

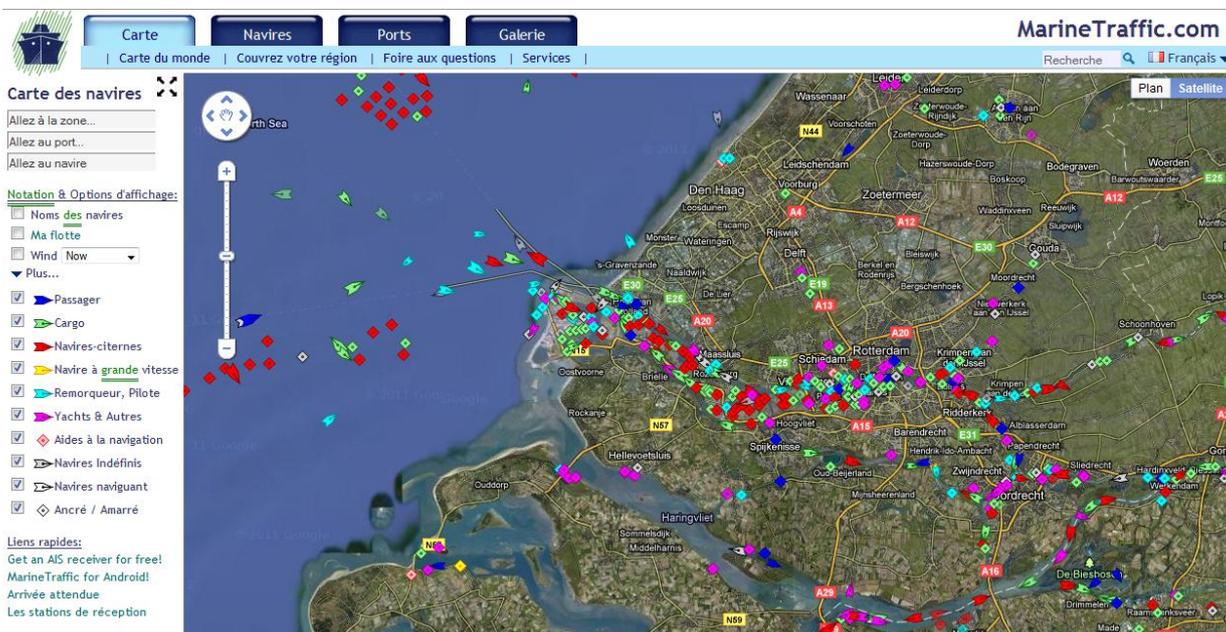
I. Les espaces majeurs de production et d'échanges

A. Rotterdam, un port au cœur de la mondialisation. (pages 200 à 203)

a. Quelles sont les différentes activités du port de Rotterdam ?

- ⇒ Google Earth : repérage
- Rotterdam se situe aux Pays-Bas, sur le littoral de la mer du Nord, à l'embouchure du Rhin.
- ⇒ Pourquoi s'intéresse-t-on à Rotterdam ?

Doc 1 : Copie d'écran du 09.10.2011



Constat ? Rotterdam est un port très actif dans lequel se concentrent toutes sortes de navires

Vidéo : [Présentation du port de Rotterdam](#)

Le port de Rotterdam est technologiquement à la pointe et son espace est extrêmement vaste. Sa localisation est favorable au développement de l'activité maritime.

Questions :

Pages 200 et 201 :

Aménagements liés à l'activité maritime	Infrastructures de communication	Espaces industriels
Le port (forme géométrique), terre-plein, grues, éoliennes, portiques. Container-conteneur.	Tour de contrôle. Héliport, antennes, routes, autoroutes, pont, voies ferrées. Remorqueurs.	Silos (espaces de stockage), réservoirs, cuves, aménagements spécifiques au traitement de certaines matières. Sondes.

1. Documents 2 & 3 : Quelles sont les principales marchandises manipulées à Rotterdam ?
A Rotterdam, on manipule essentiellement du pétrole, des hydrocarbures, des matières premières, des minerais, des matières agricoles (silos), des véhicules (biens d'équipement-produits transformés et finis)
2. Documents 1 & 4 : Quelles activités sont associées à cette manipulation ?
L'activité industrielle est systématiquement associée à la manipulation de ces produits
3. Document vidéo (et doc 4) : Quelles installations spécifiques sont nécessaires au fonctionnement du port ?

Classe-les dans le tableau ci-contre.

