Fiche

Malgré le triomphe des ports asiatiques en ce début du XXI^e siècle, le port de Rotterdam demeure la porte océane de l'Europe du Nord-Ouest, l'une des plus grandes régions économiques du monde. Quelles sont les caractéristiques géographiques de Rotterdam et comment évolue le port face à la concurrence asiatique ?

I. Le premier port du Northern Range : Rotterdam

- Le port de Rotterdam, situé aux Pays-Bas, dans le delta du Rhin, est le premier port d'Europe, avec 430 Mt de trafic en 2010. Son avance sur ses concurrents européens est considérable : les deuxième et troisième ports, Anvers et Hambourg, ont un trafic de « seulement » 178 Mt et 121 Mt.

Rotterdam est donc le **principal port du Northern Range**, cette façade maritime de dimension mondiale qui s'étend du Havre à Hambourg. Il représente **37,8 % de tout le trafic de la zone**. Plus de 34 000 navires y chargent ou déchargent des marchandises chaque année. Le port constitue une zone industrialo-portuaire de premier ordre, qui mêle espaces urbanisés, industriels, portuaires, commerciaux et infrastructures de communication.

- Le port de Rotterdam est **surtout un port d'importation** : 325 Mt contre 125 Mt d'exportations. Le trafic de Rotterdam à l'entrée est composé à 53 % de produits liquides, essentiellement du pétrole (pour lequel le port néerlandais représente plus de la moitié du trafic du Northern Range), 25 % de vrac sec, 18 % de conteneurs. En sortie, le trafic portuaire de Rotterdam est surtout composé de conteneurs (46 %) et de produits liquides (38 %), ce qui démontre que **Rotterdam n'est pas un port comme les autres : c'est un port d'éclatement (ou hub)**. Pour le pétrole comme pour les conteneurs, le port de Rotterdam reçoit les marchandises depuis le Moyen-Orient ou l'Asie orientale, les décharge des supertankers ou des porte-conteneurs géants et les recharge sur des navires plus petits, les *feeders*, qui les acheminent vers les ports de moindre importance. Le trafic fonctionne également dans l'autre sens. Rotterdam dessert par *feeders* les ports du Northern Range, mais aussi ceux de la façade britannique, scandinave, baltique et jusqu'à méditerranéenne.

- Rotterdam est donc **la synapse majeure d'une des façades maritimes les plus actives de la planète** ; il met l'Europe du Nord-Ouest en relation avec le reste du monde. Il doit notamment sa réussite à son **arrière-pays (hinterland)**, région la plus développée d'Europe occidentale, reliée au port par l'artère essentielle qu'est la **vallée du Rhin**, navigable jusqu'à Bâle (Suisse). Rotterdam est l'interface d'entrée/sortie de la mégalopole centre-européenne.

II. Les évolutions spatiales du port

- À l'origine, le port de Rotterdam était **situé sur un bras du delta de la Meuse et du Rhin**, très loin de l'embouchure, à près de 25 km de la mer. Cet emplacement était classique à l'époque moderne, les navires étant de faible tirant d'eau. Rotterdam devient un port de commerce dès le XVII^e siècle, mais c'est vers la fin du XIX^e siècle que démarre véritablement la formidable croissance du port, en relation avec la première, puis la deuxième révolution industrielle, qui s'épanouit en Europe du Nord-Ouest (Pays-Bas, Belgique, Allemagne rhénane, Suisse), et dont Rotterdam est le débouché naturel. Le **Nieuwe Waterweg**, cette voie d'eau artificielle sans écluse qui relie le port de fond de delta à la mer du Nord, donne à Rotterdam un avantage comparatif énorme sur les autres ports européens de l'ouest.

- Avec l'explosion de la consommation européenne de pétrole, importé par voie maritime, Rotterdam devient **la « station-service » de l'Europe**. Après la Seconde Guerre mondiale, l'extension des installations portuaires se poursuit en direction de la mer. Le terminal pétrolier d'Europoort est alors construit. Puis, le trafic conteneur se développant, un banc de sable est aménagé sur la mer du Nord pour devenir le **terminal à conteneurs Maasvlakte**. Courant 2010, a commencé la construction de Maasvlakte 2, nouveau terminal à conteneurs en eau profonde, pour faire face à la croissance du trafic.

- L'évolution de Rotterdam est ainsi typique de celle des organismes portuaires de niveau mondial, avec un déplacement du port depuis le fond vers la tête du delta (ou de l'estuaire), lié à l'augmentation de la taille des navires, notamment pétroliers et porte-conteneurs.

III. Le déclin relatif de Rotterdam

- **Rotterdam a longtemps été le premier port mondial** ; il est à présent en quatrième position, derrière les ports chinois de Shanghai et Ningbo, et de celui de Singapour. Mais compte tenu du taux de croissance exceptionnel des exportations chinoises, il est probable que les ports de Tianjin et Guangzhou dépassent également prochainement Rotterdam, qui deviendra alors le sixième port du monde. Ce déclin — relatif, car le trafic absolu continue d'augmenter — est à mettre en relation avec la montée en puissance de l'Asie orientale et la **quasi-stagnation économique européenne**.

- Rotterdam connaît un **déclin plus net** encore pour le trafic le plus moderne et le plus représentatif de la mondialisation : **le trafic**

de conteneurs. Si Rotterdam est toujours en première position en Europe, avec plus de 11 M d'EVP (conteneur équivalent vingt pieds, une unité de mesure qui permet de comptabiliser les conteneurs quelle que soit leur taille), Anvers et Hambourg sont juste derrière (entre 8 et presque 10 M d'EVP selon les années). À l'échelle mondiale, le déclin est plus net encore, puisque le port néerlandais n'arrive qu'en dixième position : Shanghai ou Singapour traitent presque 30 M d'EVP par an !

© 2000-2024, rue des écoles