

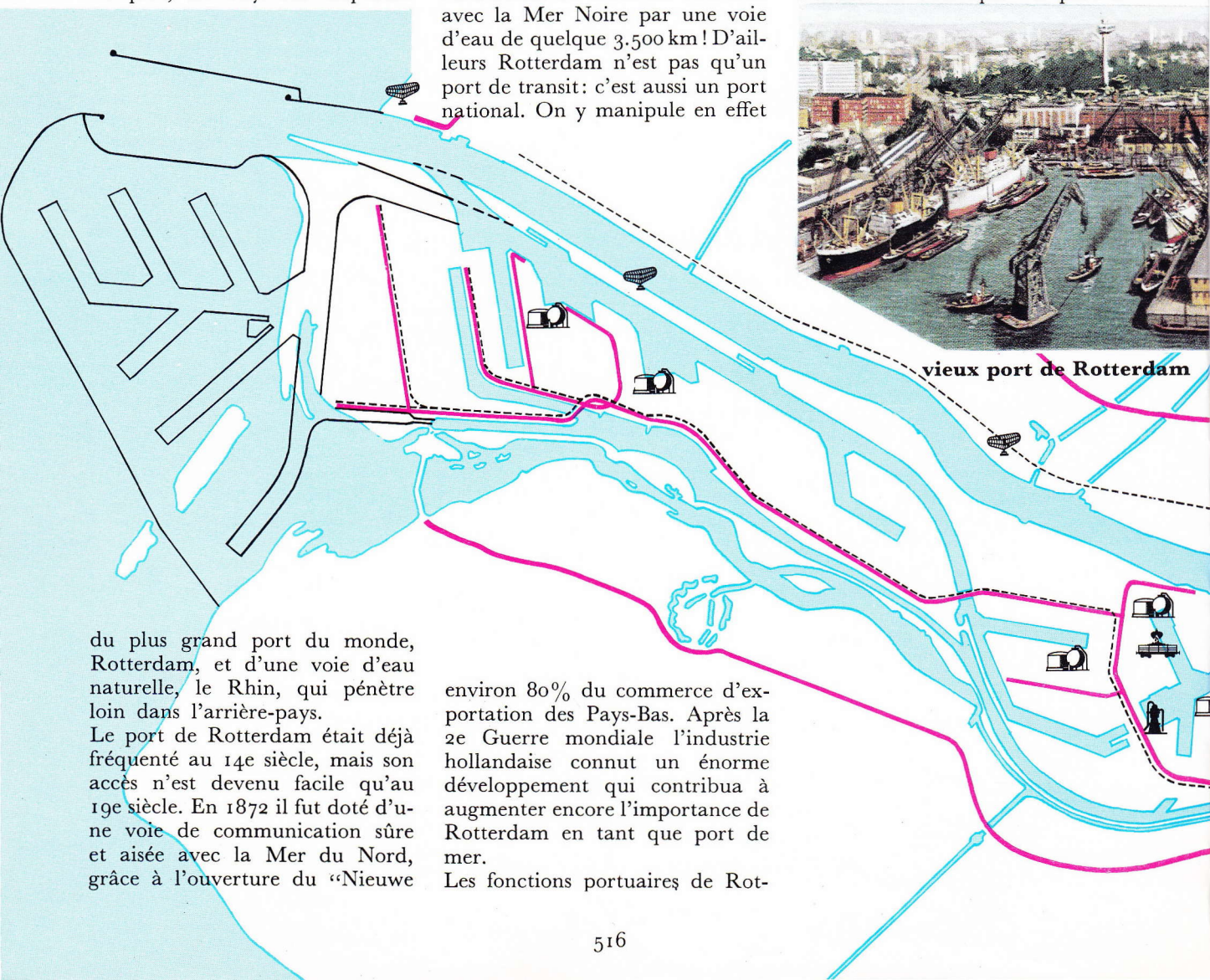
La "Porte de l'Europe"

L'esprit d'entreprise qui a naguère poussé les Néerlandais vers de riches territoires d'outre-mer, n'a actuellement rien perdu de sa vigueur. 22% de sa population active s'occupent aujourd'hui, soit directement, soit indirectement, des activités commerciales. La situation géographique des Pays-Bas sur la côte occidentale de l'Europe, à proximité des grands Etats industriels et tout près de la mer la plus fréquentée du globe, la mer du Nord, n'est pas étrangère à cet état de chose. De plus, les Pays-Bas disposent

