Les métropoles rhénanes, un modèle spécifique ?

Henri Nonn

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/allemande/288>

DOI : 10.4000/allemande.288

ISSN : 2605-7913

Éditeur

Société d'études allemandes

Édition imprimée

Date de publication : 16 décembre 2015

Pagination : 283-291

ISSN : 0035-0974

Référence électronique

Henri Nonn, « Les métropoles rhénanes, un modèle spécifique ? », *Revue d'Allemagne et des pays de langue allemande* [En ligne], 47-2 | 2015, mis en ligne le 13 décembre 2017, consulté le 19 mai 2021.
URL : <http://journals.openedition.org/allemande/288> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/allemande.288>

Les métropoles rhénanes, un modèle spécifique?

■ Henri Nonn *

En mars 2013, s'est amorcé un cycle de rencontres entre membres de l'équipe d'accueil Amup – fédérant des chercheurs architectes, urbanistes, ingénieurs et issus des sciences sociales des Écoles Ensas et Insa de Strasbourg – et des partenaires de l'Association de Prospective Rhénane. La première séance s'est tenue sur le thème de *l'importance de l'histoire et de la géographie dans l'approche des métropoles rhénanes*, afin de donner une toile de fond précisant les conditions de leur genèse et de leurs évolutions, la constitution et les transformations des fonctions urbaines développées, ouvrir sur l'approche des caractères urbains, des sociétés et des gouvernances que ces métropoles ont su promouvoir. Il était entendu que des débats ou rencontres ultérieurs approfondiraient tant les analyses urbanistiques et formes urbaines que les forces métropolitaines contemporaines qui spécifient toujours leurs capacités compétitives. D'autres rendez-vous ont eu raison de ce programme qui n'a pas vu le jour comme initialement pensé. Sa projection a cependant motivé l'inscription à la *Revue d'Allemagne* d'un dossier portant sur le modèle rhénan par Florence Rudolf. La conférence introductive historico-géographique, dont le texte ci-dessous s'inspire, devait servir de simple « amorce » à ce cycle d'étude qui n'a pas vu le jour comme nous le pensions initialement.

Une certaine singularité des métropoles rhénanes

Les métropoles des pays de civilisation urbaine et d'activités économiques modernes soutenues sont multiples, mais de constitutions et de caractérisations variables : par la taille atteinte, par les spécialisations ou renoms internationaux dégagés, par le degré de primatialité détenu dans les armatures urbaines nationales ou régionales, par les fonctions organisatrices acquises.

* Professeur honoraire des universités (géographie-aménagement, Strasbourg).

L'Europe rhénane, magistralement décrite par Étienne Juillard en 1968⁽¹⁾, englobe prioritairement l'axe fortement urbanisé et développé, au long du couloir du Rhin allant des Alpes à la mer du Nord (soit près de 700 km). On y adjoint couramment des ensembles spatiaux adjacents ou proches qui ont des conditions et des formes d'essor semblables ou partagées : régions de Stuttgart, Sarre et Luxembourg, bassins d'Aix-la-Chapelle et de la Ruhr, voire les Flandres belgo-néerlandaises. C'est alors le cœur de la « Dorsale européenne de développement » popularisée par Roger Brunet⁽²⁾ sous le nom de « Banane bleue » dessinant la « mégalopole européenne » allant du Bassin de Londres à la Plaine du Pô.

S'identifie ainsi une « famille nombreuse » de métropoles en chapelet distantes de moins de 100 km les unes des autres – et donc non hypertrophiées –, dans une aire de peuplement dense et riche de villes souvent en grappes ; dans des espaces à maillage en transports modernes serré et amplement connecté. On les voit animatrices de puissantes activités tant industrielles que tertiaires dynamiques, imbriquées, et renouvelées par l'apport de la connaissance comme par celui des techniques avancées ; ayant su enfin précocement produire des relations symbiotiques entre ville et campagne encore prolongées d'ententes dans l'organisation territoriale. En cela, cette disposition tranche par rapport aux autres « domaines » européens⁽³⁾ (expression d'Étienne Juillard), davantage « hyperpolarisés » et dans des armatures urbaines en général moins équilibrées. *Les métropoles rhénanes constituent en fait des « villes-régions » (Stadtregionen)*, car polynucléaires ; où les spécialisations valorisées par certains noyaux demeurent présentes, mais dans des ententes ou alliances pragmatiquement associées ou combinées ; où maints relais urbains en interstices ou situés en périphéries proches y sont adjoints.

