Revue Géographique de l'Est

vol. 41 / 1-2 | 2001
Problèmes actuels en Allemagne

Berlin, nouvelle capitale

Berlin, new capital

Berlin, neue Hauptstadt

Bärbel Leupolt et Jean-François Machon

Édition électronique
URL : http://journals.openedition.org/rge/3854
DOI : 10.4000/rge.3854
ISSN : 2108-6478

Éditeur
Association des géographes de l'Est

Édition imprimée
Date de publication : 1 janvier 2001
ISSN : 0035-3213

Référence électronique
Bärbel Leupolt et Jean-François Machon, « Berlin, nouvelle capitale », *Revue Géographique de l'Est* [En ligne], vol. 41 / 1-2 | 2001, mis en ligne le 11 juillet 2013, consulté le 10 décembre 2020. URL : http://journals.openedition.org/rge/3854 ; DOI : https://doi.org/10.4000/rge.3854

Ce document a été généré automatiquement le 10 décembre 2020.

Tous droits réservés

Berlin, nouvelle capitale

Berlin, new capital
Berlin, neue Hauptstadt

Bärbel Leupolt et Jean-François Machon

1 Berlin est de loin la plus grande ville de la République fédérale d'Allemagne avec près de 3,4 millions d'habitants et une superficie d'environ 89 000 ha (Statistisches Landesamt Berlin 1999). Elle connaît depuis 1991 une « seconde chance » (après la période 1871-1945) d'exercer la fonction de capitale de l'Allemagne.

2 Le principe de fédération de la République fédérale d'Allemagne ne rend cependant pas les choses simples pour la « nouvelle » ancienne capitale. Ce principe s'oppose à une centralité trop importante de la « primate city » (Lichtenberger 1998), tandis que le Berlin présent et futur doit a posteriori trouver sa place comme « nouvelle » capitale dans la répartition décentralisée des fonctions, réalisée efficacement entre 1945 et 1991 entre les principales villes de « l'ancienne République fédérale ». La ville doit désormais se trouver des fonctions appropriées à son rang de centralité pour la « nouvelle République fédérale ».

3 En outre, le fédéralisme en Allemagne sert de base pour la formation d'un modèle de concurrence ahiérarchisé pour les fonctions du secteur quaternaire de l'économie, dans un contexte de globalisation. De même, Berlin doit seulement actuellement retrouver son rang dans le système économique et métropolitain global – d'un point de vue national – en concurrence, ou plus exactement, dans la répartition des fonctions, avec d'autres villes allemandes (Francfort-sur-le-Main, Cologne, Hambourg). Cela a une influence considérable sur les possibilités de composition et de croissance de Berlin dans une hiérarchie internationale de « global cities » ou « d'eurométropoles » et différencie nettement Berlin de la situation de villes comme Paris ou Londres.

4 Placée dans ce cadre national et international à la fois porteur de chances et de limites, la ville, divisée brutalement durant plus de quarante ans et dont l'administration a été rapidement réunifiée, doit exercer à nouveau l'ensemble des fonctions de capitale ainsi que d'autres fonctions porteuses d'avenir. Elle doit en même temps utiliser ce défi dans

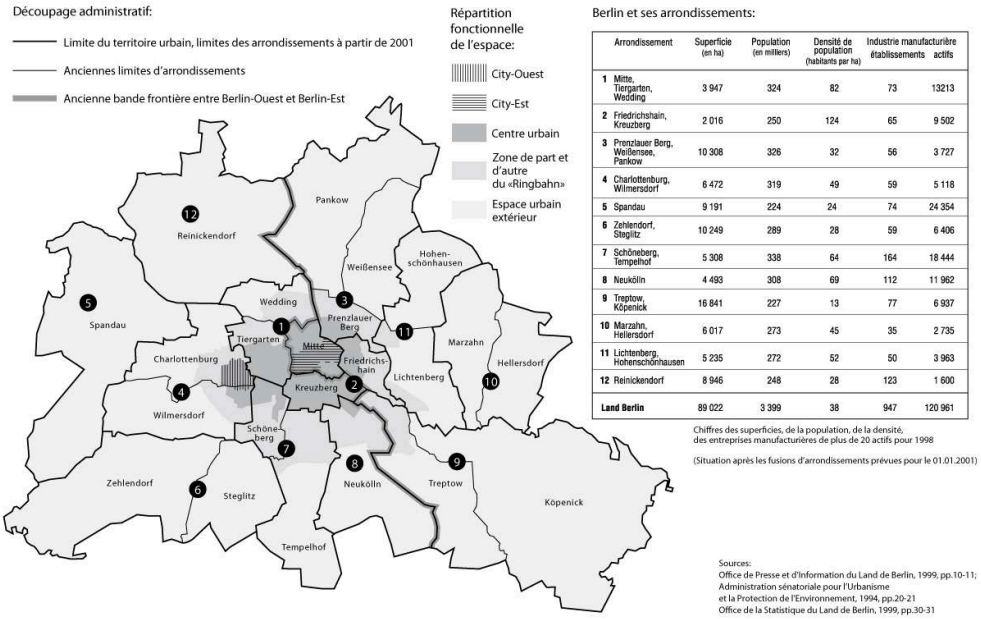
l'espace urbain pour dépasser la « périphérie intérieure à la ville » entre parties Est et Ouest.

5 On devra ici s'interroger sur les évolutions structurelles et spatiales de ces dix dernières années dans la capitale ainsi que sur ses perspectives.