- ⇒ Selon cette étude, explique ce qu'est une Zone Industriale-portuaire (ZIP).

Une ZIP est un espace consacré aux échanges maritimes mondiaux et situé sur un littoral. Au sein de cette ZIP, on trouve des aménagements spécialisés pour chaque matière, auxquels sont associés des activités industrielles diverses (agroalimentaire, raffineries, ...) Cet espace est relié à un hinterland très actif (ici l'Europe rhénane) grâce à un réseau d'infrastructures de communication très dense.

Exercice : Sur un planisphère, placez les 10 principaux ports de conteneurs du monde. Où se trouvent-ils concentrés ?

La plupart des ports se trouve sur le littoral asiatique : ils forment **la façade maritime** la plus importante du monde

b. Pourquoi une zone industrialo-portuaire s'est-elle développée dans cet espace ?

Doc 1 : Rotterdam, pièce maitresse du « Northern Range ».

" Du Havre à Hambourg, sur plus d'un millier de kilomètres de côtes, le littoral de la mer du Nord et de la Manche présente une des plus formidables concentrations d'équipements portuaires au monde. La quinzaine de ports qui composent ce Range nord-européen [en] sensiblement autant que l'ensemble des ports nord-américains réunis. Ici se trouve l'interface principale entre l'économie européenne- un des trois pôles de production de richesses dans le monde- et ses partenaires, clients ou fournisseurs de matières premières et de produits manufacturés. Mais aussi un espace éminemment concurrentiel, théâtre d'une rivalité permanente entre les ports pour le contrôle du trafic maritime et, depuis une dizaine d'années, de nombreuses luttes environnementales, dirigées contre les projets d'extension des installations portuaires. "

Philippe SUBRA,

"Les ports du Range nord européen, entre concurrence, mondialisation et luttes environnementales", Hérodote, n°93, 1999, p.106-107

Questions :

Doc1 :

1. Dans le document 1, souligne la définition d'une « façade maritime ».

Façade maritime : une concentration importante de ports très actifs le long d'un littoral.

2. Pourquoi cette façade est-elle si active ?

Cette façade maritime est très active car elle est le point de contact entre une des régions les plus riches du monde et ses partenaires. C'est une interface.

Pour qu'il y ait interface, il faut un espace de consommation ou de production dominant qui exige des échanges pour fonctionner.

3. A quelles difficultés ces ports doivent-ils faire face ?

Ces ports doivent être hyper concurrentiels : ils doivent sans arrêt s'adapter au développement des nouveaux navires (de + en + gds), nouvelles technologies de navigation, etc.

Par ailleurs, ils sont étroitement surveillés par les écologistes qui protègent l'environnement.

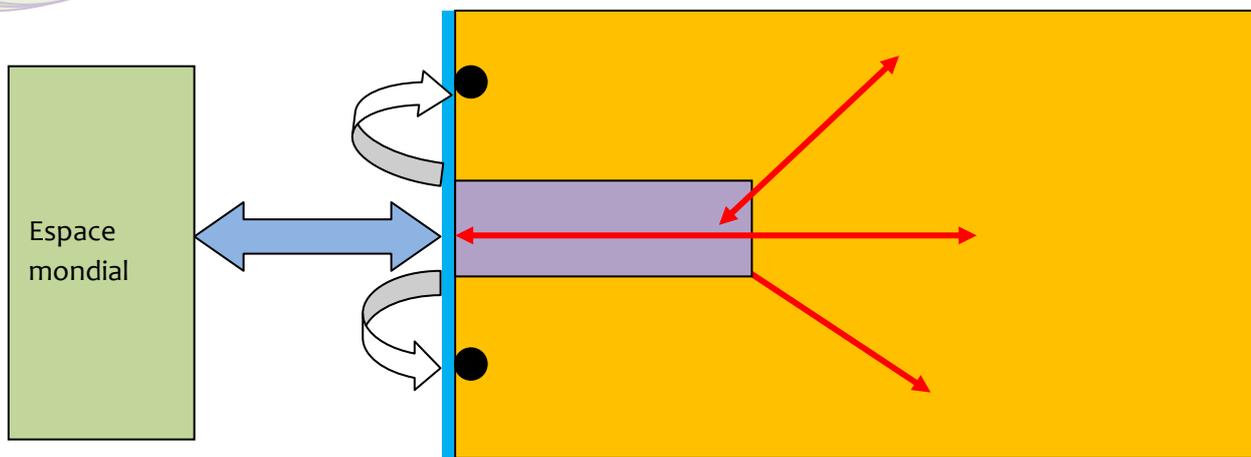
Pages 202 & 203 :

4. Documents 7 & 9 : Avec quelles régions du monde Rotterdam est-elle en relation ? Quels différents modes de transport permettent d'acheminer les marchandises ?

