



DIMENSION

VILLES ET TERRITOIRES

69

DÉCEMBRE 2014

LES CAHIERS THÉMATIQUES DE L'ADEUS



ENJEUX PORTUAIRES ET COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

Outil au service du développement économique du territoire, le Port Autonome de Strasbourg partage des projets qui le transforment, menés à différentes échelles.

Dans les multiples débats locaux sur la problématique, les intérêts des uns et des autres s'expriment avec bien des divergences. Quels meilleurs choix pour le port, la ville, les habitants, les entreprises, les collectivités et plus largement les territoires ?

Un workshop a permis de clarifier les enjeux des différents acteurs, de développer des réflexions ensemble et de faire émerger un dialogue constructif, en s'appuyant sur des scénarios de développement portuaire.

Ainsi se dessinent notamment les potentiels économiques et la coordination des transports de marchandises du port, de la région et du Rhin supérieur. Conclusions des débats dans ce numéro de Dimension villes et territoires coproduit par l'ADEUS et le Port autonome de Strasbourg.

*Robert Herrmann, Président de l'ADEUS
Catherine Trautmann, Présidente du Port
autonome de Strasbourg*

Enjeux portuaires et collectivités territoriales

Le transport de marchandises, le recyclage des matières premières, les synergies éco-industrielles, la connexion port-ville, etc. sont au cœur des enjeux portuaires et ont un impact sur un territoire qui dépasse largement la seule zone portuaire, à Strasbourg comme ailleurs. A l'heure où se joue la compétitivité des ports, les collectivités territoriales et le Port Autonome de Strasbourg sont face à des choix importants.

Le Port à la croisée des enjeux

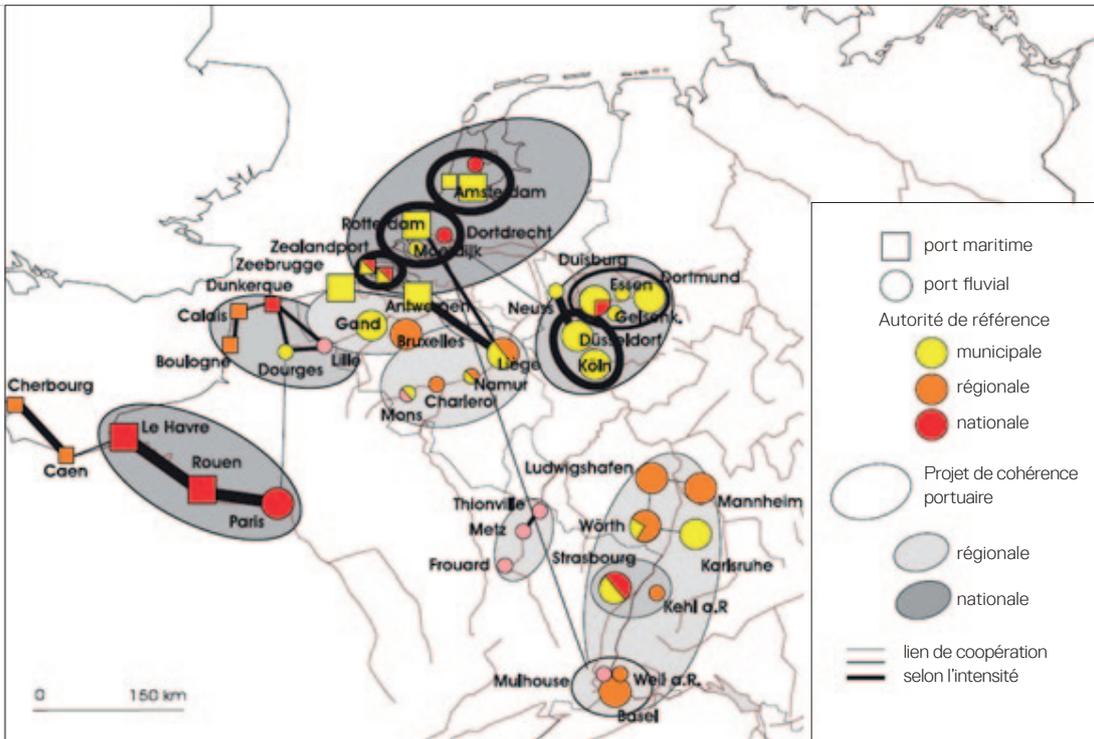
Situés à l'articulation entre bassins locaux de production et de consommation, flux locaux et internationaux, industries et réseaux de transport, les ports s'en trouvent confrontés à un grand nombre d'enjeux.