I. Caractéristiques de la structure urbaine berlinoise

6 Lorsqu'en 1989 le « Mur de Berlin » tombait, les deux parties de la ville — aux mêmes racines historiques — s'étaient durant quatre décennies éloignées considérablement l'une de l'autre du fait de leur intégration dans deux systèmes de société différents avec des objectifs et des cadres divergents (Fig. 1). Berlin était le symbole de la confrontation Est-Ouest, avec toutes les conséquences négatives que cela implique dans un espace réduit — par exemple coupure de presque tous les systèmes et réseaux d'infrastructures de communication à la limite entre les deux parties de la ville et entre « l'île » de Berlin-Ouest et la périphérie, destruction massive de quartiers historiques ajoutée aux importantes destructions causées par la guerre, destruction de l'ancien réseau de rues et de places, construction orientée vers des modèles de société différents avec un effet de fragmentation dans les structures de la ville divisée, perte de l'unité du corps urbain, constitution d'une périphérie intérieure à la ville des deux côtés du Mur, perte du centre-ville, établissement de deux secteurs centraux autonomes dans les deux parties de la ville, perte d'une structure économique innovante dans la partie Est et Ouest, dédoublement des équipements entre autres pour la culture, l'éducation, les sciences (deux opéras, deux parcs zoologiques, deux universités), etc.

Figure 1 : Les arrondissements berlinois et la répartition des fonctions dans l'espace



Berlin et ses arrondissements:

	Arrondissement	Superficie (en ha)	Population (en milliers)	Densité de population (habitants par ha)	Industrie manufacturière établissements	actifs
1	Mitte, Tiergarten, Wedding	3 947	324	82	73	13213
2	Friedrichshain, Kreuzberg	2 016	250	124	65	9 502
3	Prenzlauer Berg, Weißensee, Pankow	10 308	326	32	56	3 727
4	Charlottenburg, Wilmersdorf	6 472	319	49	59	5 118
5	Spandau	9 191	224	24	74	24 354
6	Zehlendorf, Steglitz	10 249	289	28	59	6 406
7	Schöneberg, Tempelhof	5 308	338	64	164	18 444
8	Neukölln	4 493	308	69	112	11 962
9	Treptow, Köpenick	16 841	227	13	77	6 937
10	Marzahn, Hellersdorf	6 017	273	45	35	2 735
11	Lichtenberg, Hohenschönhausen	5 235	272	52	50	3 963
12	Reinickendorf	8 946	248	28	123	1 600
	Land Berlin	89 022	3 399	38	947	120 961

Chiffres des superficies, de la population, de la densité, des entreprises manufacturières de plus de 20 actifs pour 1998

(Situation après les fusions d'arrondissements prévues pour le 01.01.2001)

Sources:
Office de Presse et d'Information du Land de Berlin, 1999, pp.10-11;
Administration sénatoriale pour l'Urbanisme et la Protection de l'Environnement, 1994, pp.20-21
Office de la Statistique du Land de Berlin, 1999, pp.30-31

7 Depuis dix ans, la ville tente de relever le défi et d'utiliser la réobtention des fonctions de capitale sur tout le territoire urbain afin de résoudre ses problèmes.

8 D'un point de vue politique et administratif, le Land de Berlin est encore divisé en 23 arrondissements (Bezirke). A la suite d'une réforme territoriale, la situation changera à

partir du 1er janvier 2001. La fusion de certaines entités territoriales doit permettre une administration plus efficace, effectuée dès lors au moyen de 12 arrondissements ayant une population et une force économique comparables (Fig. 1). Cette réforme administrative sert également de base à la fusion dans un même arrondissement à l'intérieur de la ville de Bezirke autrefois situés à l'Ouest et à l'Est. – Arrondissement 1 : Mitte (autrefois Berlin-Est), Tiergarten et Wedding (autrefois Berlin-Ouest) tout comme l'arrondissement 2 : Friedrichshain (autrefois Berlin-Est) et Kreuzberg (autrefois Berlin-Ouest). Ainsi, le processus de réintégration sera stimulé de façon décisive dans le secteur central de Berlin, tandis que l'agencement du nouveau Mitte (centre) sera facilité par des entités administratives plus grosses. Les organes démocratiques des arrondissements discutent encore sur les noms à donner aux nouveaux Bezirke ainsi créés.

9 Du point de vue de l'urbanisme, le territoire urbain de Berlin se divise en outre en trois espaces fonctionnels disposés en auréoles concentriques. Ainsi apparaissent le centre urbain (« Innenstadt », incluant un secteur central allant de la City-Ouest autour de la gare de Zoologischer Garten jusqu'au centre historique, Alexanderplatz comprise) qui s'étend sur environ 100 km² (ce qui correspond à la superficie de la ville de Paris), le secteur du Ringbahn (de part et d'autre de la ceinture du S-Bahn) et l'espace urbain extérieur (du Ringbahn à la limite de la ville) (Fig. 1).

10 L'organisation spatiale de Berlin est marquée par une structure polycentrique héritée de l'histoire. Les 23 centres des arrondissements et leurs centres secondaires sont fortement marqués, en particulier dans la partie Ouest. La partie Est est aujourd'hui plutôt caractérisée par une organisation autour du vieux centre historique.