Caractériser les métropoles rhénanes, c'est aussi ériger en trait d'unité *la place des idées et valeurs émanant de l'Humanisme*. Presque toutes ont pris leur premier essor aux XIV^e, XVI^e siècles, avec une vision du monde intellectuellement renouvelée, des valeurs désormais prônées de liberté, d'échanges, de tolérance et d'accueil, ainsi que de savoir et de sens moral partagés ; des modes originaux de régulations y aidaient à la gouvernance de la cité. L'influence de la Réforme, les universités, l'imprimerie, la vie intellectuelle pouvaient certes aussi bien animer des cités modestes que de plus grandes, car c'est sur un « climat » d'ensemble que porte l'empreinte rhénane. Mais les plus grandes villes impulsaient cette civilisation, orientaient les comportements des divers acteurs (bourgeois éclairés, artisans, banquiers, entrepreneurs, édiles, etc.), les vies urbaines, économiques, sociales et relationnelles (affaires, commerce, engagements et

1 Étienne JUILLARD, *L'Europe rhénane*, Paris, Colin-U, 1968. L'ensemble spatial s'étend du Mittelland suisse (Zurich) à la Randstad Holland en unissant les contrées du Rhin supérieur de Bâle et Strasbourg à Karlsruhe, celles du Rhin moyen avec les régions urbaines de Rhin-Neckar et du Rhin-Main, le complexe de Cologne-Düsseldorf avec ses apophyses (Aix-la-Chapelle et Ruhr), ainsi que les Bouches du Rhin et de l'Escaut dans le Benelux.

2 Cf. Travaux du GIP-Reclus, *Vers des réseaux européens*, Paris, Belin, 1991, et Roger BRUNET, « Ménager le territoire français dans l'espace européen », *Annales des Mines, Réalités industrielles*, n° spécial 1991.

3 Étienne JUILLARD et al., *Espaces et régions en Europe occidentale*, Paris, Éditions du CNRS (coll. des Actions thématiques programmées Sciences humaines du CNRS, n° 10), 1976.

soutiens, etc.). La parcellisation des pouvoirs politiques de l'époque encourageait les « autonomies urbaines » (villes libres) porteuses d'initiatives et d'esprit d'entreprise.

Le « *capitalisme rhénan* », à compter des XIX^e et XX^e siècles, donna un prolongement de cohérence à l'essor métropolitain. Les villes principales, qui durant six siècles ont participé aux affaires commerciales et financières (placements, transactions, crédits, prêts, bourses, assurances, etc.), avaient accumulé de grandes fortunes: Amsterdam, Cologne, Francfort, Strasbourg, Zurich ont fixé les principales banques privées et les institutions bancaires d'envergure (cf. les *Deutsche-, Dresdner-, Rheinische ou KreditAnstalt Banken* à Düsseldorf, Cologne, Francfort et Zurich). Opportunément, de grandes familles soutinrent déjà la pré-industrie des massifs anciens. Puis elles se sont engagées dans la construction des transports modernes (rail, ports fluviaux avec les municipalités) ainsi que dans l'industrie pour laquelle sont ainsi obtenus de bons accès aux approvisionnements et aux débouchés. Au XIX^e siècle, se constitua dès lors « une communauté industrialo-financière » (Michel Albert)⁽⁴⁾ où *banques et entreprises industrielles familiales sont interpénétrées*: des dynasties d'entrepreneurs et leurs réseaux, animées par la rigueur gestionnaire (protestante souvent), par des liens de confiance et d'investissement humain (y compris formation professionnelle et politique sociale), par la quête du progrès technique comme de la valeur ajoutée, visant l'entreprise dans le long terme davantage que la spéculation à court terme des actionnaires et des bourses de valeurs du capitalisme anglo-saxon, contrôlaient un système économique efficace érigé en « modèle ». La longue absence de centralisation politico-économique dans l'espace rhénan a favorisé longtemps le succès de ce « modèle ».