Leur dimension multimodale, qui constitue leur plus grande force, se révèle particulièrement stratégique dans un contexte de raréfaction des ressources naturelles et d'accroissement des coûts de l'énergie. Les modes massifiés que sont le ferroviaire et le fluvial se révèlent en effet de plus en plus compétitifs par rapport au mode routier, en plus d'être moins polluants. Cette réalité, croisée avec la nécessité croissante pour les industries d'intégrer des démarches écologiques dans leur production comme dans leur transport, offre l'opportunité aux plateformes portuaires de jouer un rôle stratégique. Elles offrent en effet un grand nombre d'opportunités d'optimiser la chaîne logistique et chaîne de production par la création de synergies éco-industrielles à différentes échelles, notamment entre acteurs de la zone portuaire.

Au constat de la raréfaction des ressources naturelles s'ajoute la raréfaction des ressources

financières des collectivités, marquant la fin des grands investissements dans les infrastructures, notamment de transport. L'optimisation des infrastructures existantes devient alors un enjeu majeur et la hiérarchisation du réseau fluvial européen, particulièrement capacitaire, traduit cette volonté de conforter l'utilisation de la voie d'eau, dans le prolongement du transport maritime, et d'accroître la compétitivité du fluvial sur le routier. Cette logique d'artères fluviales principales, qui se fait au détriment d'un maillage continental homogénéisé plus coûteux, détermine de fait la configuration des nouveaux territoires logistiques et place les ports fluviaux au cœur du système.

Le troisième enjeu est plus local et traite de la reconnexion ville-port. Dans la majorité des villes portuaires, la relation entre port et centre urbain semble avoir disparu. Nombre de sites portuaires à proximité des villes ont en effet été en grande partie reconvertis en secteurs accueillant des fonctions urbaines, tant dans les ports maritimes que dans les grands ports fluviaux. Le port de Strasbourg est un cas de figure un peu différent, la zone portuaire étant située entre la ville et le Rhin. Si une partie des anciens terrains portuaires sont en cours de reconversion, le port reste malgré tout présent sur les deux rives du Rhin.



LE SYSTÈME DE COOPÉRATION INTERPORTUAIRE EN EUROPE DU NORD-OUEST

source : FLUIDE / Antoine Beyer

Augmentation des flux de marchandises et gestion des territoires portuaires

Le Rhin est l'une des principales artères du système fluvial européen. Depuis quelques années, la croissance des flux de marchandises est continue, en particulier pour les flux de conteneurs (à Strasbourg le nombre de conteneurs transbordés a doublé en quelques années).

