

# PARTIE I - DES ÉCHANGES A LA DIMENSION DU MONDE

## Thème 1. - LES ESPACES MAJEURS DE PRODUCTION ET D'ÉCHANGES

### CONNAISSANCES

*Les ports et les littoraux sont des lieux privilégiés de la production et des échanges mondiaux de marchandises.*

### DÉMARCHES

*Étude de cas : une zone industrialo-portuaire (ZIP) au choix*

- en Europe (par exemple Rotterdam),
- en Asie (par exemple Singapour ou Shanghai).

*On s'interroge sur la situation du port choisi à différentes échelles, sur les aménagements, les produits fabriqués, importés et exportés et les acteurs de la production et des échanges. La zone industrialo-portuaire est replacée sur un planisphère des grands ports mondiaux et des principales façades maritimes.*

### CAPACITÉS

*Décrire les principaux aménagements de l'ensemble portuaire choisi*

*Localiser et situer l'ensemble choisi sur un planisphère des grandes voies maritimes mondiales*

*Expliquer pourquoi les littoraux et les grands ports sont les lieux privilégiés de la mondialisation des échanges*

*Nommer et localiser sur un planisphère les principales façades maritimes*

### PHOTO PORT DE SINGAPOUR P 171

Que voit-on au premier plan ?

Qu'est-ce qui est transporté dans les conteneurs ? Quelle est donc la place des espaces maritimes dans les échanges ?

Les mêmes produits sont consommés à différents points du monde, nous vivons donc dans un monde où les échanges se font à l'échelle du monde. Donc les ports, littoraux et espaces maritimes ont une place primordiale dans les relations commerciales.

Pourquoi les ports et littoraux ont-ils un rôle central dans les échanges mondialisés d'aujourd'hui ?

I.« Le monde vient à Rotterdam et Rotterdam s'en va de part le monde. » A. Sourisseau, M. Massé.

Video d'accroche You Tube: Rotterdam Your World Class Port

Pbtique : Entre atouts naturels et aménagements, comment Rotterdam est devenu un espace majeur de p° et d'échange?

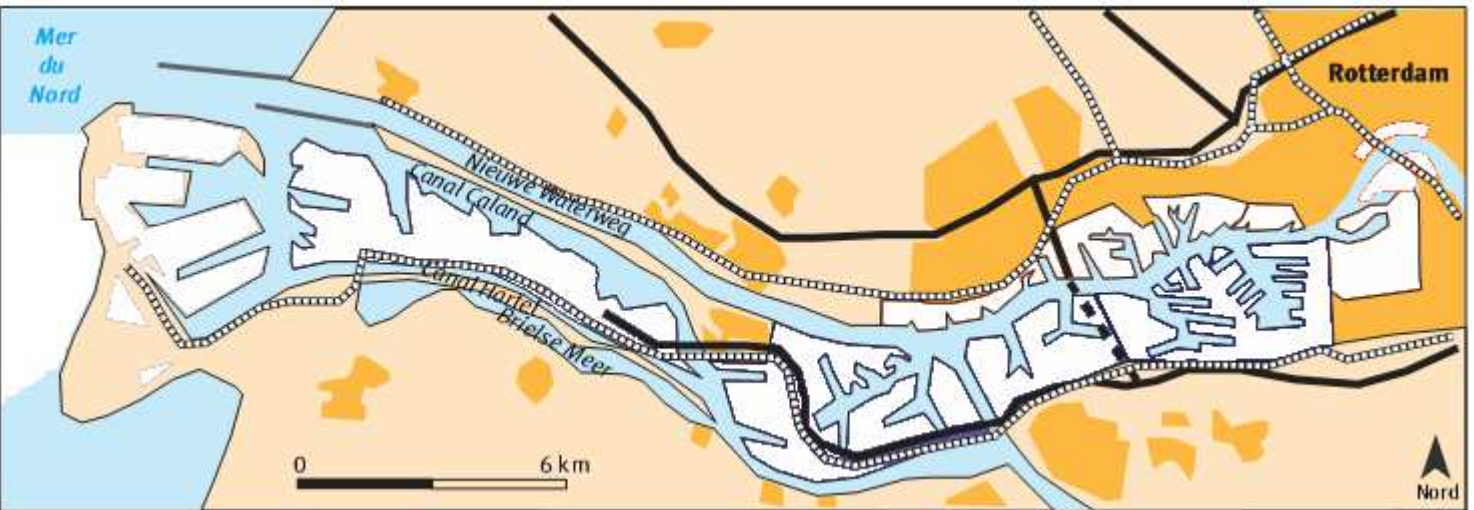
### A. Rotterdam, un lieu privilégié de la mondialisation

#### 1. Un démarrage ancien

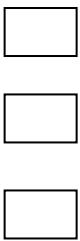
P172/173 : Question 1 : De l'Est vers l'ouest, du Vieux Port à Maasvlakte 2, sur plus de 40 km. Fin du XIX° siècle, creusement du Nieuwe Waterweg ; jusqu'en 1970, extension progressive le long du fleuve, après 1970 les installations gagnent sur la mer.

Doc 3 p 174 : Politique d'industrialisation de l'Etat, situation exceptionnelle (de l'espace, et des liaisons remarquables avec l'arrière pays), essor provoqué par la mise en valeur immédiate des biens importés. Le complexe chimique et pétrolier est localisé dans la ZIP.