Un enchaînement vertueux de cycles de développement dans l'histoire

Les plus *grandes cités médiévales* ont le plus souvent établi leur renom en s'imposant comme villes-étapes (ponts sur le fleuve, croisées de routes) au long des grands axes d'échanges (de toutes natures, matériels et immatériels). L'axe rhénan entre Flandres et Italie, ouvert sur l'Europe intérieure et la *Hanse*, fut un lieu de tels foyers, prospérant comme *cités marchandes et d'affaires*, lieux d'artisanat actif et comme places financières renommées pour certaines. Ainsi, de Lyon ou Zurich vers Anvers et Amsterdam se sont égrenées les grandes foires urbaines (ou *Messen*) très fréquentées – de Bâle (1471), Strasbourg, Francfort, Cologne, toutes également en liaisons avec d'autres sises à Wurtzbourg, Nuremberg, Ulm, Prague et Magdebourg ou parmi les villes de la *Hanse*. Un important négoce régional s'y ajoutait. L'accumulation de capital né des affaires, du change des monnaies et des péages, de même que les prêts et crédits aux princes et aux ruraux, a suscité l'essor de maisons de banquiers prospères et renommés⁽⁵⁾. L'Humanisme et la Réforme ont favorisé *la vie intellectuelle* jalonnée par la

4 Michel ALBERT, *Capitalisme contre capitalisme*, Paris, Seuil, 1991 ; cf. aussi Michel HAU et al., *Regards sur le capitalisme rhénan*, Presses Universitaires de Strasbourg, 2009, et É. JUILLARD, *L'Europe rhénane* (note 1).

5 En sus des marchandises générant des échanges lointains, jouèrent aussi des produits régionaux (vins, céréales, textiles, tabacs et cultures spéciales, métaux des massifs anciens voisins...), les crédits aux agriculteurs, aux princes et à leur cour (Karlsruhe, Darmstadt, Wiesbaden, etc.), les garanties faites aux hommes d'affaires, et des éléments plus spéculatifs (monnaies, bourses, hypothèques), les péages (16 entre Bâle et Mayence au XVII^e siècle).

création de précoces universités : Cologne (1386), Heidelberg (1389), Mayence (1457), Bâle et Fribourg-en-Brisgau (1460), Tübingen (1477), Strasbourg (issue du Gymnase puis captant les Écoles de Sélestat ou Molsheim au XVII^e siècle). Par l'imprimerie, née conjointement à Mayence, Strasbourg, Cologne et Lyon. Par les courants de pensée et d'art qui s'y rencontrèrent. La tolérance que manifestaient ces villes libres a permis l'accueil d'immigrés actifs (huguenots, juifs, par ex.), d'autant que celles-ci fonctionnaient souvent en ligues ou en alliances par lesquelles affirmer des « distances » par rapport à des autorités supérieures (Habsbourg, Capétiens, Princes ou Évêques)⁽⁶⁾. La résorption de cloisonnements, génératrice de troubles et guerres multiples au long du XVII^e siècle et l'essor des circulations maritimes y ont alors entraîné une phase de récession et de déclin.

Le rebond s'est marqué par une forte implication des métropoles rhénanes dans la constitution et le développement des transports modernes ainsi que dans leur aptitude à participer aux phases successives d'industrialisation, dès la naissance des manufactures initiales (métaux, textiles) jusqu'aux productions les plus contemporaines de haute technologie.

