir la comparaison avec les grandes unités industrielles soviétiques et nord-américaines. L'auteur y parvient en articulant son livre en deux séries de chapitres.

### I

La première série recherche les bases de l'unité de l'ensemble géographique analysé. Bases physiques d'abord : en fait le bassin fluvial du Rhin, au sens hydrologique du terme, ne constitue pas une entité, puisqu'il se compose de cinq régions bien individualisées, le château d'eau helvétique et son avant pays, le magnifique fossé rhénan défini avec bonheur : « erchâssé dans son écrin forestier, un couloir subméridien allonge sur 300 kilomètres ses labours intensifs, ses vignobles et son double chapelet de vieilles cités rajeunies par l'industrie moderne. C'est comme une vaste oasis en plein cœur du monde hercynien », puis vient le Massif central (entendons ici les hautes et rudes surfaces du massif schisteux rhénan), puis le Bassin rhéno-westphalien qui porte le cœur industriel de l'ensemble, la Ruhr, et enfin, fruit des « lentes épousailles du Rhin et de la mer... les méso-

---

(1) L'EUROPE RHENANE,, géographie d'un grand espace, Armand Colin, 292 p., bibliographie, 22 cartes, 10 photographies, par Etienne Juillard.

potamies hollandaises et zélandaises au bord de la mer la plus fréquentée du monde ». Cette succession de régions différentes mais non cloisonnées, n'a nullement freiné les hommes dans leur aptitude naturelle à utiliser les grands axes de circulations. Or l'espace rhénan est un faisceau de voies longitudinales jalonné par une remarquable suite de carrefours. Et c'est le long de ces voies pénétrantes qui relient le monde des Latins à celui des Germains, que l'unité rhénane s'est réalisée, lentement élaborée au cours des siècles, héritière d'un prestigieux passé qui a survécu aux affrontements sanglants des nationalismes.

L'Histoire du Rhin est justement présentée comme un balancement entre deux tentations, celle d'être une frontière et celle d'être un axe.

Frontière, le fleuve le fut d'abord pour le monde romain, Mais frontière bénéfique, car génératrice, à la Romaine, d'un premier réseau urbain à l'abri du « limes ». Des noms prestigieux jaillissent, Trèves (Augusta Treverorum), Mayence (Mogontiacum), Cologne (Colonia Agrippina)...

Un premier essai d'axe résulte du démembrement de l'Empire de Charlemagne, c'est la création de la Lotharingie... et son effondrement. Premier échec qui témoigne de « l'inaptitude historique du monde rhénan à constituer une unité politique ». Inaptitude politique qui fait d'autant plus ressortir l'aptitude à la cohésion de l'espace rhénan dans les domaines économique et culturel. Le Moyen Age, en effet, consacra l'épanouissement de l'axe économique transcontinental rhénan, tant que la voie maritime sera peu sûre, c'est-à-dire du XIIe au XVIe siècle. L'itinéraire rhénan supplantera l'itinéraire champenois surtout après 1230, date approximative de l'ouverture de la route muletière du Saint-Gothard. Alors, l'axe économique se renforcera de la circulation de la pensée artistique et religieuse. Circulation féconde de l'Italie du Nord à la Flandre, circulation créatrice de la civilisation rhénane.

Puis de nouveau, la tentation de la frontière. Sur chaque rive naît un nationalisme que renforce encore au XIXe siècle, du côté allemand, la prussianisation de l'Allemagne. Cependant que de l'autre côté de la Manche, l'Angleterre veille, pour sa sécurité, à la neutralisation indirecte des estuaires. L'espace rhénan est disloqué. Les décisions sont prises à Paris et Berlin.

La seconde moitié du XIXe siècle voit alors l'explosion industrielle de la Ruhr, 12 millions de tonnes de charbon extraites en 1870, 35 en 1890, 114 en 1913. A nouveau l'axe économique rhénan s'affirme, hélas au service de l'impérialisme allemand. Mais finalement la seconde défaite du Reich, plus lourde de conséquences politiques que la première, allait « donner à l'Allemagne Fédérale d'aujourd'hui une allure plus rhénane que jamais ». De plus, la poussée soviétique créant une nouvelle géographie politique en Europe centrale, et l'aide américaine, allaient faire du « miracle » économique allemand, un miracle essentiellement rhénan. Et la Communauté Européenne n'échappe pas, au pouvoir d'attraction du fleuve, consacrant à Strasbourg la puissance et l'unité de la grande artère industrielle.

