

# Le port de Rotterdam : un connecteur mondial au cœur de l'Europe

12 juillet 2023

Le quotidien suisse *Le Temps* a consacré en juin 2023 un dossier au port de Rotterdam, 1<sup>er</sup> complexe européen et [10<sup>e</sup> mondial](#) (en valeur de conteneurs), derrière des concurrents essentiellement chinois.

Ports les plus interconnectés fin 2022 (top 5 en rouge) et tracés schématiques des principales routes commerciales mondiales

Made with \*Flourish

Source : *Le Temps*

Lecture : tracés des principales routes commerciales mondiales. 1 : Asie-Amérique du Nord ; 2 : Asie-Europe ; 3 : Europe-Amérique du Nord.

Village de pêcheurs de 2 500 habitants au XIII<sup>e</sup> siècle, Rotterdam doit beaucoup à l'ouverture de routes maritimes par les marchands néerlandais, vers la Russie (*via* la Norvège), mais surtout vers l'Asie. Ils commercialisent le hareng tandis que les bateaux reviennent chargés de céréales. La création de la Compagnie des Indes orientales, en 1602, consacre et accélère la puissance des Pays-Bas par les mers, comme le montre l'ouvrage [Power and Plenty](#) écrit par K. O'Rourke et R. Findlay. Le XVIII<sup>e</sup> siècle voit s'imposer le concurrent londonien, mais Rotterdam est demeuré un connecteur maritime international de premier plan.

Dans les années 1950, le port a largement pris part à [la conteneurisation des échanges](#), et en a bénéficié. Grâce à des caisses immenses et empilables, le commerce maritime, jusqu'alors considéré comme une barrière aux échanges, en raison de sa lenteur et de son coût, est devenu un moyen d'acheminement efficace, sûr, à très bas prix, favorisant une explosion des échanges. En 2021, 15 millions d'équivalents vingt pieds (EVP – volume d'un conteneur standard) ont transité par Rotterdam.

Le dossier rend compte de l'activité logistique dans ce port où les négociants suisses sont présents : bateaux de 400 mètres de long, céréaliers (navires vraquiers), caisses empilées sur 19 étages, automatisation à grande échelle. Les humains ont quasiment disparu des terminaux du port mais l'acheminement des marchandises sur les mers repose toujours, chaque année, sur [un million de marins](#) venus des Philippines, d'Indonésie, d'Ukraine, de Russie, etc.

Le terminal d'APM à Maasvlakte, au port de Rotterdam



Source : *Le Temps*

En outre, Rotterdam occupe une place centrale dans [le transport fluvial rhénan](#) (figure ci-dessous). Sur les terminaux de Strasbourg, 22 % des marchandises sont des produits agroalimentaires et sylvicoles, acheminés en grande partie depuis la cité portuaire néerlandaise. À Strasbourg comme à Bâle (figure ci-dessous) l'intermodalité fluidifie les échanges, des machines transférant les chargements des bateaux sur des camions ou des trains. La transition énergétique signifie des [transformations pour le port de Rotterdam](#), où se concentrent 13 % des énergies importées en Europe, toutes fossiles, le fioul propulsant par ailleurs la quasi-totalité de la marine marchande. Le port mise sur l'hydrogène vert pour décarboner l'industrie maritime, source de 3 % des émissions mondiales de CO<sub>2</sub>.

Nathalie Kakpo, Centre d'études et de prospective

Source : [Le Temps](#)