

# L'EUROPE RHÉNANE

## ❖ Qu'est ce que l'Europe rhénane n'est pas ?

- L'Europe rhénane n'a jamais été un espace politique.
  - ⇒ Le Rhin n'a jamais constitué la colonne vertébrale d'une construction politique
  - ⇒ Elle n'apparaît pas non plus comme un « espace vécu » par les gens qui y habitent.
- La dimension culturelle n'est pas négligeable, pas non plus décisive
  - ⇒ L'Europe rhénane appartient en totalité au "monde germanique" au sens large du terme (Allemagne, Suisse alémanique, Pays-Bas, Flandre, Luxembourg, Alsace-Lorraine) si l'on excepte le bassin supérieur de la Meuse (Wallonie, Lorraine romane).
  - ⇒ Ce fut sous l'Ancien Régime une terre de tolérance et de liberté : la liberté des cultes et la liberté d'expression en vigueur dans la plupart des pays rhénans ont favorisé le développement d'une civilisation foisonnante et ouverte aux influences extérieures comme il en existait peu à l'époque
  - ⇒ Une longue opposition entre l'ouverture de l'esprit rhénan et une certaine rigidité de l'esprit prussien qui a été estompée par l'Etat-Nation et qui n'est plus d'actualité.
  - ⇒ Aujourd'hui, le fleuve tient désormais une place majeure dans l'imaginaire collectif allemand, surtout depuis que le romantisme a redécouvert et réhabilité le Moyen Age.
- L'Europe rhénane ne saurait non plus être assimilée au bassin fluvial du Rhin : Nuremberg, sur un affluent du Main n'en fait pas vraiment partie à la différence de la Meuse, donc de la Belgique et du Luxembourg, puisqu'elle se jette dans le même delta sans en être un affluent.

## ❖ Quelle est l'unité de l'espace rhénan ?

- C'est en fait un lieu de villes et de flux axé sur le fleuve et au cœur des échanges de l'Europe.
  - ⇒ L'espace rhénan, composante de la fameuse "Banane bleue" de Roger Brunet, est une concentration d'hommes, de production énergétique et industrielle, de flux de transport (avec le premier port mondial, Rotterdam), de sièges sociaux de grandes firmes, d'institutions financières (cf. les Bourses des valeurs de Francfort, Amsterdam et Zurich)
  - ⇒ L'Europe rhénane est depuis longtemps un espace "extraverti" qui communique facilement avec la plaine d'Allemagne du Nord, le bassin danubien, l'Italie du Nord (par les cols et aujourd'hui les percées alpines), le sillon rhodanien, le Bassin Parisien, et possède une large ouverture maritime sur une mer très fréquentée
  - ⇒ C'est un espace très urbanisé avec une trame de villes à la fois plus dense et composée d'unités plus petites que dans le reste de l'Europe
    - La taille modeste des villes n'empêchant pas la "métropolisation" grâce au développement de complémentarités ("conurbations", avec une relative spécialisation des villes : Randstad, Rhin-Ruhr, Rhin-Main).
    - La taille modeste des villes n'empêchant pas la "métropolisation" grâce au développement de complémentarités ("conurbations", avec une relative spécialisation des villes : Randstad, Rhin-Ruhr, Rhin-Main).
- En réalité c'est plus une construction intellectuelle des géographes qu'autre chose...

## ❖ Présentations PP :

<http://www.ac-versailles.fr/pedagogi/gephg/pedagogie/terminales/UERhin1.ppt>

[http://pedagogie.ac-limoges.fr/hist\\_geo/accueil/squelettes/documents%20importes/stages/europerhenane.ppt](http://pedagogie.ac-limoges.fr/hist_geo/accueil/squelettes/documents%20importes/stages/europerhenane.ppt)