Le port de Rotterdam est en contact avec les espaces les plus dynamiques d'Europe (Allemagne, France, Belgique,...) qui sont à la fois un espace de consommation des produits importés et un espace de production de biens exportés dans le monde entier.

Rotterdam est donc relié aux régions les plus actives du monde : l'Asie (Extrême Orient :25.9% et reste de l'Asie 13.9%) et l'Amérique (en particulier les Etats- Unis : 12.9%) Ce sont les trois pôles de la « Triade »

Croquis de synthèse:



⇒ construit la légende en utilisant les mots et expressions suivants :

	Espace mondial
	Espace européen (arrière-pays ou hinterland)
	Echanges avec le reste du monde
	Echanges avec l'Europe
	Echange avec les ports moins importants (cabotage)
	Ports moins importants
	Zone Industriolo-portuaire/
	Façade maritime

La ZIP de Rotterdam est le moteur d'une des façades maritimes les plus actives de la planète : le « **northern range** »

Son **hinterland** est dynamique, il a été un des premiers foyers de l'industrialisation au XIX^e siècle et reste, encore aujourd'hui, un centre économique puissant. C'est un des pôles de la « **triade** » (trois régions qui dominent économiquement le monde : Amérique du Nord, Europe occidentale et Asie extrême orientale)

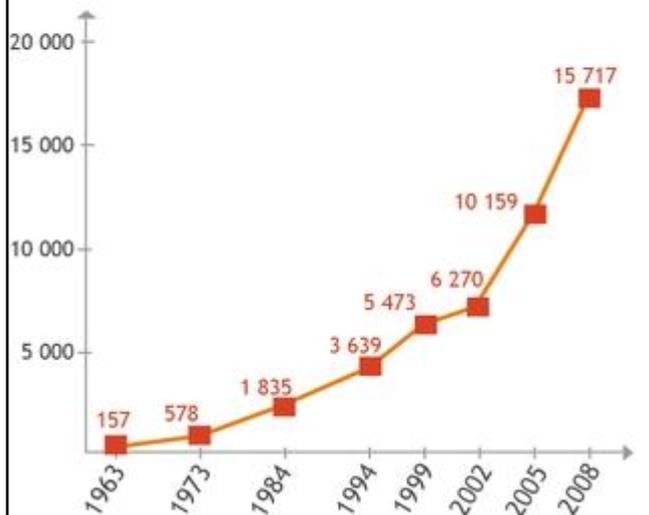
Cette zone s'étire le long de l'embouchure du Rhin, sur un espace dans lequel s'imbriquent une urbanisation dense, des installations industrielles variées, des réseaux de communications **multimodaux** (où plusieurs modes de transports échangent leurs cargaisons : rail/ route/aérien/ maritime/ fluvial) en lien étroits grâce à des installations ultra-modernes.

Ce port est ancien, dès le XIV^e siècle, il est déjà un point d'échanges important entre l'Europe continentale et l'Angleterre. Il ne cessera de s'accroître, surtout à partir du XVIII^e siècle, avec le développement du grand commerce maritime.

Toutefois, Rotterdam perd progressivement de son importance au profit des ports asiatiques dont la croissance est fulgurante.

II. Pourquoi les ports sont des espaces majeurs de production et d'échanges ?

La croissance continue des exportations mondiales aux XX^e et XXI^e siècles (en millions de dollars)



Documents ci-joints :

- Comment évoluent les échanges dans le monde depuis le siècle dernier ?

En un demi-siècle, les échanges internationaux ont connu une progression régulière et exponentielle. En effet, en 1963, les exportations représentaient 157 millions de \$ contre 15 717 millions de \$ en 2008 soit mille pour cent.

⇒ Si on observe l'extension du port de Rotterdam (doc 1, page 200), nous pouvons remarquer qu'elle coïncide avec la croissance des échanges mondiaux.

- Quelles sont les régions qui participent le plus aux échanges ?

