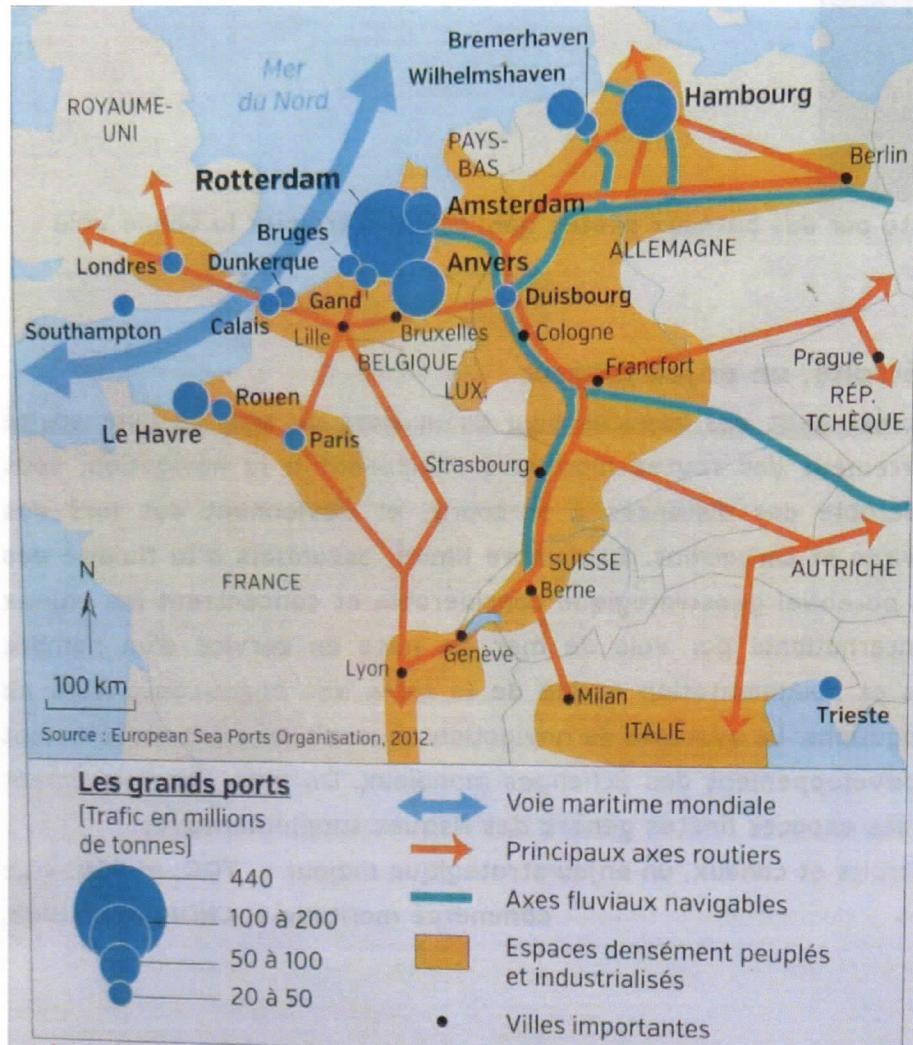


b. Les conséquences sur terre : des aménagements considérables

Document 1. Rotterdam : entre la façade maritime de l'Europe du Nord-Ouest et l'arrière-pays



Rotterdam sert un arrière-pays de 500 millions de consommateurs.

Document 2. La nécessité d'adaptation des ports

La taille des porte-conteneurs augmentant, les ports doivent s'adapter. Les nouveaux porte-conteneurs ont besoin de chenaux d'accès plus profonds. Se pose ensuite le problème de la hauteur des navires pour les pontes mais aussi pour les ponts sous lesquels ces navires doivent passer. La largeur des navires et des pontes est un autre facteur à prendre en compte. La largeur des plus grands porte-conteneurs est actuellement de 59 mètres. Aujourd'hui les très grands porte-conteneurs ne peuvent donc faire escale que dans une poignée de ports transformés en hub, ce qui implique une réorganisation du trafic avec des navires de taille moyenne vers les ports secondaires.

D'après L'Atlas économique de la mer, Le Marin, Hors série, 2016.