

Thème 4 – La France et l'Europe dans le monde

Question 1 – L'union européenne dans la mondialisation

Cours 2

Une façade maritime mondiale : la " Northern Range "

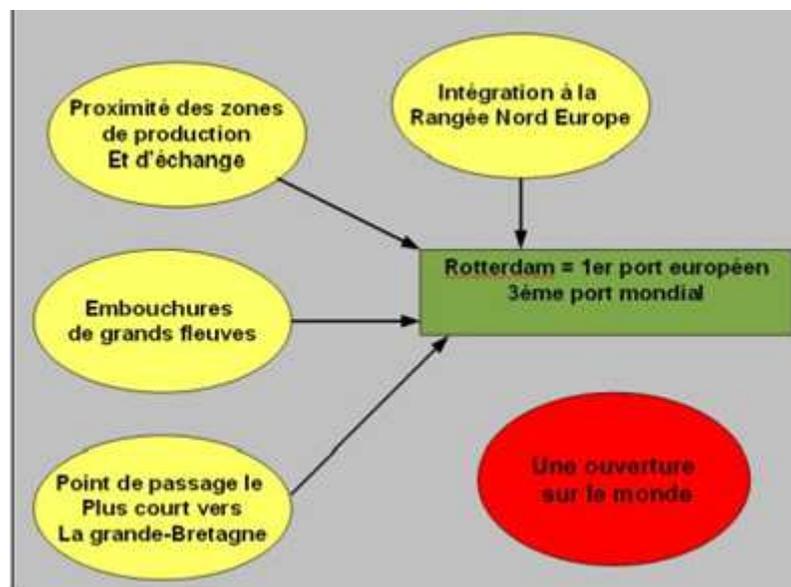
Note : ce sujet peut faire l'objet d'un croquis de l'organisation spatiale de la Northern Range en relation avec son arrière-pays et, à plus grande échelle, d'un schéma de l'organisation spatiale d'un port d'estuaire.

I La " Northern Range : la deuxième façade maritime du monde

1. La deuxième façade maritime au monde

- La Northern Range (rangée européenne) désigne est un semble de 13 ports principaux, s'étendant sur 1 000km du Havre à Hambourg. Ce chapelet, qui s'égrène de la Manche à la mer du Nord - le passage maritime le plus fréquenté au monde -, est le point de passage obligé des grandes routes maritimes qui desservent l'Union européenne. Il occupe une position de carrefour entre l'Afrique et l'Europe du Nord, mais également entre l'aire asiatique et l'Atlantique. L'avant-pays de la Northern Range est donc mondial. Sa position d'interface s'explique par une ancienne tradition commerciale des villes littorales de l'Europe du Nord-Ouest, dès le Moyen Age.

Schéma : l'ouverture sur le monde du port de Rotterdam :



- De ce fait, la Northern Range est la deuxième façade maritime au monde derrière celle de l'Asie orientale et la troisième pour le trafic de conteneurs de produits manufacturés. Elle représente au total plus de 9% du trafic maritime mondial plus de 500 millions de tonnes par an). Elle reçoit plus de 80% des importations de l'Union européenne et assure l'intégration de l'UE dans la mondialisation. Les marchandises qui transitent pas les ports de cette façade sont très diverses : hydrocarbures, minerais, matières premières, biens de consommation courante, etc.
- L'accélération de la mondialisation et de l'intégration européenne a renforcé la position-clé de la Northern Range, puisque en un quart de siècle, le trafic des principaux ports

a largement augmenté en volume (+ 40% pour Rotterdam, + 130% pour Anvers). Toutefois, on doit constater un certain déséquilibre dans la mesure où ces ports importent plus qu'ils n'exportent.