Les capitaux accumulés par des grandes familles pilotant les affaires (à Francfort, les Rothschild ou Lazard par exemple) et devenant en maints lieux des banques d'investissement, par exemple, se sont mobilisés comme ceux qui se sont regroupés dans des banques régionales à/c de 1820-30 (telles *Dresdner Bank* ou *Darmstädter B.*, réseaux de la *Kommerz-B.*, *Frankfurter B.*, ou le *KreditBank* de Zurich), voire des Caisses d'épargne des villes ou cantons comme des *Länder*. Ces entrepreneurs se sont engagés dans les *grands travaux et équipements de circulation* : rail et gares, navigation sur le Rhin (internationalisé depuis les Conventions de Mayence et de Mannheim, celles-ci datant de 1868), et ports (municipaux), armements privés de la flotte rhénane. C'est que les flux s'amplifièrent considérablement avec le commerce des produits charbonniers et sidérurgiques (Ruhr, Sarre, Lorraine, Luxembourg). En matière de produits métallurgiques et d'alliages, d'équipements mécaniques et électriques, à l'orée du XX^e siècle, puis de la chimie industrielle (colorants), suivie de la chimie-pharmacie, des produits ménagers ou de l'industrie agroalimentaire (IAA), les firmes-leaders se multiplient en région⁽⁷⁾. *L'espace rhénan est lieu de bien des nouveautés et innovations* : produits agronomiques, et IAA ; énergie et électro-technique, tramways électrifiés ; travail des métaux ; colorants (fuchsine, aniline), caoutchouc de synthèse et plastiques ; automobile ; médicaments (de l'aspirine aux sérums, sulfamides et adrénaline, puis aux hormones de synthèse). Il se constitue ainsi en vaste cadre d'échanges rhénans (70 %) et internationaux plus lointains.

6 L'émiettement féodal a perduré jusqu'au XVII^e siècle, il a cependant été contrebattu par l'éclosion de la Confédération helvétique au sud et des Provinces unies au nord, au XVI^e siècle ; Strasbourg devint française en 1681.

7 Quelques firmes réputées : Liebig (agro-IAA), Degussa, Boderus, Mannesmann (métaux), RWE, Brown-Boveri, Bosch (constructions mécaniques) ou Siemens (électro-technique), Opel (à Russelsheim, 1899), Merck, Bayer, BASF, Hoechst – nom d'une ville industrielle proche de Francfort – dans la chimie et la pharmacie.

L'organisation des tissus industriels et des sociétés a su combiner les firmes de taille moyenne du *Mittelstand* (helvétique ou allemand) aux grandes sociétés qui furent à l'origine des *Konzern*. Il s'agit là de concentrations (juridiquement permises alors par la loi allemande) d'ordre financier, industriel et commercial – les uns au niveau horizontal du même champ de produits, d'autres « verticaux » entre productions différentes mais liées, et de « syndicats de vente ». Lancés en Ruhr par les Thyssen, Krupp ou Henckell pour le charbon et l'acier et leurs dérivés, ils concernèrent également les industries de transformation (cf. groupe Haniel), le matériel d'équipement ou l'outillage (Mannesmann), la chimie (Bayer), l'électrique-électronique (Siemens). Ces développements accompagnent régionalement les besoins différenciés de l'essor industriel et de la population, ainsi que l'export; le rôle des produits manufacturés va encore se renforcer quand se contracteront les industries extractives et lourdes. N'oublions pas par ailleurs les entreprises émanant directement des collectivités et villes (+ CCI), les *Städterwerke*, opérantes dans l'énergie, les transports collectifs, les ports, les réseaux de distribution.