# I. UN ESPACE DE COMMUNICATION INTENSE AXE SUR LE RHIN.

## A. LE RHIN, FLEUVE INTERNATIONAL.

### 1°) Une frontière ou un lien ?

#### a) Le Rhin fut longtemps une frontière, une barrière, un obstacle

- Le Rhin est longtemps resté un fleuve difficilement franchissable, avec un petit nombre de ponts, donc un obstacle, une barrière avec en quelque sorte vocation à être une frontière. Il le reste encore à maints égards
- ⇒ Pendant l'antiquité romaine, le Rhin fut longtemps le « limes », la frontière de l'Empire
  - ⇒ Au Moyen-Âge, la Lotharingie du traité de Verdun (843) est pour l'essentiel un État de rive gauche du Rhin, le fleuve constituant la frontière avec l'Austrasie (future Allemagne).
  - ⇒ Le Rhin redevient ligne d'affrontements avec l'expansion territoriale de la France de Louis XIV (qui annexe l'Alsace) et l'émergence d'un État fort sur la rive droite (la Prusse devient une véritable puissance rhénane après 1815).
  - ⇒ Depuis le XVII<sup>ème</sup> siècle et surtout la Révolution, la France revendique le Rhin comme "frontière naturelle", qu'elle n'atteindra (voire dépassera) au nord de l'Alsace que sous la Révolution et l'Empire. Le Rhin est le lieu qui matérialise l'affrontement franco-allemand entre 1870 et 1945
  - ⇒ Aujourd'hui le Rhin reste frontière entre la France et l'Allemagne (partiellement) ainsi qu'entre l'Allemagne et la Suisse, la Suisse et l'Autriche, la Suisse et le Lichtenstein. Les frontières germano-suisse et austro-suisse sont des frontières extérieures de l'Union européenne, donc encore bien marquées.

#### b) Le Rhin : un lien, la colonne vertébrale de l'Europe

- ⇒ Le Rhin : 3 étapes décisives
  - Fut un lien entre le XIII<sup>ème</sup> et le XVI<sup>ème</sup> siècle en s'affirmant comme un grand axe économique transcontinental entre Gênes et Venise, d'une part, Bâle, Cologne et les Flandres d'autre part
  - Est redevenu un lien quand il fut un fleuve allemand entre 1870 et 1918. Les grands aménagements ont commencé à l'époque
  - Il est redevenu un lien, un axe structurant, avec la réconciliation franco-allemande et la construction de l'Europe depuis 1945.
- ⇒ Aujourd'hui il structure l'un des espaces les plus densément peuplés, urbanisés et actifs dans le monde.
  - 51 millions d'habitants
  - S'y trouvent les régions, les villes, les bassins industriels les plus dynamiques en Europe, développés à la faveur des flux intenses de la circulation rhénane.
  - Sa vallée relie les régions industrielles de la Suisse, de nord-est de la France, de l'ouest de l'Allemagne et le Benelux à la mer du nord et débouche sur le plus grand port européen, celui de Rotterdam, la porte de l'Europe
- ⇒ Une ouverture sur d'autres régions européennes
  - Relations très fortes aux deux extrémités, avec l'Angleterre et avec l'Italie du Nord
  - Ouvertures en réseau sur les grandes régions polarisées de France (Paris, vallée du Rhône, Lyon et Marseille) mais aussi d'Espagne (Barcelone, Valence, Madrid), des

pays de la Baltique (Copenhague, Oslo, Bergen, Stockholm, Helsinki, Saint-Pétersbourg, Gdansk) et d'Europe centrale Varsovie, Prague, Budapest)

### **c) Un espace segmenté cependant.**

- ⇒ Une espace qui reste segmenté en plusieurs sous-ensembles transversaux.
- ⇒ Plusieurs états riverains, Pays-Bas, Allemagne, France, Suisse, dont les législations sont différentes.
- ⇒ Même si le poids des Etats-nations s'amenuise il reste tout de même une réalité importante