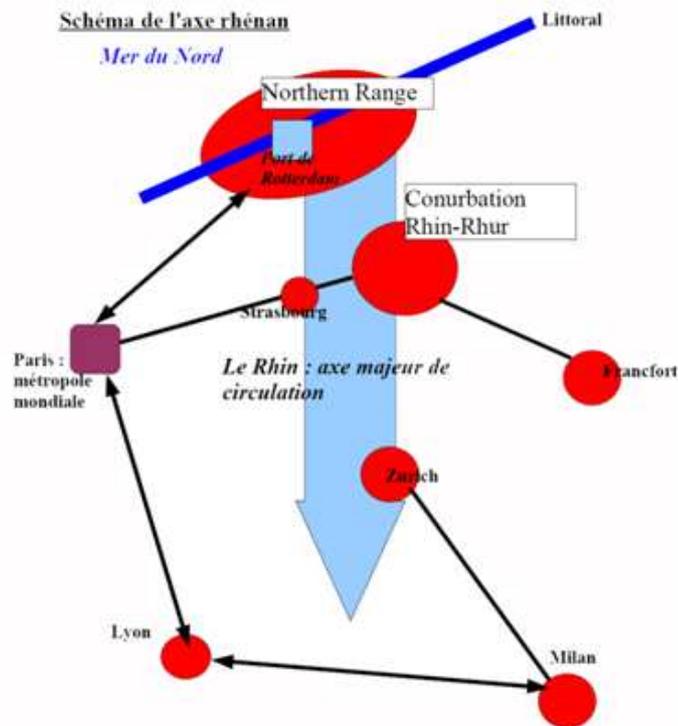
2. Une façade portuaire très aménagée

- De vastes zones portuaires se sont développées sur des dizaines de kilomètres, le long des littoraux, de plus en plus loin des fleuves et des estuaires. Les plus grandes zones-industriales-portuaires (ZIP) - Rotterdam, Hambourg, Anvers - se sont également développées, principalement dédiées aux productions à haute valeur ajoutée : industries diversifiées à Anvers, chantiers navals, raffinage et pétrochimie à Rotterdam, industries agroalimentaires à Zeebrugge, etc.
- Depuis la conteneurisation et parce que les navires sont de plus en plus gros, les ports de la Northern Range entreprennent de constantes améliorations de leurs infrastructures. Pour réduire le coût représenté par le maintien d'un navire à quai, ils se dotent d'installations leur permettant de décharger/charger rapidement les conteneurs : portiques, grues, zones de stockage de plus en plus étendues, etc. Tous les ports importants de la façade se sont donc dotés de plates-formes multimodales et de terminaux spécialisés, de plus en plus vastes, comme Port 2000 au Havre.

3. Un hinterland riche, bien équipé et densément peuplé

- L'autre atout de la Northern Range est sa position au débouché de l'axe fluvial rhénan, au cœur de la dorsale européenne. Cet arrière-pays (hinterland) dispose d'un maillage de communications très dense, reliant les vallées des grands fleuves, Rhin, Meuse, Elbe, et Seine, et constitué d'autoroutes, de voies fluviales aménagées (les barges fluviales peuvent transporter jusqu'à 500 EVP), de canaux à grand gabarit, etc. L'axe rhénan reste en revanche un peu à l'écart du développement des réseaux des trains à grande vitesse (il n'y aura pas de liaison avec Strasbourg, et donc l'Allemagne, avant 2016).
- L'Europe rhénane est un pôle de concentration des populations et des espaces industriels. C'est un espace de forte densité. Sur toute la partie occidentale de la Belgique, sur la moitié sud des Pays-Bas, tout le long du Rhin jusqu'à Bâle, avec des prolongements sur les vallées de la Moselle, du Neckar et du Main, les densités sont supérieures à 200 hab/km². Tout un ensemble urbain structure cet espace, avec une quinzaine de métropoles supérieures à 500 000 habitants (la moitié est allemande).
- Toutefois, tous les ports de la Northern Range ne bénéficient pas des mêmes avantages liés à leur arrière-pays. Rotterdam et Anvers sont reliés aux régions urbaines et industrielles du bassin rhénan, alors que les principaux ports français (Dunkerque et Le Havre) sont pénalisés par le manque de liaisons entre les bassins fluviaux de leur hinterland. Le projet Seine-Escaut, dont l'objectif est de relier le Havre au Benelux grâce à un canal à grand gabarit, est encore à l'état de projet.

Schéma de l'axe rhénan :



II La hiérarchie de ports et la concurrence

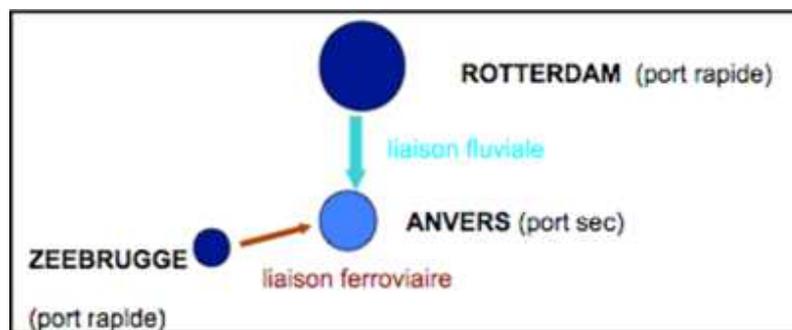
1. La hiérarchie des ports de la Northern range