11 Dans l'arrondissement de Mitte, la dimension de la perte d'urbanité apparaît pleinement (en comparaison par exemple avec une ville comme Paris). Dans la nouvelle capitale, le Mitte, qui s'est développé tout au long de l'histoire et qui a caractérisé la ville comme métropole européenne jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, a finalement disparu. À sa place, une large bande de terrains vides sépare la ville en deux, tandis qu'il existe deux secteurs centraux autonomes à l'Est (« centre historique » de l'arrondissement de Mitte – île de la Sprée/Molkenmarkt/Alexanderplatz) et à l'Ouest (City-Ouest-Kurfürstendamm/ Breitscheidplatz/ Zoologischer Garten). Des compromis adaptés doivent être trouvés pour l'avenir, avec pour arrière-plan d'un côté la donne de l'histoire et la formation de l'identité, de l'autre l'orientation vers l'avenir. Cela est surtout valable pour le centre-ville. A la différence de toutes les autres grandes villes d'Europe, Berlin réaménage son centre. Dans ce but a été formulé un schéma général qui « met en contact et relie les deux centres-villes dans leur évolution, soutient et développe leurs installations et leurs identités et rend leur histoire et leur avenir communs à nouveau viable. » (Senatsverwaltung für Stadtent- wicklung 1999). Comme d'autres grandes villes européennes, Berlin doit parallèlement trouver une voie qui lui permette de conjuguer le développement de son centre avec l'évolution des besoins de la société, de l'écologie et du social. Cela signifie — en contradiction avec la séparation des fonctions préconisée par la Charte d'Athènes – la création délibérée d'une diversité et d'une mixité d'utilisation dans le centre de la ville. Les principes urbanistiques choisis à Berlin et qui doivent permettre la réintégration du centre et la réurbanisation sont d'une part la « reconstruction critique » (principe : constitution d'une structure urbaine différenciée et contemporaine qui se définisse en fonction des strates et échelles historiques et de la diversité d'utilisation – par exemple quartier de la

Friedrichstadt baroque et de la Dorotheenstadt) et, d'autre part, la « ville européenne » (principe : stricte séparation des rues, des places et des parcs publics d'une part, des surfaces privées d'autre part – par exemple secteurs largement dégagés et nouvellement à construire dans les environs de l'ancien mur comme la Potsdamer Platz, la Leipziger Platz, le méandre de la Sprée, mais aussi l'Alexanderplatz, l'île de la Sprée, etc). Le centre de la ville doit contribuer de cette manière à la reconquête d'une urbanité et d'une modernité perdues, mais aussi à celle d'une vitalité légendaire de l'ensemble de la ville. Les deux autres espaces fonctionnels sont destinés à délester et à servir de complément pour l'organisme urbain – en conservant mixité et diversité des fonctions. Le secteur de la ceinture du S-Bahn doit pouvoir alléger la pression exercée sur le centre en exploitant des sites, existants ou à développer, au moyen de l'implantation notamment de grands établissements tertiaires variés dans quatre Ringcenter sur le Ring du S-Bahn et dans des centres d'activité à la jonction des lignes de S-Bahn, des lignes régionales et des grandes lignes. La fonction d'habitation et de travail doit également être développée par des projets à caractère durable. Dans l'espace urbain extérieur (avec ses centres d'arrondissements et de quartiers bien marqués) se trouvent, à côté de nombreux lotissements de maisons individuelles, les grands ensembles préfabriqués – essentiellement à l'Est –, ainsi que de nombreuses zones industrielles, aménagées lors de la seconde phase de déplacement vers la périphérie de l'industrie berlinoise (à partir de 1900) ou implantées par la suite. Là existent encore des potentiels de surfaces considérables qui doivent permettre d'attirer et de fixer des entreprises du secteur secondaire, mais aussi des activités tertiaires par la réutilisation ou la création de nouvelles zones industrielles (centres technologiques et de jeunes entreprises, parcs d'innovation, de médias et de sciences). En mettant notamment en valeur des secteurs résidentiels existants, en créant de nouveaux parcs d'habitation, on doit cependant aussi pouvoir conserver les habitants dans la capitale.

12 Les statistiques de population illustrent le problème. En 1990, la ville réunifiée comptait encore 3,43 millions d'habitants (2,16 millions dans la partie Ouest et 1,27 millions à l'Est). Jusqu'en 1998, la population de Berlin a baissé d'environ 40 000 personnes. La ville a pu dans un premier temps équilibrer le solde naturel négatif de la population (par exemple en 1994 : – 12,2 ‰) par des gains considérables liés à l'arrivée de population extérieure, voire bénéficier en partie d'une augmentation. Ainsi a été enregistré en mars 1994 le chiffre de population le plus élevé depuis la Seconde Guerre mondiale avec 3,479 millions d'habitants. A partir de 1996, la perte extrêmement importante de population par migration s'est fait plus fortement ressentir. En 1997, Berlin perdait 26 900 habitants en raison d'un nombre de départs supérieur à celui des arrivées, en 1998 à nouveau 21 300 personnes. Près de 30 % d'entre elles se sont installées à la périphérie berlinoise (espace intermédiaire du Land de Brandenbourg) (Statistisches Landesamt Berlin 1992 et 1999). Ainsi on constate — conséquence de la division de la ville — un processus de suburbanisation dans la région de Berlin, processus qui s'est mis en place avec plus de trente années de retard par rapport aux autres grandes villes européennes, mais processus ici très rapide et de forte amplitude. Des tendances à la suburbanisation se dessinent d'ailleurs également dans le domaine de l'économie (notamment dans le commerce de détail) (Leupolt 1998).

13 Les perspectives de développement pour Berlin et sa région sont liées essentiellement aux fonctions de capitale, de pôle économique et de plaque tournante des transports à l'échelle nationale et internationale.