## **2°) Une voie de circulation de premier plan**

### **a) Un bassin hydrographique de 180 000 km<sup>2</sup>**

- ⇒ Un fleuve « fabriqué » : le Rhin est canalisé et aménagé à partir du XIX<sup>ème</sup> siècle, maîtrisé sur 883 Kms de la mer du Nord jusqu'à Bâle,
- ⇒ Devenu une véritable autoroute fluviale pour des convois poussés d'au moins 3000 tonnes mais pouvant atteindre 16 000 tonnes.
- ⇒ Le grand canal d'Alsace a permis de développer à la fois la navigation et la production hydroélectrique

### **b) Un vaste système fluvial à grand gabarit**

- ⇒ Les confluences avec les branches principales, le Main, le Neckar, la Moselle, constituent de véritables carrefours.
- ⇒ La Meuse est également aménagée
- ⇒ Ouverture sur le Danube par le canal Main Danube
- ⇒ Les Pays-Bas disposent du plus important réseau de voies navigables (5000 Kms environ) avec le Rhin, la Meuse et l'Escaut
- ⇒ La France est hélas une impasse fluviale du fait de l'abandon du projet du canal Rhin-Rhône à grand gabarit en 1997 sous le gouvernement Jospin, et du fait de l'insuffisance de la liaison entre la Seine et le Nord

### **c) Une gestion internationalisée**

- ⇒ Navigation réglementée par une « Commission Centrale » siégeant à Strasbourg, en relation avec d'autres organismes internationaux et associant les Pays-Bas, l'Allemagne, la France, la Suisse, le Luxembourg et la Belgique.
- ⇒ Objectifs :
  - Favoriser la navigation rhénane et européenne
  - Garantir la sécurité et veiller au respect de l'environnement

## **B. UN AXE DE TRANSPORT DE PREMIER PLAN : LA PUISSANCE LOGISTIQUE**

### **1°) Un chapelet de ports fluviaux.**

- ☉ Une quinzaine de ports dont le trafic est supérieur à 3 millions de tonnes
  - ⇒ Duisbourg : premier port fluvial mondial, trafic supérieur à 50 millions de tonnes, 2000 bateaux par ans, un vaste complexe industrialo portuaire
  - ⇒ Karlsruhe, Cologne, Ludwigshafen

- ⇒ Strasbourg, Mulhouse-Ottmarsheim, Colmar-Neuf-Brissach, forment la façade rhénane française
- ⇒ Bâle est la porte maritime de la Suisse, et un important point de rupture de charge puisque c'est le terminus de la voie navigable

## 2°) Des capacités de circulation multimodales

### a) Un axe de transports terrestres sans équivalent dans le monde

- ⇒ Voie d'eau
- ⇒ Equipement autoroutier
- ⇒ Voies de chemin de fer (réseau TGV Thalys Paris, Bruxelles, Amsterdam ou Cologne et réseau ICE en Allemagne)
- ⇒ Lignes à haute tension
- ⇒ Oléoducs et gazoducs
- ⇒ Réseaux télématiques (Lien internet ultrarapide direct entre les EUA et les Pays Bas)

### b) Le trafic

#### 1. La voie fluviale est très fréquentée

- ⇒ Con vois poussés de 4 à 6 barges (capacité équivalant à environ 1000 poids lourds) 324 millions de tonnes en 2001(+ 5% sur l'année précédente) sur la voie fluviale, 650 millions de tonnes au total
- ⇒ Produits de l'industrie lourde (produits pétroliers, métallurgiques) et autres pondéreux, matériaux de construction notamment (sables, graviers...)
- ⇒ Modernisation des techniques de transport et gains d'efficacité :
  - Conteneurisation :
    - Plus de quarante terminaux à conteneurs dans le bassin rhénan
    - 8 % du trafic en volume...
    - mais le taux de croissance le plus élevé (+ 22% en 2001)
  - Transport des véhicules (transroulage ou roll-on / roll-off)