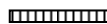
Croquis :



Les installations portuaires



Les axes de circulation



Rotterdam est un port industriel (ZIP) des Pays-Bas. Il a pu développer cette activité grâce à une situation favorable et une continuelle construction depuis le XVIIème siècle (idée de constitution progressive d'un arrière pays dynamique notamment depuis l'âge industriel)

2. La ZIP de Rotterdam : un point majeur d'interconnexion «terre/mer ».

Doc 1 /2/5p 174 :L'arrière pays de Rotterdam

Question 3 : Localisation sur une des façades maritimes les plus actives (importations et exportations), relations (par bateaux, chemins de fer, conduites) avec un arrière pays qui constitue l'espace le plus puissant d'Europe.

En développant des relations intenses avec les espaces urbanisés et économiquement prospères d'Europe, Rotterdam est devenu un point de liaison, une interface, entre la mer et un hinterland dynamique.

3. La ZIP de Rotterdam dans la Northern Range.

Doc 1 p 174 +Doc p181. Planisphère des flux mondiaux (avec nom des façades maritimes et ports) à utiliser pour replacer la Northern Range et montrer son intégration à l'économie mondialisée

1. Dans quelle façade maritime mondiale, Rotterdam est-elle insérée ?
2. Quelle est la place de cet axe au niveau mondial ?
3. Quelle structure présente à plusieurs reprises justifie l'expression « façade maritime » ?
4. Entre quels éléments cette façade fait-elle le lien ?

5. En deux lignes, explique ce qu'est une façade maritime selon toi. (En t'aidant de tes réponses précédentes)(Dans cette dernière réponse doit apparaître façade : lien entre l'arrière pays et le monde)

Rotterdam est insérée dans la façade maritime de la Northern Range. On utilise ce terme plutôt que littoral en raison de la juxtaposition de nombreux ports. Il s'agit d'un axe majeur des échanges mondiaux qui fait le lien entre terre et mer, entre les différentes puissances.

Faire croquis façade maritime p 182

### **B- Rotterdam le premier port européen**

Voir Site internet Marine Traffics

Question 2 p 173 : Les produits secs 17.3%, les produits liquides 51.2% , les produits conditionnés 31.5%.  
Le port s'est spécialisé dans les hydrocarbures : plus de 43% du trafic

Question 3 p 173 : Non ce n'est pas un port en crise, il poursuit son extension et le trafic augmente.

Question 4 p 173 : 1° port européen, mais 4° rang tous trafics confondus et 11° pour les conteneurs. Seul port européen dans les 10 premiers mondiaux. Cela montre le basculement de l'économie mondiale.

A travers l'exemple de l'extension du port de Rotterdam, trouve ce qu'est un terre plein ? Comment se construit-il ?

Complete la légende de la photo en reportant les éléments situés en gras dans le document .

Port de fond de delta à l'origine, Rotterdam s'étend sur plus de 40 km et gagne la mer par la construction de terre-pleins. Mais cet essor constant, qui lui permet de maintenir son rang en Europe, est insuffisant pour résister à la montée des ports asiatiques (chinois)

## Les installations portuaires de Rotterdam

Le port de Rotterdam est constitué de huit ports. Tout au fond du **chenal**, le vieux port ou port de plaisance. En face, rive droite, le port de voyageurs (qui entrent et sortent d'Europe), puis le port consacré à des zones industrielles variées, dont un terminal fruitier). Le port à conteneurs (3 millions de conteneurs passent par Rotterdam tous les ans), le port de pétrole, de minerais. L'Europoort est composée de cinq raffineries les plus grandes au monde. Cette partie du port est créée principalement pour le déchargement des superpétroliers et on y trouve des **aires de stockage du pétrole** ainsi que des **zones industrielles**. Le terminal des conteneurs qui possède un **quai spécialisé pour les conteneurs** s'appelle Maasvalkte. Un nouveau dessein pour le port de Rotterdam vise à agrandir le port en gagnant de la terre sur la mer. C'est le projet du **terre-plein** de Maasvalkte II. Cet aménagement complexe est encadré par des **espaces urbanisés** et des **espaces ruraux**



Légende :

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.

## II. La place des ZIP dans la production et les échanges mondiaux

Doc3

B

p173

+p

181

Consignes :

(Rotterdam et la Northern Range ont déjà été localisés dans l'étude cas et la 1<sup>ère</sup> partie de la légende complétée)

-Sur quels continents se trouvent les 9 autres ZIP les plus importantes ?

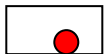
-Localise en bleu ces ZIP et leur façade maritimes.

Trace écrite :



Légende :

### 1. Rotterdam, une intégration à l'économie monde



ZIP de Rotterdam



### 2. Les façades maritimes dans les échanges mondialisés



Grandes ZIP mondiales



Les principales façades maritimes

**Les littoraux et les ports sont des interfaces essentielles des échanges mondiaux car ils sont les portes d'entrée et de sortie des marchandises dans les différents continents. 80% des échanges de marchandises sont assurés par voies maritimes.**

NB :-Annoncer que les grandes routes maritimes seront localisées lors du second thème sur les échanges de marchandises et compléteront ainsi ce premier planisphère.

-Au-delà, si le temps le permet et en fonction de la classe, on pourrait imaginer une mise en relation rapide de quelques paysages de ZIP (invariants / spécificités).

Le développement de différents moyens de transport explique les relations intenses avec l'arrière pays. Dans un contexte de mondialisation des échanges ils ont multiplié leurs activités en devenant aussi des lieux de production et de stockage.

Devenues des ZIP, certaines (comme les grands ports chinois de Singapour ou de Shanghai) se sont imposées dans les échanges mondiaux adaptant sans cesse leurs aménagements aux besoins. Certains littoraux se sont aussi démarqués en raison du nombre de ports dynamiques qu'ils comptaient, sont dès lors apparues les principales façades maritimes.