Waterweg". Située près de l'estuaire du Rhin et de la Meuse, Rotterdam était prédestinée à remplir les fonctions de port de transit (c'est-à-dire de passage). Lorsque la liaison Rhin-Main-Danube sera réalisée, Rotterdam pourra assurer le transport en transit pour l'Europe toute entière! Et de cette liaison, un seul bief reste à réaliser, notamment les 677 km du canal devant relier Aschaffenburg sur le Main et Jochenstein près de Passau, sur le Danube. Lorsque ce secteur sera achevé, Rotterdam se trouvera raccordé avec la Mer Noire par une voie d'eau de quelque 3.500 km! D'ailleurs Rotterdam n'est pas qu'un port de transit: c'est aussi un port national. On y manipule en effet

terdam sont très diverses. Il s'est consacré d'abord au transbordement de marchandises diverses, c.-à-d. à la distribution d'une masse de produits destinés à l'approvisionnement d'un hinterland, national et international, hautement industrialisé. Pour pouvoir faire face le plus efficacement possible à cette fonction, il a été nécessaire d'établir d'excellentes communications par chemin de fer et par autoroutes.

Rotterdam est également spécialisé dans la manutention de marchandises en vrac, telles que les minerais, les charbons et le bois, en rapport avec l'essor industriel continu de l'Europe. Le port a



du plus grand port du monde, Rotterdam, et d'une voie d'eau naturelle, le Rhin, qui pénètre loin dans l'arrière-pays. Le port de Rotterdam était déjà fréquenté au 14^e siècle, mais son accès n'est devenu facile qu'au 19^e siècle. En 1872 il fut doté d'une voie de communication sûre et aisée avec la Mer du Nord, grâce à l'ouverture du "Nieuwe

environ 80% du commerce d'exportation des Pays-Bas. Après la 2^e Guerre mondiale l'industrie hollandaise connut un énorme développement qui contribua à augmenter encore l'importance de Rotterdam en tant que port de mer.

Les fonctions portuaires de Rot-

aussi été équipé spécialement pour le transbordement des huiles minérales dont les importations ont augmenté de 8 à 45 millions de tonnes !

Rotterdam est de plus considéré comme le plus important port céréalier du continent. La moitié des grains destinés à l'Europe est transbordée ici. Par sa situation, Rotterdam est évidemment aussi un port rhénan: il s'attribue 34,6 millions de tonnes de ce trafic en comparaison avec 7 millions de tonnes à Anvers.

Enfin Rotterdam est également devenue un important port industriel. On y a installé un certain nombre d'entreprises qui sont en rapport direct avec l'activité portuaire: chantiers navals et ateliers de réparation voisinant avec des industries alimentaires, des entreprises électroniques et des installations pétrolières les plus diverses. Cet essor est dû en grande partie à l'exécution, après la 2e Guerre mondiale, du projet du Botlek. Le but était de rendre le port accessible à des navires-citernes de 100.000 tonnes. A cette fin, le Botlek, anciennement affluent de la

Nieuwe Maas, fut transformé en port pétrolier et les terrains environnants en zone industrielle avec bassins. En 1955 on avait déjà achevé le pont sur l'Oude Maas et en 1960 on avait pratiquement terminé le complexe portuaire actuel.

L'ensemble du projet du Botlek n'était pas encore réalisé, que l'on donnait déjà le départ au projet Europoort. Celui-là envisageait la création d'un tout nouveau port à l'embouchure du Nieuwe Waterweg. Il fut inauguré en décembre 1960 déjà par un navire de faible tonnage. En 1964, un navire-citerne chargé de 100.000 tonnes de pétrole brut pénétra dans le port d'Europoort !

Mais Rotterdam tenait également

Rotterdam est devenu, après la 2e Guerre mondiale, le principal port de mer du monde. Il a acquis cette position enviable en raison de sa situation au centre d'un monde très actif. Et surtout grâce à un développement rationnel de ses installations. Ceci le rend apte aux fonctions les plus diverses et le met en état de faire face aux nécessités croissantes des temps modernes.

compte des prévisions d'accroissement du transport de minerais pour les industries du fer et de l'acier. Ces minerais sont importés des riches mais lointains territoires d'Amérique du Nord et du Sud ou d'Afrique. Ce trafic exige de grands navires et donc de grands ports ! Ainsi Rotterdam reste à la hauteur des exigences actuelles.