Les régions les plus dynamiques dans le commerce international correspondent aux trois pôles de la « triade ». La zone la plus active et la plus riche est l'Union Européenne (UE) dans laquelle les échanges intra-régionaux sont

particulièrement importants. L'UE est également en relation avec toutes les autres zones dynamiques de la

planète. L'Asie extrême orientale (ASEAN) (Japon, Corée du Sud, Chine littorale, Taiwan, Singapour,...) et l'Amérique du Nord (E. U ; Canada & Mexique- ALENA) forment les deux autres pôles de la triade.

Page 205 & 211 :

- Quel est le point commun entre toutes ces ZIP ?

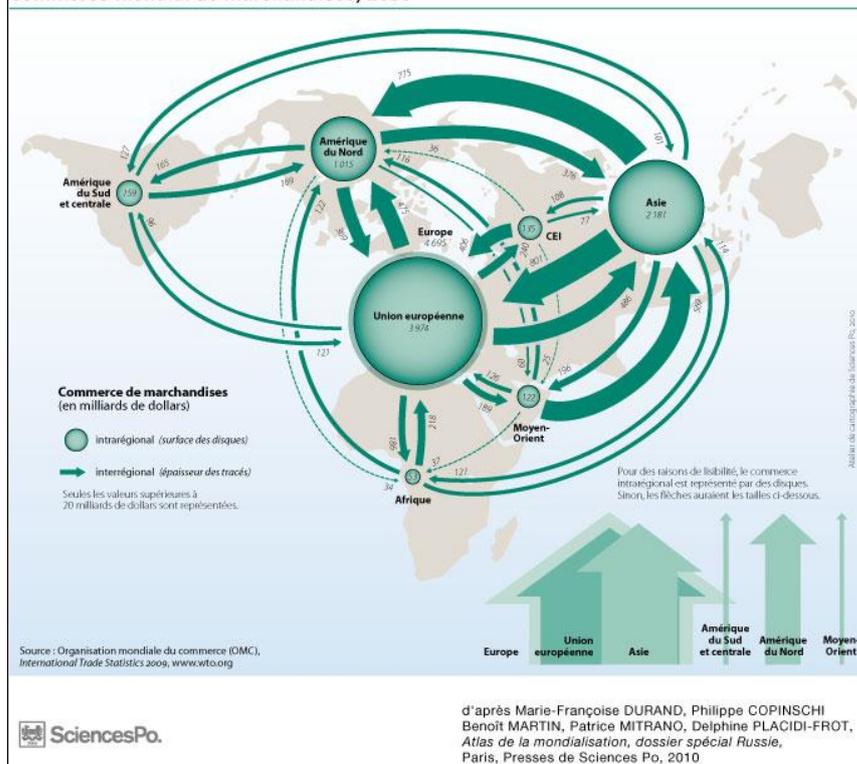
Ces zones sont toutes fortement aménagées. Elles transforment radicalement leur environnement pour **produire un paysage spécifique reconnaissable quelque soit le territoire qu'elles desservent** : les mêmes équipements standardisés afin de répondre à une demande internationale. Une ouverture sur le monde, des liens avec un arrière-pays dynamique. Elles forment une interface (point de contact/rupture de charge)

Sauf Singapour dont l'Hinterland est « virtuel », c'est l'espace mondial... C'est un « **Hub** », c'est-à-dire une plateforme d'échanges.

- Document 3, page 211 : Comment expliquer le développement de telles zones dans le monde ?

Ces zones industrialo-portuaires se développent à la faveur d'un glissement des activités vers les littoraux afin de raccourcir et de simplifier la chaîne de production de marchandise. Ce phénomène est appelé **littoralisation**.

Commerce mondial de marchandises, 2008



⇒ Pourquoi les ports et les littoraux sont-ils des espaces majeurs de production et d'échanges ?

La **maritimisation** de l'économie est un élément clé de la mondialisation. En effet, 80% des échanges se font par bateau.

Les espaces de production et d'échange se sont donc rapprochés, d'une part, des littoraux (**littoralisation**) et d'autre part, les espaces de forte consommation se sont reliés aux points d'échanges par un réseau de communication très dense.

Ainsi, certains littoraux ont vu se multiplier le nombre d'espaces à vocation à la fois industrielle et portuaire formant des **façades maritimes** particulièrement actives qui irriguent un espace continental actif (**hinterland**).

Cependant, une véritable hiérarchie s'est instituée entre ces ports en concurrence permanente. Ils forment un réseau dans lequel les plus puissants sont des « **hubs** » (Singapour) à partir desquels la marchandise est redistribuée dans des ports secondaires.