#### 2. Les autoroutes sont menacées de saturation

- ⇒ Congestion aux abords des villes
- ⇒ 25000 camions/jour sur les tronçons les plus fréquentés des autoroutes rhénanes (contre 3000 en moyenne dans l'ensemble de l'UE)
- ⇒ Taxation des poids lourds au Km sur les autoroutes allemandes avec un repérage GPS

#### 3. Les capacités ferroviaires sont en développement

- ⇒ La Suisse creuse de nouveaux tunnels vers l'Italie vers Milan, sous le Simplon (2006) et sous le Saint-Gothard (2012) pour le ferroutage (circulation des semi-remorques sur les trains)
- ⇒ Ferroutage aussi entre la Ruhr et Rotterdam : le Rhin d'Acier

#### 4. Le fret aérien s'accroît

- ⇒ Les aéroports de Francfort et d'Amsterdam sont les 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> en Europe après Londres et Paris et complètent ce dispositif.
- ⇒ Francfort
  - Troisième rang des aéroports européens, premier pour le fret
  - Hub de la Lufthansa et de la Star Alliance
  - Desserte par la plupart des C<sup>ies</sup> aériennes de la planète

⇒ UPS à Cologne, DHL à Bruxelles, TNT à Liège

### c) Les dynamiques spatiales du transport rhénan

- ⇒ De grands nœuds logistiques : Duisbourg, hub logistique d'envergure européenne, mais aussi Francfort et Cologne qui ont la même fonction.
- ⇒ Le percement du tunnel du Saint-Gothard en 1882 a permis une extension vers le sud de l'espace rhénan et une liaison Mer du Nord - Méditerranée très fréquentée.

## 3°) Une puissante façade maritime

### a) Une ouverture sur la plus importante façade maritime de l'Europe

- ⇒ La mer du Nord est la plus fréquentée du monde.
- ⇒ L'hinterland de Rotterdam et d'Anvers est plus vaste que l'Europe rhénane et Rotterdam est véritablement la porte de l'Europe (Europort)
- ⇒ Les ports du Benelux sont des centres de distribution d'entreprises américaines et asiatiques et les têtes de pont de la distribution de leurs produits en Europe.

### b) L'interface maritime la plus active au monde

- 600 millions de tonnes de marchandises transbordées chaque année
- Cette façade, appelée « Range nord européen » s'étend du havre à Hambourg mais les grands ports belges et néerlandais en constituent la partie la plus active et la plus dynamique.

#### 1. Rotterdam

- 328 millions de tonnes de trafic en 2003 est le premier port du monde en concurrence avec Singapour.
- Importations de pétrole : 40 % de son activité (ce produit explique le déséquilibre entre les entrées et les sorties)
- Stabilisation du trafic en volume mais augmentation en valeur (diminution de la part des pondéreux dans le trafic)
- Un hinterland de 380 millions de consommateurs européens
- Hub de redistribution vers les autres ports européens
- Le prototype du complexe industrialo portuaire (industrie = fille du commerce) étiré sur 35 Kms entre la ville et le littoral

#### 2. Anvers

- Port de fond d'estuaire de l'Escaut
- Second port maritime européen avec un trafic de 130.5 millions de tonnes
- Son dynamisme doit beaucoup à son développement industriel (chimie et automobile surtout)

#### 3. d'Amsterdam et son avant-port IJmuiden

- 64 millions de tonnes
- 20 % du trafic mondial de cacao

#### 4. Zeebrugge

- Seul port en eau profonde du littoral belge
- Premier port européen roll-on / roll-off

## II. UNE REGION ECONOMIQUE PUISSANTE ET TRES URBANISEE.

### A. LE CŒUR ECONOMIQUE DE L'EUROPE

#### 1°) Une grande région industrielle.

##### a) Un haut lieu de la révolution industrielle

###### 1. Un passé brillant.

- ⇒ Essor de la production charbonnière et développement d'industrie induites : sidérurgie, métallurgie et mécanique, chimie, production thermoélectrique.
- ⇒ Rôle fondamental du chemin de fer
- ⇒ Conjonction de facteurs favorables :
  - Des ressources minières de premier ordre (charbon de la Ruhr, minerai de fer de Lorraine, lignite du bassin de Cologne)
  - Des villes riches et entreprenantes du fait de leur tradition marchande
  - Des chefs d'entreprise dynamiques
  - Des facilités de circulation avec le Rhin, capital pour le ravitaillement des entreprises en pondéreux comme pour l'écoulement des produits

