

1) Rotterdam a été d'abord un port de fond d'estuaire, avant de se développer progressivement vers l'aval pour rejoindre le littoral. Profitant du double delta Rhin-Meuse, Rotterdam, premier port européen et cinquième port mondial (2014), domine depuis la deuxième moitié du XXème siècle le trafic maritime de la Northern Range grâce à un avant-pays constamment élargi.

L'ouverture de la Nieuwe Waterweg en 1872, bras d'eau crucial contre l'envasement, a permis d'alimenter l'ouverture maritime et de lui donner une stature mondiale, tandis que l'agglomération englobait peu à peu les municipalités voisines (Charlois, Delfshaven, Katendrecht, Kralingen)

Rotterdam est l'un des seuls ports de la Rangée Nord à bénéficier d'un marnage très faible, de 1,5 m. En conséquence, tous les bassins rotterdamois sont accessibles sans écluse et les plus récents peuvent accueillir des pétroliers ou vraquiers de 350 000 tpl, et donc les plus grands porte-conteneurs (PC) actuellement en circulation. La profondeur d'eau au niveau des quais de la Maasvlakte vouée à la grande conteneurisation est de 16,65 m et permet d'accueillir les grands porte-conteneurs de 8 000-9 000 EVP.

Port généraliste (même si les pondéreux dominant comme charbon, minerais et pétrole), Rotterdam constitue le moteur économique principal des Pays-Bas. Avec peu d'espace pour se développer, il mise sur la poldérisation au-delà du littoral au profit des terminaux à conteneurs. Ces trafics augmentent de façon considérable par rapport aux trafics de vrac liquides et solides, c'est pourquoi la majorité de la surface de la Maasvlakte 2 leur est dédiée. " Par ailleurs, Maasvlakte 2 sera développée dans une zone protégée. En vertu des directives européennes et de la loi néerlandaise, elle sera compensée par une réserve maritime dix fois supérieure à la future zone portuaire, et par la création de 35 ha de dunes à Hoek van Holland ", précise Tiedo Vellinga, le directeur pour la gestion de l'espace Maasvlakte2.

La ville a une très mauvaise image et souffre d'un retard en attractivité (par comparaison à Amsterdam notamment) : bombardements de 1940, départ des populations aisées en périphérie vers de nouveaux quartiers résidentiels confortables et éloignés des zones industrielles liées au port (Rotterdam a innové en créant la 1<sup>re</sup> ZIP d'Europe à savoir celle de Botlek en 1957), convergence de classes populaires dans la ville-centre avec de difficultés sociales (minorités ethniques, faible éducation, exclusion sociale) et panne économique (chômage, inactivité des jeunes, faiblesse de l'emploi, des salaires..)

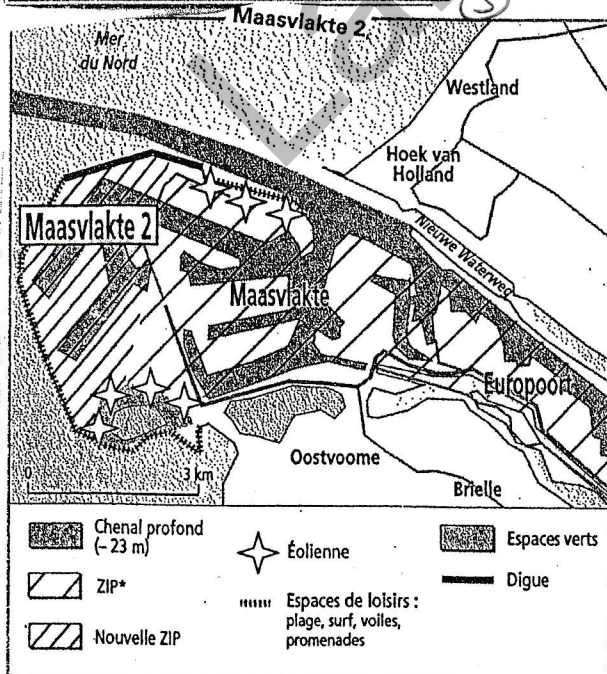
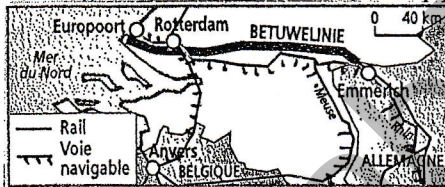
De plus, les installations portuaires du centre-ville de Rotterdam ne servent plus au déchargement de navires depuis la fin du xx<sup>e</sup> siècle, car trop éloignées de l'embouchure, manquant de tirant d'eau et d'espace... les friches se multiplient.