L'industrie rhénane s'est préoccupée dans le même temps *des ressources humaines*: outre des aides sociales, elle inclut la formation professionnelle et technologique d'une part, et la recherche-développement (R&D) et l'ingénierie d'autre part. C'est le moment de l'essor des lycées techniques, des *Technische Hochschule*, voire des Universités technologiques – à l'image de Giessen (1824), des Polytechnicum de Karlsruhe (1825) et de Zurich, des Écoles spécialisées (cf. Mulhouse) –, des nouvelles universités aussi (fin XIX^e siècle) de Stuttgart ou Darmstadt. Les CCI et le privé contribuent aussi directement à ces réalisations *via* des Fondations et des structures en réseau, telles Fraunhofer – avec instituts de recherche autonomes – ou Steinbeis depuis 1868 en Bade-Wurtemberg. De quoi constituer un vivier attaché à l'aire rhénane et à sa culture comme à ses valeurs, mobile en son sein (socialement et géographiquement), à l'image de ses relations économiques étroites.

L'essor industriel se répercute en outre directement sur *des activités tertiaires*: finance, assurances, logistique, commerce de gros et de redistribution, professions de conseil et assistance et bureaux de services... Jean Chardonnet, dans une présentation de métropoles économiques en 1959⁽⁸⁾, rappelle que la gare de Francfort est alors la première d'Allemagne; que ses ports détiennent le cinquième rang de ce pays; que 80 banques y ont leur siège; que les grossistes sont plus de 4 500 et les courtiers accrédités quelque 6 500; que neuf grandes foires annuelles sont fréquentées par des visiteurs de 51 pays. Il souligne aussi la place de Mannheim-Ludwigshafen, qui détient de vastes plans d'eau portuaires, de grosses facilités de stockage, et qui est la deuxième gare ferroviaire allemande: d'où une fonction importante de redistribution, de services commerciaux et d'études de marchés. Ses firmes industrielles – dont BASF – y ont engendré d'importants laboratoires créateurs de brevets ou chargés de contrôle technique des productions pendant que Heidelberg étoffait sa fonction plus typiquement

8 Jean CHARDONNET, *Métropoles économiques*, Cahiers de la Fondation nationale de Sciences politiques, Paris, Armand Colin, 1959 (sont étudiées entre autres: Amsterdam, Anvers, Liège, Francfort, Mannheim-Ludwigshafen...).

universitaire. Maints travaux de géographes ont illustré, dans les années 1960, les systèmes fonctionnels construits et imbriqués des métropoles rhénanes : région zurichoise et de Bâle (René Lebeau, Vincent Claustre), Rhin-Neckar (André Traband), Rhin-Main (Vincent Claustre, Jacques Degermann), Ruhr (Jean-Marc Holz), ou Randstad Holland et villes du Benelux (Jean-Claude Boyer), en sus du tableau brossé par Étienne Juillard (1968). Le tertiaire, étroitement articulé aux activités productives et à l'innovation dans divers domaines, devient un support bien développé de la compétition économique dans tout l'espace rhénan.

Dans les temps plus actuels, l'économie rhénane s'est emparée de *domaines nouveaux* utiles à la société. Les nanotechnologies sont explorées à Zurich et Bâle sous impulsion publique ; la santé, le médicament et les biotechnologies fleurissent dans tout le Rhin supérieur, notamment dans le cadre des « BioValleys » animées par Bâle ; le développement durable sous-tend les activités de Fribourg-en-Brigau et dans la Ruhr reconvertie ; les questions relatives à l'énergie (nucléaire, transition énergétique, habitat) mobilisent recherche et applications (dont Karlsruhe). La qualité de vie (productions et services) forme un ensemble ici particulièrement investi. On peut aborder par ailleurs ces aspects à travers les études de *classement des métropoles* européennes menées depuis les années 2000. Les places respectives sont obtenues ici sur plusieurs indicateurs⁽⁹⁾ : population, accessibilité, fréquentation culturelle et touristique, sièges sociaux, places financières, foires et salons, réseaux de recherche et édition, nombre d'étudiants, trafics aéroportuaires et portuaires, familles d'activités industrielles, etc. La singularité polynucléaire rhénane s'y exprime en continuité dans sa richesse des critères de métropolité.