- Rotterdam est, de loin, le port dominant de cet espace. Il fut, pendant longtemps, le premier port du monde, dépassé ces dernières années par Singapour, mais son trafic portuaire reste à un niveau de 400 millions de tonnes, soit plus du double du second port de cette façade. Il se développe sur près de 30 kilomètres. Les différents aménagements ont petit à petit repoussé les nouveaux bassins et zones industrielles vers l'ouest. L'importance de cette activité a permis la constitution d'un second marché pétrolier (marché spot) qui fixe les prix pour l'Europe.
- Anvers, avec 170 millions de tonnes de trafic portuaire est le second port de la façade. Il est comparable sur de nombreux points avec Rotterdam : près de 60 000 emplois directs, près de 20 ha de superficie de terrains industrialo-portuaires. Mais l'absence d'un arrière-pays aussi riche que celui du Rhin explique, sans doute, le degré moindre de développement du port belge. On y décèle, pour autant, les mêmes processus de modernisation dans l'adaptation aux nouveaux systèmes de transports maritime.
- Hambourg, Amsterdam et le Havre sont les trois ports suivants, avec respectivement 121, 90 et 70 millions de tonnes de trafic par an. Mais ils n'ont pas les mêmes atouts : ainsi, Hambourg bénéficie d'importantes infrastructures de transport et d'une ouverture vers l'Est de l'Europe, ce qui lui permet de connaître une forte croissance. Le Havre multiplie les efforts pour rester compétitif, mais l'augmentation de son trafic est moindre. Parmi les autres ports, la compétition pour faire face à la mondialisation donne également des résultats très inégaux : Bremerhaven, au nord de l'Allemagne, a connu une forte augmentation de son activité parce qu'il s'est adapté à la conteneurisation, tandis que Dunkerque a tendance à stagner.

2. La compétition prime sur la coopération

- Pour faire face à la mondialisation, l'Union européenne encourage une coopération croissante entre les ports de cette façade maritime. Certains ports ont développé une complémentarité importante. Ainsi, les marchandises sont acheminées vers le port principal via des ports secondaires : c'est le *feeder*, un système moderne de cabotage, grâce auquel les plus gros porte-conteneurs déchargent leur marchandise dans un hub central - un port en eau profonde, lesquelles sont redistribuées vers des ports secondaires. C'est le cas par exemple à Rotterdam et Zeebrugge, d'où les marchandises sont envoyées à Anvers qui accueille aussi les cargaisons arrivées par fleuve ou par voie ferrée.

Schéma : la complémentarité des ports de la façade :



- Toutefois, étant donné l'enjeu économique, les projets de coopération restent très limités. La concurrence demeure le principal objectif des ports de la façade : ainsi, Le Havre et Anvers se livrent une compétition constante pour la desserte de l'Île-de-France. De même, les ports allemands sont directement en concurrence avec belges et néerlandais. La compétition existe également entre les ports de la Northern Range et les ports méditerranéens, des villes importantes comme Lyon faisant partie de l'hinterland des deux façades. De même, l'hinterland constitué par les Etats d'Europe centrale est convoité par les ports des deux façades.

3. La question du développement durable

- Le développement constant des activités industrialo-portuaires et des terminaux entraîne enfin une réticence des populations locales. Les infrastructures portuaires menacent en effet les écosystèmes particulièrement fragiles des estuaires, des littoraux et des espaces maritimes eux-mêmes (avants ports, parc éoliens off shore). Les ports tentent de prendre en considération ces impératifs environnementaux, en promouvant le développement durable : utilisation d'énergies propres, préservation des richesses de la faune et de la flore, reconquête des friches industrielles, etc. Mais cet impératif est difficile à concilier avec la compétition mondiale pour capter le trafic maritime. De même, la question sociale se pose : la modernisation des activités portuaires a entraîné des licenciements que les nouvelles activités ont du mal à compenser.

Croquis : L'organisation spatiale de la " Northern Range " (source : HIGEM)