Les autorités portuaires jouent un rôle plus actif dans le réaménagement de l'interface ville-port. Le bassin historique voit aujourd'hui sa « docklandisation » presque achevée, avec un waterfront emblématique de la métropolisation.

Le projet Kop van Zuid (1980) sur la rive sud de la Meuse est quasi achevé. Il se structure autour d'un CBD de 125 ha (pôle tertiaire de services et d'activités liées au commerce international capable d'attirer et de regrouper les sièges sociaux des entreprises multinationales et leurs cadres + bâtiments d'enseignement), de résidences et lieux de loisir. Ce quartier est surnommé le « Manhattan » de Rotterdam, accessible par le pont Erasme. Ainsi émergent, année après année, les plus beaux buildings de la ville : un immeuble de bureaux en verre imaginé par l'architecte britannique Norman Foster, des anciens entrepôts transformés en immeubles d'habitation, la tour de guinguois de l'Italien Renzo Piano, l'hôtel-bar-restaurant New York installé dans l'ancien siège de la compagnie maritime Holland Amerika Lijn, ou encore la nouvelle École de marine dessinée comme un périscope géant... 2009 a été marqué par le lancement du plus grand chantier de construction des Pays-Bas, sur le Wilhelminapier (une jetée de ce quartier). « De Rotterdam », représentant un investissement total de 340 millions d'euros est conçu par Rem Koolhaas (célèbre architecte néerlandais) est surnommé « The Vertical City » (la ville verticale). « De Rotterdam », a été livré en 2013 et est l'un des immeubles les plus hauts de la ville (149 m). Il est composé de trois tours empilées marquées de subtiles irrégularités, accueillant bureaux, hôtel quatre étoiles, appartements, restaurants et boutiques...

L'arrière-pays de Rotterdam couvre toute la vallée du Rhin et de ses affluents (c'est-à-dire le cœur de la dorsale européenne), en concurrence avec les autres ports de la Northern Range (notamment ceux d'Anvers et de Hambourg). Grâce à Rotterdam, 150 millions de consommateurs (dans un rayon de 500 kilomètres du port) ont accès au monde entier ; ces clients potentiels peuvent être atteints dans les 24 heures par la route, le rail, les voies navigables (le Rhin et les canaux) et les pipelines (oléoducs et gazoducs).

(Sources diverses dont wikipedia)



Congestionné, le port doit créer de nouveaux terminaux, comme ses rivaux. Lancé en 1991, le projet n'aboutit qu'en 2008, suite aux controverses environnementales. Limité à 1 000 ha (au lieu des 5 000 initialement prévus), ce nouveau port doit accueillir en 2013 des porte-conteneurs géants et de la pétrochimie. En compensation des terrains gagnés sur la mer, le port s'engage à créer 750 ha d'espaces de nature et de loisirs.

## QUESTIONS

1) D'après les documents 1, 2, 3 et vos connaissances (dont fiche de la ENNER ~~à lire en cours~~) -

classer et expliquer les raisons de la puissance du port de Rotterdam

2) En utilisant vos connaissances (SCHENNA du cours) et les documents 1, 2, 3 faire un croquis avec une légende ordonnée du port de Rotterdam.