II. L'évolution des fonctions de capitale

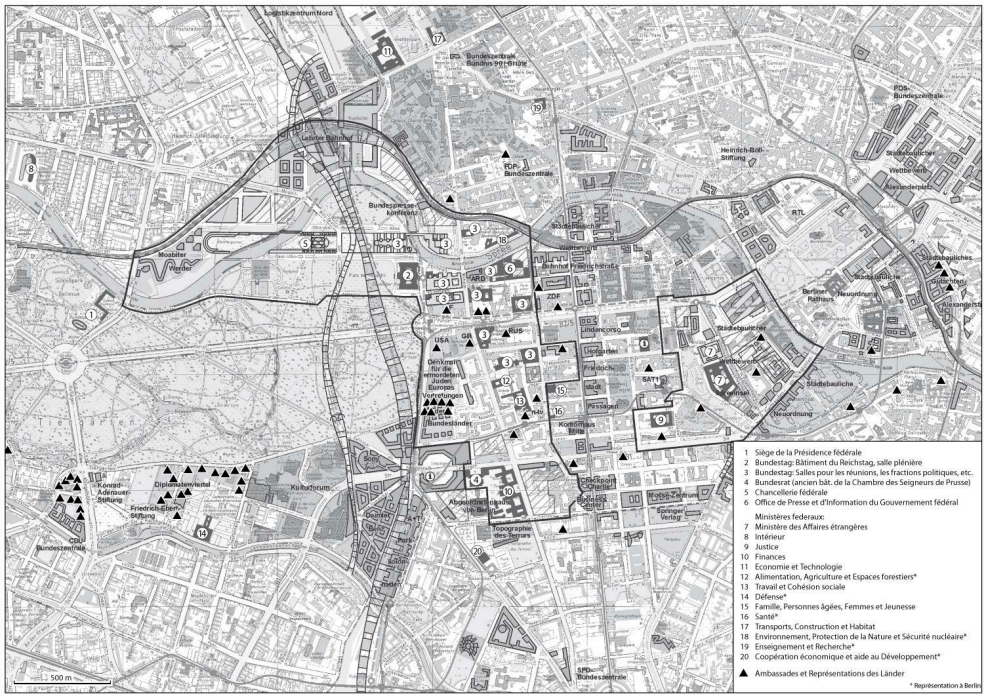
14 Après la Seconde Guerre mondiale, la petite ville rhénane de Bonn a assuré avec succès la fonction de capitale de l'ancienne République fédérale comme « solution provisoire ». Bonn est même devenue le symbole pour un Etat de droit démocratique et fédéral en Allemagne de l'Ouest. Berlin-Est avait de facto pris le rôle de capitale de la RDA de 1949 à 1990. Avec la réunification de l'Allemagne, la question de la future capitale a été d'une grande importance pour les observateurs allemands et étrangers. Par le traité d'unification de 1990 puis par le vote des députés du Bundestag le 20 juin 1991, Berlin était choisie comme capitale et siège du gouvernement de l'Allemagne unifiée.

15 Dans le contexte national de hiérarchie de la République fédérale, la ville a ainsi obtenu un rang pour lequel elle dispose certes d'excellentes prédispositions, mais dont les réalités lui échappent encore. Le résultat de dix années de développement au regard de la prise en main des fonctions de capitale est très positif. Dans un cadre temporel et financier étroit, le déménagement du Parlement et du Gouvernement, dont les conditions avaient été fixées en 1994 par la loi Berlin/Bonn, est presque terminé en cette année 2000. Il faut cependant noter qu'une répartition des tâches a été décidée entre Berlin et Bonn afin de renforcer la fonction de Bonn comme « ville fédérale » (Bundesstadt) et le fédéralisme en RFA, répartition qui fait que toutes les fonctions gouvernementales n'ont pas été déplacées à Berlin. Ainsi, 6 ministères fédéraux restent sur les bords du Rhin, tandis que les 11 autres ministères fédéraux installés à Berlin conservent des représentations à Bonn. En outre, certaines institutions administratives importantes déménagent à Bonn (comme l'Office fédéral de surveillance des cartels). De plus, des villes des nouveaux Bundesländer sont également concernées et doivent accueillir d'autres institutions, en raison d'une tradition de décentralisation des institutions fédérales.

16 Depuis 1994, le Président fédéral, le Bundestag, le Bundesrat, le Chancelier fédéral, 11 ministères et offices fédéraux (par exemple l'Office de presse et d'information du gouvernement fédéral), les représentations des Länder ainsi que les centrales des partis politiques ont au fur et à mesure pris possession de leurs locaux à Berlin. De même, les ministères restés à Bonn ont ouvert un second siège à Berlin.

17 Pour l'implantation des fonctions de capitale dans le corps urbain, on a préféré dès le début le centre de la ville, doté symboliquement de deux monuments à l'histoire mouvementée et au fort caractère émotionnel : la Porte de Brandebourg et le bâtiment du Reichstag. Finalement, les nouvelles constructions et les aménagements de bâtiments déjà existants et nécessaires au travail du Parlement et du Gouvernement se sont effectuées dans trois secteurs principaux : le méandre de la Sprée autour du Reichstag, l'île de la Sprée et ses environs immédiats (centre historique de Berlin) ainsi que le secteur Wilhelmstraße/Leipziger Straße et ses alentours (Fig. 2), (Presse- und Informationsamt des Landes Berlin 1994).

Figure 2 : L'aménagement de Berlin capitale. Implantations du Parlement, du Gouvernement fédéral et d'autres institutions liées au statut de capitale.



