

CORRIGE

Introd° :

- **Localisation de R** : un port des PB au cœur de la façade maritime de la NR (ensemble de ports actifs du Havre à Hambourg)
- **Situation économique florissante** de ce port des P-Bas dans le classement européen (n°1) et mondial (n°5) (ligne 2).
- **Plan** : Pourquoi R est-il le principal port de la Northern Range ? 5 catégories de facteurs sont à évoquer dans les explications.

Facteurs naturels

- un site initial de « fond d'estuaire » ligne 1 = une certaine protection contre les tempêtes de la Mer du Nord pour cette partie du port
- un « faible marnage de 1,5 m » ligne 6, donc absence d'écluses majeures = facilité d'accès (mais risque d'envasement à résoudre)
- un site sur la « double embouchure Rhin/Meuse, » ligne 2 donc diverses rives pour s'étendre + 2 vallées fluviales pour l'hinterland. A noter que le Rhin dessert la Ruhr allemande et une partie de la future dorsale européenne...

Facteurs techniques

- facilité d'accès accrue avec « l'ouverture du chenal artificiel essentiel de la Nieuwe Waterweg en 1872 » ligne 4, créé afin de lutter contre l'envasement
- techniques de « poldérisation » ligne 11 utilisées (càd gains de terre en dessous du niveau des mers) pour agrandir les espaces portuaires (ex type : l'avant-port Maasvlakte 1 et 2 comme le montre le DOC 3). On peut faire le rappel de l'autre technique pour gagner de l'espace : les terre-pleins.

Facteurs historiques

- un 1^{er} essor du temps de la colonisation néerlandaise (1602: création de la Compagnie des Indes Néerlandaises orientales + commerce des épices, de la soie...) mais le port d'Amsterdam est bien plus important dans ce type de commerce (Cours).
- essor essentiel avec 1^{ère} R^o Industrielle qui développe la Ruhr (mines de charbon + métallurgie). Des productions à évacuer par le Rhin et par Rotterdam (Cours et ligne 4).
- la création d'un savoir-faire ancestral (Cours)

Facteurs économiques : inventivité et adaptabilité constante aux 3 gdes transformations du XXème siècle

- adaptation à l'essor des hydrocarbures (ligne 10 + cours) dans l'entre deux guerres puis pdt les 30 Glorieuses. Création de terminaux réservés au chargement/déchargement et stockage avec Botlek et Europoort par ex.
- « bombardements du second conflit » ligne 16 qui facilite l'adaptation du port au gigantisme naval depuis 1945 ... déplacement vers l'aval du port (40 km) jusqu'à la construction d'un avant-port capable de recevoir des pétroliers géants par ex avec plus de 16m de tirant d'eau (lignes 6 à 9 + cours).
- adaptation à la révolution issue des E-U avec la généralisation des conteneurs (1956) et création du 1^{er} terminal spécialisé dans les années 60 (cours). Par la suite c'est la Maasvlakte, l'avant-port, qui concentre les terminaux à conteneurs (ligne 11 et doc 3).

Autres innovations :

- La 1^{ère} ZIP avec la construction de celle de Botlek (1957) ligne 18. Une ZIP permet de transformer par l'industrie des pdts bruts acheminés dans le port. Dès lors, les divers terminaux spécialisés ont leur ZIP. Essor de raffineries/pétrochimie par ex près des ports pétroliers ou de la sidérurgie sur l'eau près des terminaux minéraliers.
- Généralisation d'une automatisation dans les opérations de manutention des marchandises = gain de temps, efficacité, coûts amoindris (pas de risque de grève) (Cours).
- Essor du feeding. R est un port majeur accessible aux plus gros navires. Navires plus petits prennent des marchandises pour aller dans des ports leur étant accessibles (tirants d'eau moins élevés que 16,5m).

Facteurs économiques : rôles de l'avant-pays et de l'arrière-pays

- Rotterdam, un port néerlandais donc de l'UE. L'UE est un élément de la Triade ... fortes imp° et exp° liées à ce statut et l'on sait que l'UE est le 1^{er} pôle commercial mondial (Cours).
- « Avant-pays mondial en extension » (ligne 3) donc recherche constante de liaisons maritimes avec tous les continents.
- Arrière-pays = cf « Rhin et ses affluents » ligne 36: accès au nord de la dorsale (« 150 Ms de consommateurs dans un rayon de 500 kms » (ligne 37) comme hinterland) + pol de transports souvent multimodaux encouragée (cf DOC 2, nvelle VF de la Betuwelinie pour évacuer les conteneurs arrivés par voie maritime)

Facteurs urbains : retrouver une image de marque pour le vieux port et les espaces portuaires en friche.

- Opération de requalification urbaine avec volonté de créer un nvel espace tertiaire (à l'image de Londres et de l'opération Docklands évoquée par le mot « docklandisation ») / campus universitaires / immeubles signés par des architectes de renom
- Objectifs : Faire revenir une pop° aisée et stt des bureaux, des compagnies (FTN) et des services maritimes (capitainerie) ou non maritimes (banques, assurances...) ... il faut retrouver une image positive pour la vieille ville-port bombardée, paupérisée, en friche (lignes 16-17 et 25-35)
- Des travaux qui utilisent la carte du DD (création de bases de loisirs et d'éoliennes (cf Doc 3 à utiliser) pour l'avant-port. On peut aisément faire l'hypothèse que la requalification du centre ville tient également compte du DD (bâtiments à énergie positive, etc...).

CCIP° : De x raisons à l'explication de la puissance actuelle. Mais des places perdues/ 2000 et une concurrence chinoise à surveiller.