

Rotterdam, un espace industrialo-portuaire européen de dimension internationale

La mondialisation a entraîné la littoralisation des activités et la mise en concurrence des territoires. Dans ce cadre, les espaces portuaires, lieux privilégiés des échanges mondiaux de marchandises, sont des interfaces majeures de la mondialisation. En effet, plus de 80 % des marchandises échangées dans le monde le sont par voie maritime. En quoi Rotterdam est-il représentatif de la place majeure des ports et des littoraux dans la mondialisation des échanges ?

Un port majeur dans la mondialisation

- Le port de Rotterdam bénéficie d'une situation exceptionnelle : situé à l'embouchure du Rhin et de la Meuse dans la mer du Nord, ses **eaux profondes** permettent le débarquement de navires à fort tirant d'eau.
- Le port de Rotterdam est situé sur la **façade maritime la plus importante du continent**. En effet, la **Northern Range** (« rangée du nord » en anglais) est un ensemble de ports situés le long de la Manche et de la mer du Nord, du Havre à Hambourg. Il s'agit d'une **interface maritime majeure à l'échelle mondiale**. Rotterdam en est le **hub** : c'est le premier port européen, une véritable porte d'entrée et de sortie de l'Europe.
- En outre, il est **connecté à la mégalopole européenne**, un espace très densément peuplé et fortement urbanisé où la production de richesse et les flux sont les plus importants d'Europe.
- Pour toutes ces raisons, Rotterdam **compte dans le classement des 15 plus grands ports mondiaux** : c'est le 8^e port du monde pour le trafic total de marchandises et le 11^e pour le trafic de conteneurs. Cela dit, classé premier port mondial dans les années 1990, il s'est fait **devancer par l'émergence des ports asiatiques**, notamment chinois. Ceci est symptomatique de la relative marginalisation de l'Europe dans la dynamique de mise en concurrence des territoires induite par la mondialisation.

Le premier port européen

- Le port de Rotterdam est une **Zone industrialo-portuaire (ZIP)** de plus de 40 kilomètres : ce terme désigne un espace littoral qui associe des activités portuaires et industrielles. Par exemple, Rotterdam comporte de nombreux **terminaux** spécialisés, dont un terminal pétrolier où se trouvent également une raffinerie et des industries chimiques.
- En outre, le port de Rotterdam possède un vaste **hinterland**, c'est-à-dire une zone continentale en arrière du littoral qui constitue son aire d'influence et d'attraction économique. Cet hinterland couvre **toute la vallée du Rhin et de ses affluents**, c'est-à-dire le cœur de la mégalopole européenne : un foyer de peuplement aux activités diversifiées et fortement productives. Au sein de celui-ci, le port de Rotterdam concentre l'essentiel de l'activité industrielle de la **Randstad-Holland**, vaste espace urbain comprenant le Grand Rotterdam, Utrecht, Amsterdam et La Haye.
- Rotterdam est relié à son arrière-pays par un **réseau très dense de communication**. La ZIP permet une **intermodalité**, c'est-à-dire l'utilisation d'au moins deux modes de transport successifs intégrés dans une chaîne de déplacement. Les conteneurs peuvent être empilés et stockés pour être transbordés sur un autre navire ou sur une barge, le **cabotage** et le transport **fluvial** permettant de les acheminer vers les autres ports de la Northern Range. Le **transport par train ou par camion** est rendu possible par l'autoroute et les voies ferrées desservant le port. Les **pipelines** (oléoducs et gazoducs) permettent l'acheminement des gaz et des hydrocarbures.
- Pour toutes ces raisons, Rotterdam est la **principale plateforme d'échanges entre le monde et l'Europe**. Mais il est **soumis à la concurrence d'autres ports** de la Northern Range, notamment ceux d'**Anvers** et de **Hambourg**.

Un espace compétitif en constante évolution

- Pour rester compétitif face à la mise en concurrence des territoires induite par la mondialisation, le port de Rotterdam est en constante évolution depuis ses origines. Petit **port de fond d'estuaire créé au XII^e siècle**, il a **gagné progressivement des territoires vers l'aval** pour faire face à l'augmentation du trafic et de la taille des navires. En effet, à partir des années 1960, la **conteneurisation** du transport des marchandises se généralise. Un conteneur est une boîte métallique de dimension standardisée, qui peut contenir toutes sortes de marchandises. Son usage comporte un gros avantage : grâce à l'intermodalité, la marchandise est transportée de porte à porte à l'intérieur du conteneur sans rupture de charge.
- La conteneurisation a entraîné une **course au gigantisme des porte-conteneurs** : en effet, la taille croissante des navires permet de faire des **économies d'échelle**, le coût du voyage ne dépendant pas du nombre de marchandises transportées. Cela dit, **les infrastructures portuaires ont dû s'adapter** pour faire face à ces évolutions, en augmentant leur **capacité de stockage** et en adaptant leur **système de manutention**.
- Ainsi, dans la ZIP de Rotterdam, les **espaces logistiques** occupent une place de plus en plus importante, dans un contexte où **l'innovation technologique est indispensable pour rester dans la compétition mondiale**. Depuis 2015, Rotterdam comporte par exemple un terminal à conteneurs entièrement automatisé qui fonctionne à l'énergie renouvelable.