###### 2. Des difficultés au présent

- La crise et la reconversion des industries traditionnelles qui affecte les vieilles régions industrielles : Wallonie, Sarre, Ruhr
- La crise du modèle rhénan du fait de la concurrence des pays à bas salaires engendre des délocalisations importantes vers les länder de l'Allemagne de l'Est, vers les PECO, vers les pays d'Asie du SE aussi
- Le modèle social allemand s'en trouve fragilisé (haut niveau de rémunération et de protection, dialogue social et cogestion avec négociations permanentes)
- L'indépendance financière s'effrite du fait des prises de participation des fonds de pension américains et des capitaux pétroliers du Moyen-Orient.

##### b) Une concentration financière précoce à l'origine des FMN contemporaines

- ⇒ Konzerns allemands comme Thyssen-Krupp dans la sidérurgie et la mécanique, BASF et Bayer dans la chimie, Daimler Chrysler dans l'automobile (3<sup>ème</sup> constructeur mondial et premier rang en Europe), Siemens.
- ⇒ Géants néerlandais comme Philips (électronique de consommation), Royal Dutch Shell, (groupe pétrolier anglo-hollandais) ou Unilever
- ⇒ Groupes suisses comme Hoffmann-Laroche, Novartis dans la pharmacie, Nestlé dans l'agro-alimentaire, Bosch dans l'électrotechnique
- ⇒ Forte attraction des capitaux étrangers (japonais et américains) du fait :
  - De la qualité de l'environnement industriel et tertiaire
  - De l'accessibilité remarquable
  - D'un fort potentiel de consommation
    - Niveau de vie moyen très élevé avec un RNB/habitant supérieur à la moyenne de 23380 €
    - Niveau de salaires très élevé et taux d'épargne important.

### c) Un couloir industriel aux industries puissantes

#### 1. Rotterdam : une zone industrielle portuaire très dynamique,

- Une dominante d'activités liées au pétrole (raffinage et pétrochimie) mais aussi à l'agro-alimentaire
- Des activités diversifiées

#### 2. La Ruhr reste une région industrielle de premier plan

- Activité sidérurgique et minière en repli : la région produit encore 50 millions de tonnes de coke par an mais de nombreuses usines ont fermé, les friches industrielles se sont multipliées et ces espaces sont en cours de reconversion avancée
- L'industrie se diversifie du fait des atouts régionaux
  - Position privilégiée
  - Tradition industrielle, savoir-faire et main d'œuvre de qualité
  - Les industries qui soutiennent la croissance sont désormais les constructions mécaniques, la chimie et la pharmacie, la haute technologie, les IAA

#### 3. La Vallée du Rhin et du Neckar

- Un chapelet de villes industrielles
- Une dominante de chimie, de mécanique et d'industrie automobile, d'électrotechnique
- Multiplication des parcs technologiques centrés sur la RD dans les secteurs de l'informatique, des biotechnologies et des énergies renouvelables

### 2°) Des activités tertiaires de premier plan

- ⇒ Le secteur des banques et des assurances a profité d'une longue période d'accumulation du capital
- ⇒ Francfort se trouve au premier rang ; avec le siège de la BCE, la ville est vraiment le cœur de la zone euro
- ⇒ Quatre places boursières ont une renommée internationale
  - Francfort (dont la capitalisation boursière est à peu près équivalente à celle de Paris)
  - Zurich
  - Amsterdam
  - Bruxelles
- ⇒ Des paradis fiscaux et bancaires : le Luxembourg, le Liechtenstein et la Suisse, très attractifs pour les capitaux, sont spécialisés dans la gestion des fortunes et patrimoines privés.