Sources : Le Bourgmestre régnant de Berlin, Sénat, 1999 ; Carte : Administration sénatoriale pour la Construction, l'Habitat et les Transports, 1999

18 Ainsi, conformément aux principes d'urbanisme, on a délibérément privilégié la diversité et le mélange des fonctions, puisque l'on trouve des utilisations variées de l'espace dans ces secteurs du centre de la ville (habitation, enseignement, information, culture, commerce, travail, repos). Les alentours de la Pariser Platz et de la Porte de Brandebourg, l'avenue Unter den Linden, la Friedrichstraße, la Potsdamer Platz, le Moabiter Werder, le Tiergarten etc. servent de cadre à ces voisins de haut rang. Les options prises en faveur notamment de courtes distances, d'une bonne vue d'ensemble du quartier, de bonnes dessertes en transports offrent ainsi des conditions favorables pour un exercice des fonctions de capitale qui soit orienté vers l'avenir. Cela est avant tout le cas dans le secteur du méandre de la Sprée autour du Reichstag qui fut le seul espace entièrement aménagé ex-nihilo. La symbolique des bâtiments construits pour le Gouvernement et le Parlement à cet endroit réside dans l'aménagement urbanistique qui relie deux anciennes parties de Berlin. Un « cordon fédéral » de 100 mètres de large et 1,5 kilomètre de long relie cet espace central (en passant au dessus l'ancienne zone frontière), de la nouvelle Chancellerie à l'Ouest jusqu'aux bâtiments du Parlement à l'Est (Fig. 2). Le bâtiment du Reichstag (siège du Bundestag) réaménagé par Sir Norman Foster et coiffé d'une coupole de verre, la future nouvelle gare centrale de Berlin encore en construction (site de la Lehrter Stadt-bahnhof), le lotissement d'habitations du « Moabiter Werder » et les installations portuaires sur la Sprée achèvent de donner une impression d'ensemble positive sur ce quartier. Celui-ci peut ainsi contribuer à régler le problème de la « périphérie à l'intérieur de la ville » en servant de nouveau noyau d'intégration entre les deux centres à l'Est et à l'Ouest (à côté du nouveau centre dans la structure urbaine polycentrique berlinoise qui a été créé autour de la Potsdamer Platz/ Leipziger Platz).

III. Problèmes et perspectives de développement de la structure économique

19 Berlin a obtenu et possède depuis la prise des fonctions de capitale la chance unique d'opérer un changement structurel et fonctionnel porté vers l'avenir, et ce par l'utilisation des potentiels internes et externes de croissance dans un temps relativement court, dans tous les domaines et à tous les niveaux de l'espace (ville, région, contexte européen et international).

20 En ce qui concerne l'économie, la ville se trouve confrontée à un processus très complexe et profond, qui pour l'instant ne donne que des succès partiels. La constitution d'une structure économique innovante et conforme à son rang de centralité représente pour Berlin un défi important pour les années à venir.

21 Le champ des problèmes actuels est issu de la situation particulière de Berlin après la Seconde guerre mondiale. Pendant une quarantaine d'années après la guerre, le plus gros et le plus innovant pôle économique et surtout industriel d'Allemagne est devenu un espace soumis aux règles de deux systèmes économiques et de deux modèles de sociétés différents, et à un net « sous-développement structurel ».

22 Le handicap de Berlin-Ouest lié au statut d'exception de la ville (accessibilité limitée, position par rapport aux fournisseurs et aux débouchés, départ de la population et des ouvriers qualifiés etc.) a eu rapidement pour effet le retrait de la ville de tous les secteurs d'entreprises innovants (organes de direction, marketing, finances, départements de recherche et développement, etc.) et de presque tous les gros Konzerne (par exemple AEG et Siemens). L'importance des subventions a eu pour effet de transformer la partie Ouest de la ville en un espace industriel aux « établis prolongés » pour la République fédérale, c'est-à-dire dans lequel de nombreux produits fabriqués étaient peu innovants et déjà arrivés à un âge avancé, voire dans une phase de déclin sur l'échelle de leur durée de vie. Les mesures d'aide de l'Etat (aide fédérale, aide à Berlin, etc.) ont eu en outre pour effet l'installation accrue de secteurs à faible valeur ajoutée, à forts besoins en capitaux et à chiffre d'affaire élevé (par exemple la branche alimentaire et celle des produits de luxe). La proportion des personnes ayant fait des études supérieures, celle des ouvriers qualifiés, des employés et des apprentis était faible dans l'industrie. Le démontage de la fonction scientifique de Berlin-Ouest fut à peine remarqué dans la ville même. On fit avancer la tertiarisation de l'économie, quoiqu'il s'agît dans la plupart des cas d'élargissements de services étatiques ou semi-publics, liés à des mesures de compensation à motivation politique pour la ville défavorisée.

23 L'évolution de la structure économique de Berlin-Est fut conditionnée pendant plus de 40 ans par l'économie planifiée socialiste et l'appartenance au COMECON. Les résultats furent intrinsèquement d'énormes déficiences dans l'organisation et la rentabilité des entreprises (toutes les entreprises étaient étatisées et organisées en grosses entreprises), dans la disponibilité en capitaux, dans la productivité, dans l'innovation des procédés et des produits, ainsi que dans la sélection de produits susceptibles de se placer par rapport au marché et à la concurrence, etc. Cela concernait pour une large part l'industrie. Le secteur tertiaire de Berlin-Est était caractérisé par des services

publics et semi-publics disproportionnés, notamment en raison de la fonction de capitale de la RDA (Leupolt 1993,1998).