Attentif à trouver ce qui, dans l'histoire, sert à l'explication du paysage actuel l'auteur analyse ensuite les phases de la croissance urbaine. Dans ce domaine il constate que chaque étape de l'histoire rhénane a été créatrice de villes, qu'elle soit ou non favorable à l'unité rhénane. Les frontières en effet sont souvent génératrices de villes, places fortes ou doublets de part et d'autre des limites d'Etats ou des limites de Lander. De ce fait, l'espace rhénan est la région urbaine la plus dense du monde, 11 villes de plus de 500.000 habitants, 12 villes de 250 à 500.000, 31 de 100 à 250.000, 50 de 50 à 100.000, 120 de 20 à 50.000. Voilà la Mégalopolis européenne. Européenne parce qu'elle n'a pas les villes multimillionnaires de sa rivale américaine, européenne parce qu'elle a elle, et bien à elle, ces siècles d'histoire, un passé prestigieux, une unité de civilisation, capable aujourd'hui de rendre plus humain un dynamisme industriel qui a finalement peu à envier au dynamisme nord-américain. A condition que ne persistent pas trop longtemps les rivalités et les cloisonnements, qu'ils soient municipaux cantonaux, provinciaux ou... nationaux.

Civilisation rhénane, civilisation urbaine donc. Mais qui ne peut se dissocier, dans sa genèse, du milieu rural. Bien qu'aujourd'hui l'agriculture représente moins de 5% du produit brut de l'économie rhénane, elle participe au dynamisme et à l'unité de l'ensemble sous quatre aspects. Par le développement des polycultures intensives dans les terroirs les plus urbanisés. Par la spécialisation des vignobles de qualité : civilisation rhénane, civilisation du vin. Par la conquête continue de l'agriculture hollandaise légitimement fière de son avance technique. Par la récente transformation des massifs hercymens.

Plus décisive cependant est la présence, dans l'élaboration de l'économie rhénane, du charbon et du minerai de fer. Mais ces moteurs puissants sont pour le présent comme le prouve bien E. Juillard, actualisant ainsi clairement son livre, des « moteurs d'hier ».

La crise charbonnière est depuis longtemps bien connue. Elle atteint la C.E.C.A. en totalité, y compris la puissance Ruhr où quelques mines, même les plus modernes, ferment. Le bilan est là, dans le produit national de l'Etat de Rhénanie-Westphalie les mines ne représentent plus que 4,6%, la sidérurgie 4,2%. La richesse est ailleurs, dans les villes de la chimie, dans les villes du pétrole. La Ruhr a su se modeler à temps un nouveau visage en misant sur les industries de transformation dont elle possède une gamme extrêmement variée. Et cette réussite fait d'autant ressortir la faiblesse du bassin lorrain qui en possède encore très peu et qui doit faire face à la concurrence de la sidérurgie littorale et des minerais de fer tropicaux à haute teneur. On pressent dès lors ce que vont être les « moteurs d'aujourd'hui ».

## II

Il n'échappe à personne que l'axe rhénan est doté d'un faisceau particulièrement dense de moyens de communication permettant une grande fluidité de circulation, circulation des marchandises, des personnes, et des capitaux. Tel est son nouveau moteur, sa nouvelle fonction.

Cela ne s'est pas fait sans effort. Il a fallu d'abord maîtriser un fleuve sauvage de par ses origines alpestres, aux extrêmes assez contrastés, aux inondations suffisamment graves pour entretenir pendant longtemps l'insécurité et le paludisme dans les villages de la basse plaine d'Alsace. Mais le résultat, aujourd'hui, est là. Le Rhin, aménagé, corrigé, doublé du Grand Canal d'Alsace, approfondi dans sa trouée héroïque, descend majestueusement entre ses rives industrielles, se met au service de la Rhur à Duisburg, premier port fluvial du monde, apporte son flux décisif aux autres artères des mésopotamies hollandaises, classe Rotterdam au rang de premier port du continent, ouvre la Communauté Européenne à la circulation maritime internationale. Si l'on y ajoute « les autres pénétrantes » maintenant aménagées, Neckar, Main, Meuse et Moselle, on a, au total, la seule organisation en eau douce au monde comparable à celle des grands lacs nord américains.

Mais il ne faut pas songer qu'au débouché hollandais, il faut également envisager le prolongement et l'ouverture vers la Méditerranée. L'axe rhénan relie finalement deux mers, la mer latine à la mer nordique, par un faisceau qui s'enrichit chaque jour de nouvelles liaisons ferroviaires et routières, par le couloir Saône Rhône ou à travers les Alpes.