## B. LE COEUR URBAIN DE L'EUROPE.

### 1°) Un espace à haute densité d'occupation du sol

- ⇒ Un ruban méridien de 750 Kms de long sur à peine plus de 100 de large mais avec des densités moyennes d'environ 550 habitants au km<sup>2</sup>
- ⇒ Des densités jamais inférieures à 100 habitants au km<sup>2</sup> sauf dans les montagnes (discontinuité du massif schisteux rhénan allemand)
- ⇒ Des densités particulièrement élevées parfois : 1175 habitants au km<sup>2</sup> en Hollande méridionale, 998 dans la circonscription de Düsseldorf, 710 dans le canton de Zurich
- ⇒ Une dominante d'aire de peuplement urbain en chapelet le long du fleuve : semis serré de 60 villes de plus de 100 000 habitants, dont 25 ont plus de 500 000 habitants, aux paysages aérés d'espaces verts et près de 80 millions de citoyens.

## 2°) Un espace urbanisé multipolaire

### a) Deux millénaires d'histoire urbaine

- ⇒ Des origines romaines (Bâle, Cologne, Utrecht)
- ⇒ Des villes commerçantes avec un essor fondé sur des échanges florissants du grand commerce international du XII<sup>ème</sup> au XVII<sup>ème</sup> siècle (Bruges, Anvers, Amsterdam, Francfort) avec une remarquable empreinte dans les paysages urbains : cf. Bruges ou Amsterdam
- ⇒ Des villes princières comme La Haye
- ⇒ Nouvelle strate urbaine avec la révolution industrielle au XIX<sup>ème</sup> siècle qui profite aux pays charbonniers et génère des pays noirs (Ruhr, Saxe, Borinage) et un couloir de la chimie.

### b) Un maillage urbain serré et un espace multipolaire

→ *Les villes rhénanes fonctionnent en réseau non hiérarchisé entretenant des liens de concurrence et de coopération à la fois*

#### 1. Plusieurs grandes conurbations

- Continuité de l'espace bâti par coalescence de plusieurs villes et banlieues
  - La région Rhin-Ruhr : 11 millions d'habitants pour 89 communes
  - Le Randstad Holland
    - 6 millions d'habitants soit 40 % de la population des Pays-Bas répartis sur 3 provinces)
    - Conurbation originale, en forme d'anneau, avec son cœur vert, élaborée autour des agglomérations de La Haye (siège du gouvernement), d'Amsterdam (capitale officielle), de Rotterdam (capitale économique) et d'Utrecht, Leyde, Delft, Haarlem, Hilversum.
  - Le triangle Bruxelles-Anvers-Gand (4,4 millions)
  - La conurbation Rhin-Main (3.2)
  - La conurbation Rhin-Neckar

#### 2. Polycentrisme ou multipolarité : un semis réguliers de villes grandes et moyennes

##### 2.1. Ce chapelet de villes de l'espace rhénan a plusieurs origines

- Une trame linéaire fluviale classique, éventuellement dédoublée (difficultés de traversée et d'installation sur la rive même du fleuve),
- Le morcellement politique jusqu'au XIX<sup>ème</sup> siècle, qui a multiplié les petites capitales, en principautés et cités autonomes
- Une civilisation plus marchande que terrienne, où le contrôle du plat pays avait moins d'importance que les relations à longue distance.
- Une politique de décentralisation aujourd'hui très poussée, qu'il s'agisse des provinces des Pays-Bas, de la Flandre ou de la Wallonie, des lander allemands ou des cantons suisses

##### 2.2 Avantages et inconvénients de cette structure urbaine

- Avantages
  - Des villes à l'échelle humaine, qui restent proches du milieu naturel et vivent en symbiose avec les campagnes proches (mouvements pendulaires, loisirs de week-end),
  - La taille modeste des villes n'empêchant pas la "métropolisation" grâce au développement de complémentarités ("conurbations", avec une relative



spécialisation des villes qui les composent : Randstad, Rhin-Ruhr, Rhin-Main).