Un bilan du développement des régions métropolitaines vers les années 1960 et 2000

Un tel foisonnement d'activités, relayées par l'engagement dans l'innovation et le progrès technique, a suscité *une attractivité de population et d'emploi* répartie en longue période et parmi les diverses régions rhénanes.

Des calculs effectués par André Traband⁽¹⁰⁾, comptabilisant *les pôles majeurs et leurs environs* dans un rayon de 25 km pour les années 1960, sont très parlants : *démographiquement*, l'aire de Zurich passe de < 100 000 hab. en 1850 à 650 000 en 1960 ; celle de Bâle de 40 à 420 000 ; celle de Strasbourg de 70 à 460 000 ; celle de Karlsruhe de 40 à 350 000 ; dans le Rhin-Neckar, les gains vont de 40 à 700 000 âmes et dans le Rhin-Main de 350 à 1 600 000 ! La Ruhr passa de 1 million d'hab. en 1868 à 4 millions en 1914 et à 5,45 en 1960, selon Jean-Marc Holz⁽¹¹⁾. La Randstad Holland, conurbation de

9 *Dernières Nouvelles d'Alsace* du 12.01.2004 ciblant le cadre rhénan sous le titre « L'Alsace face à ses voisins ». Pour les classements, cf. Céline ROZENBLAT et Patricia CICILLE, *Les villes européennes, analyse comparative*, Paris, La Documentation Française, 2003.

10 André TRABAND, *Villes du Rhin, Strasbourg et Mannheim-Ludwigshafen, étude de géographie comparée*, tableau hors-texte, Paris, éd. Les Belles Lettres, 1966.

11 Jean-Marc HOLZ, *La Ruhr, du « Kohlenpott » à la région urbaine*, Paris, Bordas, 1977. L'ouvrage décrit ses mutations structurelles, sociales et démographiques, ses crises lors des guerres et les voies de sa reconversion.

70 villes organisée de manière polynucléaire et multifonctionnelle autour d'Amsterdam, de Rotterdam, de La Haye, détient alors 6 millions d'habitants⁽¹²⁾. L'expansion des emplois aboutit ainsi à des concentrations considérables : les 400 000 hab. sont dépassés dans l'aire du Rhin-Main, 350 000 dans Rhin-Neckar, les 110-130 000 en régions de Karlsruhe, de Strasbourg et de Bâle, les 210 000 pour la région zurichoise. Les densités urbaines, supérieures à 1 000 hab/km² (reconstituées après les gros dégâts de la guerre) sont cernées de campagnes denses elles aussi (densités régionales > 200). Le tissu urbain inclut des « villes industrielles », créées par l'industrie : Hoechst (chimie), Ludwigshafen (*idem*), Russelsheim (Opel), etc., et les villes-métropoles disposent de quartiers d'affaires étendus ; leurs accessibilités sont renforcées (cf. aéroports). Ménages et emplois ont enregistré en longue période l'apport important de *populations immigrées*, soit issues d'autres régions nationales, soit appelées de l'étranger en main-d'œuvre, soit encore des réfugiés de différentes provenances⁽¹³⁾. Plus récemment, Raymond Woessner a mesuré les poids démographiques des aires métropolitaines du Rhin supérieur et moyen autour de 2005 : celle de Zurich compte 1,68 million d'habitants, celle de Bâle 0,6 (en trinationnalité) ; celle de Strasbourg en Eurodistrict 0,9 ; le Rhin-Neckar en totalise 2,4 et Francfort-Rhin-Main quelque 5,4 millions⁽¹⁴⁾.