24 Depuis la réunification, l'économie des deux parties de la ville est soumise à la pression énorme du changement structurel. Faire de nouveau de Berlin un important pôle tertiaire et industriel est un objectif déclaré de la politique économique. On reconnaît à la base qu'il est nécessaire d'avoir une structure innovante du secteur secondaire dans la ville (ou par division du travail dans ses alentours) si l'on veut que des services privés tertiaires et quaternaires de haut niveau se développent, Berlin possédant d'ores et déjà d'importants atouts dans cette perspective. Car – d'un point de vue purement statistique – Berlin est encore aujourd'hui l'une des plus grosses régions industrielles d'Allemagne si l'on regarde le chiffre de l'emploi, celui de la production et le nombre des entreprises.

25 La structure industrielle des parties Est et Ouest de la ville a été soumise à la même pression due à la reconversion, cependant en différé et avec un degré de mise en danger de l'existence même des entreprises qui était différent. Dans les deux parties, la structure des branches, des produits et de l'espace avait été maintenue ou bien développée « artificiellement » et était empreinte de « tradition », sans que cette structure ait dû se différencier par des mécanismes de l'économie de marché. Dans la partie Est, le processus de mise à niveau commença brusquement dès 1990 ; à l'Ouest, il s'est amplifié seulement à partir de 1993. Les branches de l'électrotechnique, de l'électronique, de la construction de machines, de l'industrie chimique furent et sont encore aujourd'hui particulièrement touchées. L'étendue de ce phénomène s'apparente presque — en particulier à l'Est – à une désindustrialisation à grande échelle et signifie au moins pour le moment une concentration spatiale de l'industrie dans les anciens arrondissements de l'Ouest (Fig. 1). De par la suburbanisation grandissante des fonctions économiques, les structures en sites industriels de la région de Berlin évoluent en outre au profit de la proche région du Brandebourg (Leupolt 1998).

26 La part des fonctions quaternaires dans l'économie montre notamment à quel point les déficiences de Berlin étaient importantes pour une structure économique porteuse d'avenir. En 1991, seules 6 des 500 plus grosses entreprises allemandes avaient un siège à Berlin. A Hambourg, Francfort-sur-le-Main, Munich, Düsseldorf, le nombre des headquarters était de cinq à sept fois plus élevé. Dans le classement des sièges des 2 000 plus grosses entreprises mondiales, Berlin n'arrivait qu'en 16e position dans toute l'Allemagne (Industrie- und Handelskammer 1992).

27 À l'heure actuelle, les changements structurels profonds que subit l'industrie ne sont pour la plupart pas encore achevés. Si l'on considère les avantages liés au site (par exemple la fonction de capitale, la concentration scientifique avec 3 universités, 14 autres établissements supérieurs, plus de 250 établissements de recherche, etc), on constate des conditions favorables pour de nouvelles entreprises d'avenir dans des secteurs innovants comme la technique médicinale, la biotechnologie, l'information et la communication, les techniques de l'environnement, les médias, les techniques de transports, etc (Senatsverwaltung für Wirtschaft 1999).

28 La mutation structurelle de l'économie berlinoise de ces 10 dernières années fut cependant largement influencée par le secteur tertiaire. Son importance a considérablement augmenté. Actuellement, il concentre plus de 78 % des emplois et produit près de 71 % de la valeur ajoutée brute de la ville. Les proportions des services privés y sont particulièrement importantes et méritent d'être soulignées, car elles

dépassent déjà largement dans leur ampleur celles des services publics ou semi-publics (Statistisches Landesamt Berlin 1999). Du point de vue de la structure spatiale, le secteur tertiaire se manifeste surtout par des constructions nouvelles ou des transformations de gros centres avec utilisation mixte de commerce, de services, de bureaux et de voies de communication (souvent couplées au logement et à l'artisanat). Ces implantations s'effectuent aussi bien dans le centre de la ville que dans la zone de la ceinture du S-Bahn et dans l'espace urbain extérieur, le long des grosses voies de pénétration, dans le centre des arrondissements, des quartiers et des zones d'habitation (Leupolt 1998).

29 Malgré d'importants progrès manifestes dans la mutation et des prévisions optimistes, Berlin ne peut toujours pas tirer profit de ses avantages spécifiques. Des déficiences évidentes dans le développement du secteur tertiaire existent aussi bien pour les services orientés vers la distribution (commerce de détail, banques, assurances, etc.) que pour les services aux personnes (par exemple médias et édition, activité hôtelière et de restauration), mais ces déficiences sont particulièrement perceptibles dans l'offre de services aux entreprises et à la fonction de production (financement, conseil aux entreprises, ingénierie, marketing, etc.). Au niveau national, certaines grosses villes allemandes (par exemple Francfort-sur-le-Main, Munich, Hambourg) sont encore aujourd'hui plus avancées que Berlin dans leur offre de services au niveau régional et surtout suprarégional (Hambourg : ville du commerce et des médias, Francfort : centre bancaire et financier, foires, etc.) et vont continuer à se profiler ainsi. Au niveau européen, Berlin ne peut se mesurer à des global cities telles que Paris et Londres. La capitale allemande aura du mal à se placer dans des structures de décision nationales et internationales très bien assises et à se donner une spécialisation qui soit durablement viable. Ce qui est cependant différent des 40 années précédentes, c'est que Berlin a désormais la chance de pouvoir sérieusement s'affirmer lors des décisions sur les implantations qui sont encore à prendre. Ainsi demeure l'espoir que dans ce quasi renouveau se trouve également une chance pour l'avenir.