Animant l'axe de circulation, le vitalisant, se distribuent les sources d'énergie dont la conjonction se réalise dans des conditions optimales : charbon, hydro-électricité, pétrole, gaz naturel, énergie nucléaire. A cela s'ajoutent des ressources en eau dont le bassin rhénan est fort bien doté, mais cette abondance se doit d'être aujourd'hui rationnellement distribuée étant donnée l'énorme consommation des complexes industriels : la seule usine de la B.A.S.F. à Ludwigshafen emprunte chaque jour au Rhin plus de deux millions de m<sup>3</sup> d'eau ! Et la Hollande doit lutter contre la convergence des eaux usées et la pénétration de l'eau salée.

Ces énormes moyens, ces axes, ces carrefours, ces pénétrantes ont permis l'accélération de la circulation, circulation des hommes, des marchandises, des capitaux.

La circulation des hommes, c'est d'abord une double immigration, l'une, politique, celle des 8 millions d'expulsés des territoires de l'Est, l'autre, économique, et c'est la montée des travailleurs méditerranéens, italiens, espagnols, portugais, yougoslaves, grecs et surtout turcs. Il n'est donc pas étonnant que l'immigration des hommes, signe d'une économie dynamique, ait suscité une immigration de capitaux. Mais ces capitaux, et c'est la faiblesse de l'ensemble, sont loin d'être tous européens. Beaucoup sont américains. La richesse attire la richesse... C'est l'espace rhénan qu'ont visé plus particulièrement les capitaux américains. Quelle que soit l'opi-

nion que l'on ait de cela, la pénétration des investissements américains en Europe a contribué au développement de l'espace rhénan, consacrant son dynamisme et sa puissance d'attraction, mais lui faisant perdre une partie de son autonomie.

Ce capitalisme américano-européen a modifié les données géographiques de l'Europe rhénane : l'industrie a remonté le fleuve en vagues successives à mesure que remontait la grande batellerie et que baissait le prix de transport par la voie d'eau. La chimie, activité première de l'espace rhénan, couvre le grand axe d'une véritable traînée d'industries de Rotterdam à Bâle. A ce premier secteur, s'ajoute l'immense groupe des constructions mécaniques et électriques dans lequel se détachent plus particulièrement trois ensembles, la mécanique suisse, l'industrie automobile allemande et les constructions électriques néerlandaises.

En devenant le moteur essentiel du développement, la circulation remet chaque jour en cause l'ancienne géographie. L'organisation de l'espace rhénan est en mutation : par une urbanisation généralisée qui envahit de plus en plus les campagnes rhénanes, la grande traînée de forte densité de population qui traverse l'Europe Occidentale de la Suisse à la Mer du Nord présente de moins en moins de discontinuité ; les régions en dessous de 100 habitants au km<sup>2</sup> sont exceptionnelles, celles de 100 à 200 les plus nombreuses, de 200 à 500 fréquentes. Les campagnes maintiennent leurs fortes densités parce qu'elles sont associées au développement général, et l'on a pu dire que la dispersion des usines à la campagne était « une véritable option de la planification allemande ». Cependant, les villes demeurent les animatrices de l'ensemble, et leur rayon d'influence tient très peu compte des frontières municipales et nationales. Ainsi Zurich, en s'affirmant comme capitale d'une vaste région fait-elle « éclater le corset des limites cantonales » en s'imposant à deux millions d'habitants dans un rayon de 40 à 70 kilomètres. Ainsi Bâle, métropole frontalière, qui répartit sa sphère d'influence à cheval sur trois pays, surmontant le handicap de frontières trop proches, évoluant irrésistiblement vers la réalisation d'une « Regio basiliensis ». Les densités supérieures à 500 habitants au km<sup>2</sup> se rencontrent évidemment de manière plus soutenue encore dans ce que l'auteur appelle les « conglomérations urbaines à plusieurs noyaux » ; Francfort et le Rhin — Main Gebiet, Aix la Chapelle, Maastricht, Liège, Bruxelles-Anvers-Gand, et enfin la plus importante de toutes, celle du Rhin-Rhur Gebiet, qui groupe à peu près 10 millions d'habitants.

Tel est donc ce livre remarquable qui définit la cohérence économique de l'espace rhénan, et qui en recherche honnêtement les forces et les faiblesses. Sa précision en fait un outil de travail indispensable aux professeurs d'histoire de géographie et de sciences économiques. Sa clarté, la qualité de l'expression et de la présentation, invitent à le recommander vivement à la lecture de ceux qui veulent mieux connaître l'Europe, soit qu'ils aient choisi de s'y associer, soit qu'ils souhaitent contribuer à son réel épanouissement. Il faut peu pour que naisse un « défi européen », il faut surtout une prise de conscience bannissant la résignation. Ce livre y contribue. Et grande, aujourd'hui, est la puissance du livre.