Les bilans relatifs aux *formes et organisations urbaines* en contrées rhénanes sont délicats à établir, ne serait-ce qu'à cause des évolutions historiques, des droits et règlements nationaux, des initiatives des municipalités et des acteurs privés (inégaux bases de partenariats), auxquelles s'ajoutent les dégâts dus aux destructions de guerre ou les modalités de regroupements communaux. Du moins peut-on signaler, pour l'Allemagne, la précoce grande dimension des bans communaux⁽¹⁵⁾ ayant permis des cœurs dilatés, des édifications de gros quartiers péricentraux et des adjonctions de proches banlieues ; des regroupements promus dès 1970 aidant à traiter les premières expansions périurbaines ; l'acceptation d'une hiérarchisation des équipements et fonctions en niveaux de « *Zentrale Orte* ». L'esprit municipal, nourri à l'autonomie ancienne de villes libres, ainsi que les capacités fiscales locales, combinées à une solide disposition d'entreprendre, incitent parallèlement à nouer pragmatiquement des alliances entre pôles (*Verbände*) en maints domaines (économie, culture, aménagement-planification,

12 Jean-Claude BOYER, *L'évolution de l'organisation urbaine des Pays-Bas*, Ateliers de reproduction des thèses, Université de Lille III, 1978. Travail particulièrement riche sur les forces économiques et urbaines, ainsi qu'au plan de l'aménagement et de l'urbanisme.

13 Beaucoup des grandes industries ont fait appel à de la main-d'œuvre étrangère : polonaise, yougoslave, turque par ex. (mines, aciéries, usines chimiques dès la fin du XIX^e siècle ; la manutention portuaire ou ferroviaire aussi) ; vers 1960, les ⅓ des étrangers en RFA sont dans les *Länder* rhénans (soit plus d'un million). En 1992, Francfort contient 26 % de résidents étrangers (dont 44 % séjournent depuis au moins 15 ans) ; Stuttgart > 20 % (dont 170 000 entrepreneurs en TPE, soit 60 000 emplois) ; Mannheim quelque 18 % de ses habitants où les effectifs turcs prévalent ; les autres composantes méditerranéennes ont varié dans le temps, de même que les flux d'Allemands immigrés en terres rhénanes. Sur 6,5 millions d'étrangers, 1,5 million seraient des réfugiés. Après 1945, on sait que le Mittelland et la Suisse du NO ont vu augmenter considérablement la population étrangère (résidente ou sous contrat, sans parler des frontaliers).

14 Raymond WOESSNER, *L'Alsace, territoire(s) en mouvement*, Colmar, Éd. Do Bentzinger, 2007.

15 Francfort > 250 km², Karlsruhe 173, quand Strasbourg a un ban de 78 km², Mulhouse de 22 et Bâle de 24 !

soutenabilité du développement, transports collectifs, etc.), des coopérations inter-urbaines d'élus, de techniciens et villes-entreprises, ou des ententes entre villes et *Kreise*⁽¹⁶⁾. Aux architectes et urbanistes présents ici de prolonger ces propos⁽¹⁷⁾.

Les délitements contemporains du « modèle rhénan de métropolisation »

L'époque actuelle enregistre plusieurs facteurs d'atténuation de ses spécificités.

Dans l'économie, le capitalisme à l'anglo-saxonne accentue le poids des modalités du libéralisme; et la financiarisation internationale dominante a eu au moins partiellement raison des dynasties familiales, des articulations initiales entre banques rhénanes et entreprises (gestion, crédit, préoccupations sociales) ou contraint aux liens avec les très grands investisseurs. Des logiques nouvelles sont imposées selon des standards plus globaux auxquels se conforment les top-managers, le « rating » et l'actionnariat ou la comptabilité. La cogestion autrefois prévalente dans les firmes (patronat-syndicats-financiers) cède le pas devant la progression d'autres valeurs: l'individualisme, la spéculation, la part élevée des emplois désormais non régis par le droit général, la montée des très petites entreprises, etc. Les tensions sociales se sont accrues: cosmopolitisme moins toléré (vieillesse, comportements générationnels, gonflement des effectifs et des origines d'étrangers), hétérogénéité et brassages migratoires du peuplement, contraction de l'emploi industriel et chômage... Tandis que les États sont en retrait, s'accusent les « surdéterminations nationales » (soutiens et incitations, lois, et politiques économique et sociale); mais en même temps, le « patriotisme de clocher », le chauvinisme culturel et territorial s'affirment: on le lit dans les rapports de Zurich et de Bâle, ceux du Bade et du Wurtemberg que métropolise Stuttgart, entre Cologne et Düsseldorf... Les différences s'accusent en outre selon les sous-ensembles géographiques de l'ensemble rhénan: Mittelland helvétique, Rhin supérieur (lui-même modulé entre Alsace, Suisse du NO et Bade), Rhin moyen plus spatialement relié à la plaine allemande, Ruhr ayant réussi les conversions de l'industrie à l'économie tertiaisée, et Grand Delta/Randstad Holland axés plus spécifiquement sur les échanges internationaux⁽¹⁸⁾.