- 
- Ces qualités ont été valorisées à l'époque contemporaine par un certain rejet de la très grande ville comme milieu de vie.
- Inconvénient
  - Le réseau urbain de type "rhéan" souffre de l'absence d'une ville-phare, une ville "mondiale" capable de rivaliser avec Londres et Paris dans l'attraction du tertiaire supérieur, et notamment des fonctions culturelles, financières et de commandement
  - cf. les sièges sociaux des grandes entreprises, dont Londres et Paris rassemblent à elles seules 40 % du total européen

### 3. De grandes métropoles à la tête du réseau urbain

- Plusieurs grandes capitales économiques, centres décisionnels et financiers, mais dont la taille reste modeste au regard des villes mondiales comme Paris ou Londres.
  - Amsterdam 710 000 habitants
  - Düsseldorf,
  - Francfort, 600 000 habitants
  - Zurich
- Des capitales politiques de l'UE
  - Bruxelles
  - Luxembourg
  - Strasbourg

### 4. Etalement et saturation de l'espace urbain

- Importants problèmes d'environnement (concurrence pour l'espace, pollution, saturation des réseaux routiers)
- D'importants efforts de protection de l'environnement et de requalification des friches industrielles.
- Dans les régions de moindre densité urbaine, où l'urbanisation est plus diffuse, l'espace rural est marqué par un processus de périurbanisation et les espaces naturels deviennent des espaces récréatifs.

# TABLE DES MATIERES

<b>I. UN ESPACE DE COMMUNICATION intense axe sur le rhin.....</b>	<b>2</b>
<b>A. LE RHIN, FLEUVE INTERNATIONAL.....</b>	<b>2</b>
1°) Une frontière ou un lien ?.....	2
a) Le Rhin fut longtemps une frontière, une barrière, un obstacle .....	2
b) Le Rhin : un lien, la colonne vertébrale de l'Europe .....	2
c) Un espace segmenté cependant.....	3
2°) Une voie de circulation de premier plan .....	3
a) Un bassin hydrographique de 180 000 km <sup>2</sup> .....	3
b) Un vaste système fluvial à grand gabarit.....	3
c) Une gestion internationalisée .....	3
<b>B. UN AXE DE TRANSPORT DE PREMIER PLAN : LA PUISSANCE LOGISTIQUE .....</b>	<b>3</b>
1°) Un chapelet de ports fluviaux.....	3
2°) Des capacités de circulation multimodales .....	4
a) Un axe de transports terrestres sans équivalent dans le monde .....	4
b) Le trafic .....	4
c) Les dynamiques spatiales du transport rhénan .....	5
3°) Une puissante façade maritime.....	5
a) Une ouverture sur la plus importante façade maritime de l'Europe .....	5
b) L'interface maritime la plus active au monde.....	5
<b>II. UNE REGION ECONOMIQUE PUISSANTE et TRES URBANISEE. ....</b>	<b>6</b>
<b>A. LE CŒUR ECONOMIQUE DE L'EUROPE .....</b>	<b>6</b>
1°) Une grande région industrielle. ....	6
a) Un haut lieu de la révolution industrielle.....	6
b) Une concentration financière précoce à l'origine des FMN contemporaines.....	6
c) Un couloir industriel aux industries puissantes.....	7
2°) Des activités tertiaires de premier plan.....	7
<b>B. LE COEUR URBAIN DE L'EUROPE. ....</b>	<b>7</b>
1°) Un espace à haute densité d'occupation du sol .....	7
2°) Un espace urbanisé multipolaire .....	8
a) Deux millénaires d'histoire urbaine .....	8
b) Un maillage urbain serré et un espace multipolaire .....	8