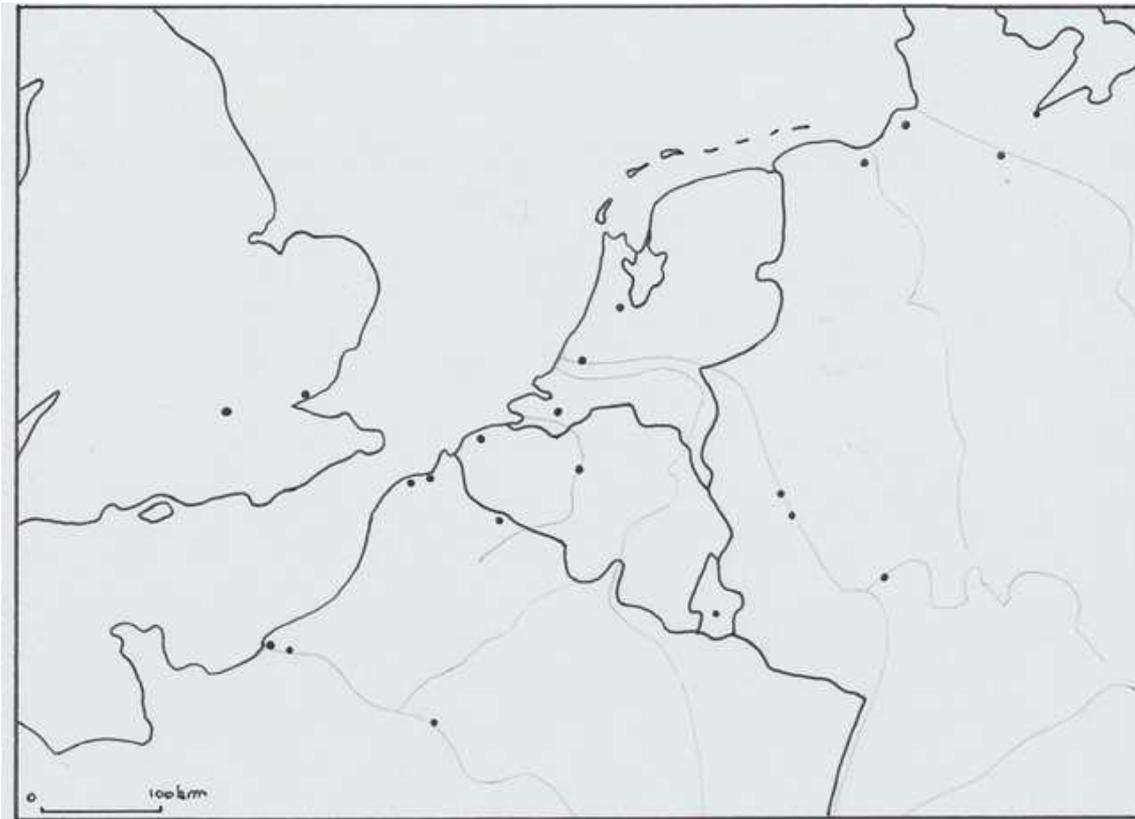


Schéma : Un port d'estuaire de la " Northern Range " (source : HIGEM)

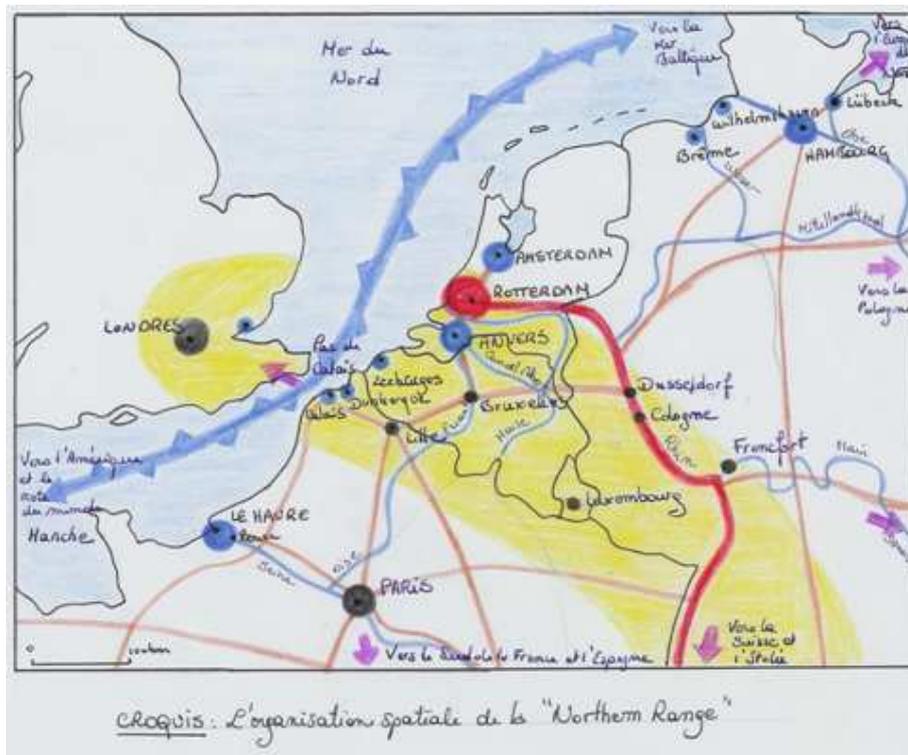




Schéma : Un port d'estuaire de la " Northern Range " (source : HIGEM)