Mais délitement ne signifie pas effacement. Des trames anciennes et modernes restent des ciments. Citons en particulier: la promotion maintenue de l'entrepreneuriat et de la culture d'entreprise; le souci du social (non déconnecté de l'activité productrice de richesses) et la valorisation de la ressource humaine (développement des compétences et formation professionnelle); la recherche des améliorations techniques et organisationnelles permettant les gains d'innovation et de valeur ajoutée; la préoccupation du développement durable et de préservation des espaces de nature. Évoquons aussi

16 Compléments in: Gérard MARCOU, Hans KISTENMACHER et Hans-Günther CLEV, *L'aménagement du territoire en France et en Allemagne*, Paris, La Documentation Française, 1994; Datar, *En Europe, des villes en réseaux*, Paris, La Documentation Française, 1991 (voir contributions de Hervé HUNTZINGER sur les réseaux de villes en Bade-Wurtemberg, et de Innotech B 4 sur ceux de la conurbation Rhin-Main).

17 Cf. l'article sur les IBA (*Internationale Bauausstellung/exposition internationale d'architecture*) dans ce même numéro.

18 Henri NONN, « L'Alsace et le "système urbain rhénan" », *Hommes et Terres du Nord*, 4 (1998), p. 211-215.

les démarches et activités que l'on sait conformes aux valeurs rhénanes : la santé – et pour elle le médicament, les biotechnologies et les loisirs –, la qualité de la vie et les services ou aménagements qui y contribuent en y intégrant le respect de la nature et des écosystèmes, la réduction des consommations d'espace, l'urbanisme et l'architecture – maintenant la transition énergétique. Là sont prolongées les valeurs d'organisation responsable, de solidarité au regard de l'intérêt général ou au moins du souci de cohésion sociale.

Mai 2015

Résumé

L'article s'efforce de montrer ce qui, dans l'histoire et la géographie, a établi la singularité relative des métropoles rhénanes dans l'espace européen : elles sont nombreuses, en chapelet, devenues des Stadtreigionen (villes-régions) combinant des capacités d'autonomie urbaine, de fort dynamisme économique et de vie culturelle en phases successives ouvertes aux adaptations. D'abord (Moyen-Âge et ^{xvi}^e siècle), ce sont des cités marchandes et d'affaires, des pôles d'échange et d'animation (artisanat, liens ville-campagne) et des foyers de vie intellectuelle (Humanisme, Réforme, universités, échanges d'idées); puis aux ^{xviii}^e et ^{xix}^e siècles, elles s'engagent dans les activités modernes de constitution des transports (fluvial, rail) comme d'industries multiples permettant d'élargir les marchés (export) tout en desservant des clientèles régionales denses. La saisie des innovations permet le maintien du haut niveau de développement au long du ^{xx}^e siècle selon un système de « capitalisme rhénan » où sont liés et alliés finance et firmes, souci commun de progrès et de formation professionnelle, et valeurs partagées. Un système désormais contrebattu par les modes de capitalisme « à l'anglo-saxonne » accompagnant l'internationalisation et la mondialisation, les diversifications de populations, la progression de l'individualisme, les problèmes sociaux urbains – lesquels seront objets d'autres thèmes.