30 Le déménagement du Parlement et du Gouvernement commence à émettre des effets très positifs. Dans la capitale se multiplient les signes d'une aspiration non seulement à la diplomatie (ambassades, consulats, etc.) mais aussi à l'installation d'entreprises (pour l'instant certes seulement de sièges de headquarters de firmes nationales et internationales), d'unions économiques nationales (industrie, banques, commerce, hôtels et restauration), de bureaux pour les médias nationaux et internationaux et les secteurs de la communication, d'institutions, d'organisations et d'associations nationales et internationales importantes. Ce qui est en outre significatif est l'augmentation énorme de l'attractivité de Berlin en tant que centre de foires et de congrès, ville des sciences et de la culture, et ville de destination touristique pour l'Allemagne et pour l'Europe.

31 Pour l'évolution future et la définition du positionnement de la capitale allemande au niveau du système urbain national et européen, son intégration dans les réseaux d'infrastructures et de transports régionaux et suprarégionaux lui confère une importance fort avantageuse.

IV. La question des infrastructures de transports

32 Le Berlin d'avant la Seconde Guerre mondiale était un nœud central dans le réseau européen des transports. Pour le système ferroviaire, 13 lignes formant des rayons conduisaient à la ville, et dans Berlin même existait un étroit réseau de transports publics urbains par rail. Pour le réseau routier existaient 6 grandes artères conduisant au périphérique autoroutier, qui rendaient la ville très facilement accessible à toute l'Europe. En ce qui concerne le transport de marchandises, il existait une bonne liaison avec le système de transport fluvial. L'après-guerre, par contre, ne laissa à « l'île » de Berlin-Ouest que 3 corridors de transit à travers le territoire de la RDA, par la route, le rail, la voie d'eau et les airs. A l'intérieur de la ville et entre la partie Ouest de Berlin et le territoire l'entourant, toutes les voies restantes furent coupées. On doit à l'après-guerre qu'il existe encore trois aéroports (Tegel, Tempelhof et Schönefeld), relativement petits au niveau international.

33 Avec cette situation comme point de départ en 1990, il n'est pas étonnant que l'on travaille aujourd'hui à la transformation et à l'extension des réseaux des moyens de transport plus que dans n'importe quelle autre ville ou région en Europe. Avec les transformations des 10 dernières années et des 5 années à venir, la capitale allemande se repositionne comme carrefour européen des transports.

34 Parmi les 17 « projets de transport pour l'unité allemande », décidés par le Gouvernement fédéral en 1991, 7 projets concernent directement Berlin (4 liaisons ferroviaires, 2 grandes routes, 1 voie fluviale). Les projets dans le secteur ferroviaire sont d'une importance capitale. En ce qui concerne la recomposition du nœud ferroviaire berlinois, l'Etat fédéral débloque à lui seul 10 milliards de marks, tout comme la Deutsche Bahn qui y investit des fonds qui s'élèvent à plusieurs milliards. A proximité du Reichstag se réalise jusqu'en 2002 la gare centrale de Berlin, un nouveau point de liaison du système des lignes ferroviaires à grande vitesse. Importante pour le centre de la ville mais aussi significative dans sa dimension européenne, l'axe central en est formé par le tracé Nord-Sud qui s'effectue en partie au moyen d'un tunnel. Le tracé mesure en tout environ 9 km et passe sous la Sprée et le Tiergarten jusqu'à la Potsdamer Platz sur une longueur de près de 3,5 km en partant de la future gare centrale (Fig. 2). Une fois cette partie du tracé terminée en 2005, Berlin devrait alors devenir un gros carrefour Ouest-Est et Nord-Sud dans le réseau ferroviaire européen. La capitale a ainsi un rôle d'avant-garde en Allemagne, car Francfort-sur-le-Main, Munich et Stuttgart se trouvent dans ce domaine encore dans la phase de planification.

35 Grâce à l'extension et à la modernisation des autres moyens de transports, la ville de Berlin est déjà bien réinsérée au niveau national et européen. Onze routes d'accès conduisent déjà au périphérique autoroutier, le nouvel aéroport international de Berlin-Brandebourg doit ouvrir en 2007 grâce à un volume d'investissement de 6 milliards de marks, les canaux et voies fluviales garantissent une bonne intégration suprarégionale, etc (Presse- und Informationsamt 1999).

36 Le transport ferroviaire est d'une importance capitale pour les possibilités de développement, de l'échelle locale au niveau international. Il n'est pas courant de voir des grandes villes et agglomérations en Europe disposer d'une position centrale dans le réseau des trains à grande vitesse (Lichtenberger 1998). On s'attend à la création d'un axe de métropoles du centre de l'Europe (suite à l'effondrement du communisme en Europe centrale et orientale) avec comme point de départ la mégalopole déjà existante

à l'Ouest de l'Europe (Dostal, Hampl 1992). Dans ce nouvel axe, Berlin ferait alors fonction de l'un des nœuds centraux pour les transports, entre Copenhague au Nord, Vienne/Budapest au Sud, Paris à l'Ouest et Varsovie/Moscou à l'Est.

