

Tu peux consulter cette fiche d'activité en couleurs sur ton smartphone via <https://mathaud.netboard.me/1ere>

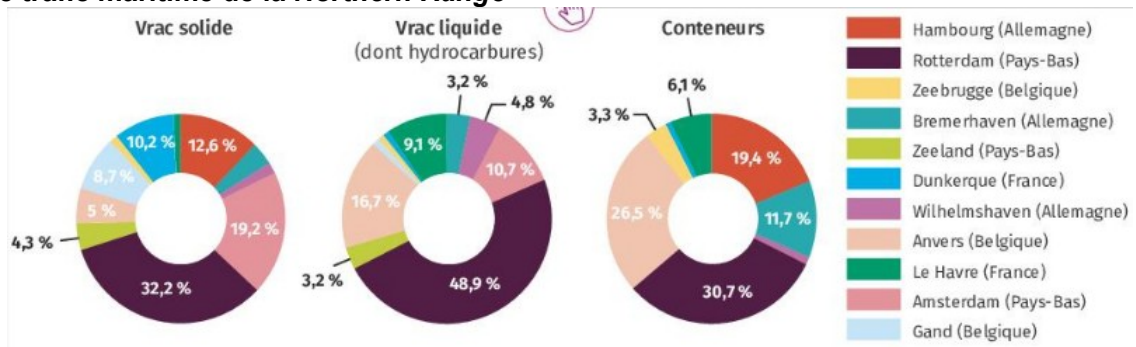
Doc. 1 : Vue aérienne du port de Rotterdam



Doc. 2 : Rotterdam, le port de l'Union Européenne ?



Doc. 3 : Le trafic maritime de la Northern Range



Doc. 4 : Le classement mondial des ports de conteneurs

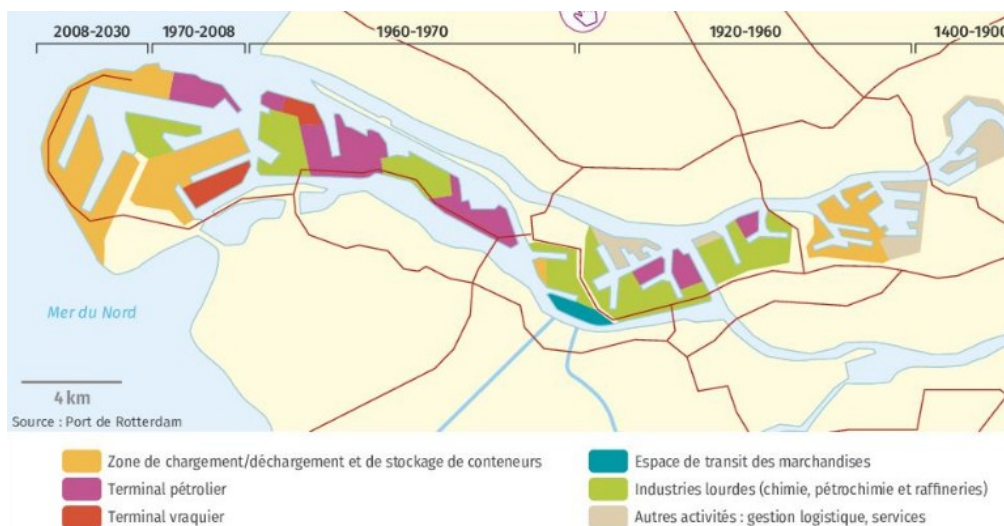
Rang	Port	Volume 2016 (en millions d'EVP)
1	Shanghai (Chine)	37,13
2	Singapour (Chine)	35,90
3	Shenzhen (Chine)	23,97
4	Ningbo Zhoushan (Chine)	21,6
5	Busan (Corée du Sud)	19,85
6	Hong Kong (Chine)	19,81
7	Guangzhou (Chine)	18,85
8	Qingdao (Chine)	18,01
9	Jebel Ali Dubaï (EAU)	15,73
10	Tianjin (China)	14,49
11	Port Kiang (Malaisie)	13,20
12	Rotterdam	12,38

Doc.5 : La skyline de Rotterdam



Le CBD de Rotterdam accueille des activités financières liées à ses activités portuaires. On compte, parmi ces tours, le *World Port Center* qui concentre les activités administratives du port. Les autres gratte-ciels, construits à partir de 1991 accueillent des bureaux.

Doc. 6 : Une mixité d'activités dans l'espace portuaire



Doc. 7 : Le développement et l'aménagement du port

Le géant néerlandais affiche une croissance continue depuis longtemps. Porte d'entrée sur l'Europe grâce à sa situation géographique - à l'embouchure du Rhin et de la Meuse-, il a su, à partir des années 1950, mettre à profit cet emplacement pour devenir un hub (une plaque tournante) aux terminaux ultramodernes qui assurent aujourd'hui la - conteneurisation de la majeure partie des importations et des exportations de l'Union européenne. Facile d'accès avec des tirants d'eau profonds, Rotterdam peut accueillir les plus gros navires sur 90 km de quais et assurer tous les services de transit sur plus de 10 500 hectares. Ainsi, il voit 0 accoster chaque année environ 34 000 navires et 133 000 bateaux fluviaux. Le rail, le fret et les voies fluviales assurent les échanges avec son hinterland. Et des oléoducs le relie aux industries chimiques allemandes et belges.

Malgré la concurrence farouche de ses voisins, notamment Anvers et Hambourg, le port de Rotterdam a encore accru sa domination dans le rail du Nord (Norther Range) européen, ces cinq dernières années. La croissance de ses activités est

essentiellement due au transit des- vracs liquides (pétrole brut et produits pétroliers). Soucieux de devenir une plaque tournante du commerce pétrolier international, Rotterdam s'est d'ailleurs engagé dans la construction d'un nouveau terminal pétrolier [...]. Enfin, un vaste chantier d'extension de 20 % de sa surface portuaire, baptisé -Maasvlakte 2 - (en néerlandais, la deuxième plaine de la Meuse), s'est achevé en juillet 2012: à quinze ans, il doublera la capacité d'accueil des conteneurs. Quatre ans de travaux titanesques ont en effet permis de créer une nouvelle zone de près de 40 km, gagnée sur la mer.

La plate-forme, qui plonge directement en eaux profondes, permettra d'accueillir la nouvelle génération des plus gros porte-conteneurs et supertankers. D'ici là, le port de Rotterdam devrait encore se doter des grues les plus hautes jamais construites au monde pour conforter son avance significative dans le déchargement sécurisé de la nouvelle génération de porte-conteneurs. L'objectif ? Porter la capacité annuelle du port à 30 millions de conteneurs evp- (standard) en 2030.

Raphaëlle d'Woire, à Rotterdam voit l'avenir en "plus grand" encore, La Croix, 12 avril 2013