V. Perspectives

37 Berlin a actuellement à la fois l'inconvénient et la chance de ne pas s'être encore positionnée parmi les métropoles européennes. Dans le processus d'intégration européenne, la ville peut fournir certains potentiels qui lui sont propres, dont l'exploitation pourrait s'effectuer non pas en concurrence avec d'autres villes ou régions d'Europe, mais par répartition du travail entre elles. Les expériences que Berlin a faites à partir de deux systèmes de sociétés ayant durablement divisé l'Europe, tout comme sa situation géographique centrale entre l'Europe de l'Ouest et l'Europe de l'Est, sont des atouts. Cela constitue une vision de la ville dans laquelle on donne au continent européen réuni un cadre approprié et durable. On verra dans les prochaines années si Berlin est en mesure de créer des conditions requises pour cela. Ce qui signifie, en plus de la maîtrise des problèmes par le développement d'une structure concernant toute la ville, la maîtrise d'une mutation de structure économique et le développement d'un système de transports suprarégional, sans oublier la formation réussie d'une région de Berlin capitale qui soit différenciée. Cette région n'existe pour l'instant qu'à l'état d'ébauche. Et bien que les interdépendances inter-régionales entre la ville de Berlin et le Land de Brandebourg qui l'entoure (espace d'interpénétration étroite) aient gagné en importance dans les années qui ont suivi la chute du Mur, selon les modèles connus, ces interdépendances sont sous-développées dans leur diversité, leur importance et leur intensité, en comparaison d'autres régions métropolitaines (Leupolt 1998).

38 Ainsi, la capitale allemande et sa région offrent encore à l'avenir un terrain de recherche important à la géographie.

BIBLIOGRAPHIE

Dostal Petr, Hampl Martin (1992). — Urbanisation, administrations and economies : future geopolitical and geoeconomic — Dostal P., Illner M., Kara J., Barlow M., Changing Territorial Administration in Czechoslovakia. International Viewpoints, University of Amsterdam, p. 191-203.

Industrie- und Handelskammer zu Berlin. — Nachholbedarf Berlins, Berlin, 1992, 40 p.

Leupolt Bärbel (1993). — Entwicklung der Industrie in Berlin-Brandenburg – Geographische Rundschau, n° 10, Braun-schweig, p. 594-599.

Leupolt Bärbel (1998). — Berlin und Berliner Umland — Kulke Elmar, Wirtschaftsgeographie Deutschlands, Klett-Perthes-Verlag, Gotha, p. 345-377.

Lichtenberger Elisabeth. — Stadtgeographie. Band 1. Begriffe, Konzepte, Modelle, Teubner Studienbücher Geographie, Teubner Verlag, Stuttgart et Leipzig, 1998, 366 p.

Presse- und Informationsamt des Landes Berlin. — Berlin im Überblick, Berlin, 1999, 49 p.

Senatsverwaltung für Wirtschaft und Betriebe. — Wirtschafts-bericht Berlin 1999, Berlin, 1999, 115 p.

Statistisches Landesamt Berlin. — Die kleine Berlin-Statistik 1992, Berlin, 1992

Statistisches Landesamt Berlin. — Die kleine Berlin-Statistik 1999, Berlin, 1999, 32 p.

RÉSUMÉS

Durant plus de 40 années, la ville de Berlin a été divisée et s'est retrouvée soudainement réunifiée en 1990. Depuis 1991, elle est officiellement la capitale de la nouvelle République fédérale d'Allemagne. Dès lors, la plus grosse des villes allemandes développe les structures et fonctions nécessaires à son rang de centralité dans le cadre fédéral national et commence à définir sa nouvelle position dans le contexte international. Cet article présente l'état actuel des perspectives et problèmes d'évolution des structures et de l'espace à Berlin, ville à la fois capitale et siège du Gouvernement, site d'activité économique et noeud des transports nationaux et internationaux.

For more than 40 years the city of Berlin was divided before being suddenly reunified in 1990. Since 1991 it has been the official capital of the new Federal Republic of Germany. Then the biggest city in Germany is developing new structures and functions necessary for its central role within the existing federal framework and has begun to define its new position within the international context. This article reveals and discusses perspectives and problems of the spatial and structural development of Berlin as a capital and seat of parliament as well as a site of economic activity and a node of national and international traffic.

Das mehr als 40 Jahre geteilte und 1990 plötzlich wiedervereinte Berlin ist seit 1991 offiziell die Hauptstadt der neuen Bundesrepublik Deutschland. Seitdem entwickelt die größte deutsche Stadt die ihrem Zentralitätsrang adäquaten Strukturen und Funktionen im föderalistisch organisierten nationalen Rahmen neu und beginnt ihre Position im internationalen Kontext neu zu definieren. Im Mittelpunkt der Untersuchung steht die Aufdeckung und Diskussion von Perspektiven und Problemen bei der strukturellen und räumlichen Entwicklung Berlins als Hauptstadt und Regierungssitz, als Wirtschaftsstandort und als nationaler bzw. internationaler Verkehrsknotenpunkt.

INDEX

Schlüsselwörter : Berlin, deutsche Einheit, europäischer Integrationsprozeß, Föderalismus, Hauptstadt, Industriestadt, Verkehrsinfrastruktur, wirtschaftliche Umstrukturierung
Mots-clés : Berlin, capitale, fédéralisme, infrastructures de transports, intégration européenne, restructuration économique, unité allemande, ville industrielle
Keywords : Berlin, capital, economic restructuring, European integration, federalism, German unity, industrial city, transport infrastructures

AUTEURS

BÄRBEL LEUPOLT

Universität Hamburg - Institut für Wirtschaftsgeographie - Bundesstrasse 55 - D 20146 Hamburg

JEAN-FRANÇOIS MACHON

Boxhagener Strasse 87 - D 10245 Berlin