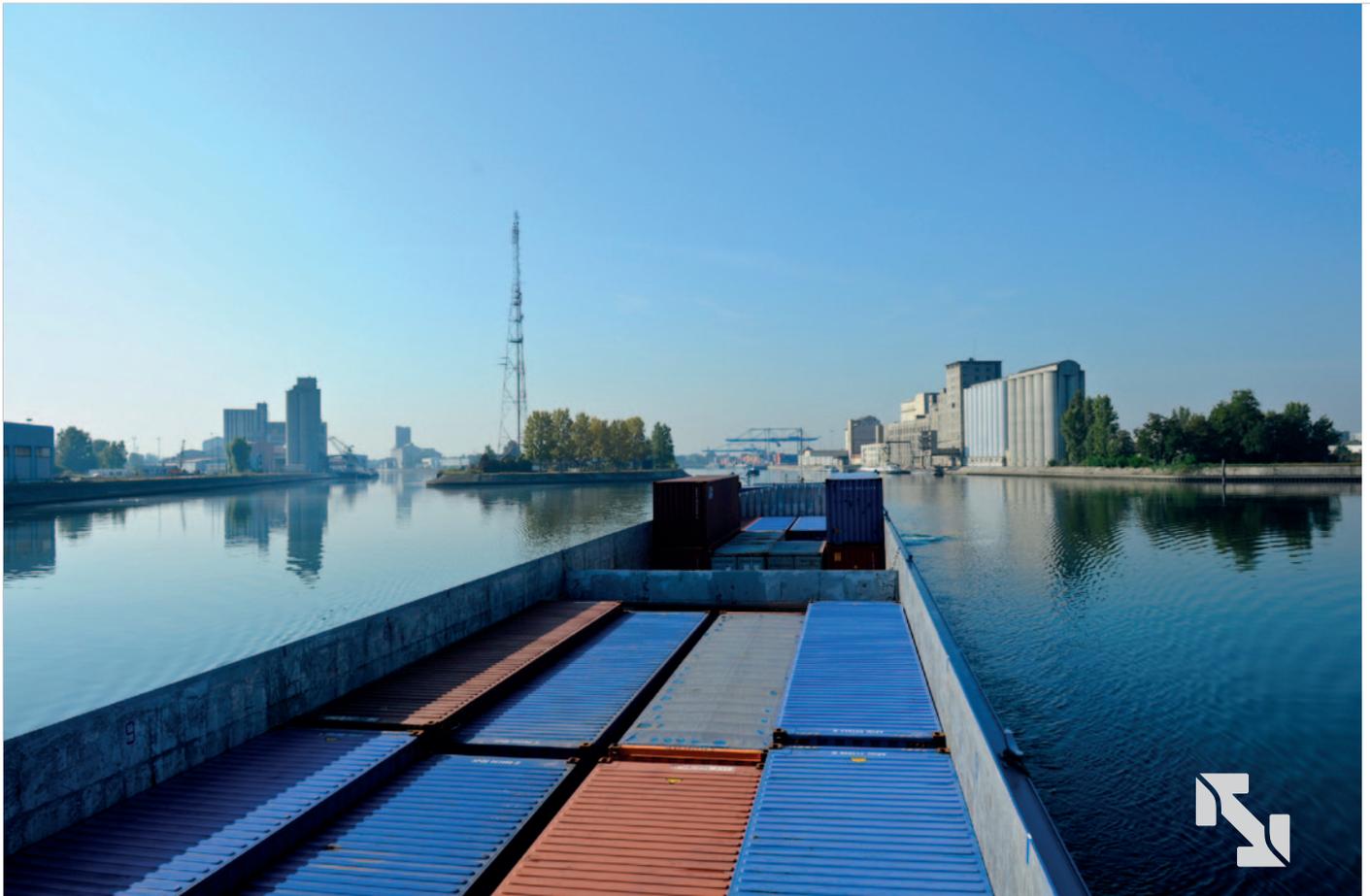
Cette croissance, qui découle de l'augmentation des flux de biens à l'échelle mondiale et des stratégies de gestion des marchandises dans les ports maritimes comme Rotterdam ou Anvers, exige des investissements de plus en plus importants dans l'outillage portuaire. Elle implique également une grande disponibilité foncière afin de pouvoir répondre efficacement au traitement de ces flux (stockage des conteneurs pleins/vides, manutention, etc.). Le positionnement des ports est alors stratégique pour capter ces flux et se positionner dans la compétition logistique européenne.

Coopérer pour exister

Dans ce contexte de concurrence exacerbée, les ports maritimes et fluviaux cherchent à coopérer pour être visibles, concurrentiels et ainsi capter et gérer de manière optimisée des volumes de plus en plus importants (cf. page 8, l'encadré RTE-T et page 15, « Outre-Rhin »).

Ces coopérations mêlent concurrence et complémentarité. L'objectif est d'atteindre collectivement une « masse critique » suffisante pour améliorer/maintenir leurs conditions de desserte, rationaliser le transport et donc en réduire les coûts à travers une massification des flux. En conclusion, il s'agit de rester visible dans un système en constante réorganisation.





Découpage commercial et chaînes logistiques

Les stratégies d'organisation des firmes logistiques internationales engendrent un redécoupage et une réorganisation régulière du marché logistique européen. Dans leur recherche d'optimisation permanente, ces firmes font évoluer la localisation de leurs plateformes logistiques et en lien les flux d'acheminement amonts et aval qui en découlent. Dans ce système en évolution perpétuelle, les ports apparaissent comme des points d'ancrage stables et des lieux de valorisation de ruptures de charge.

Pour une massification des flux et une valorisation des ruptures de charge

Les nécessaires ruptures de charge opérées au cours de la chaîne logistique, et notamment dans les ports, doivent en effet être au maximum valorisées. Cette valorisation peut prendre plusieurs formes :

- * par l'apport de valeur ajoutée à la marchandise transportée, par exemple en l'adaptant au marché local (principe de "différenciation" des produits),

- * en offrant des opportunités multimodales diverses et optimisées grâce à une grande massification des biens et à la présence de terminaux fluviaux et ferroviaires en plus des accès routiers,
- * ou encore en proposant des services associés pouvant prendre plusieurs formes et visant à rendre attractif le territoire portuaire en question (synergies diverses évoquées précédemment, par exemple).

Cette valorisation vise à faire des ports des nœuds incontournables de la chaîne logistique. Elle leur permet de rentabiliser les investissements opérés dans l'infrastructure, de renforcer leur ancrage dans le territoire régional et de pérenniser les liens avec les entreprises dans l'hinterland portuaire. Ces éléments fixes que sont les ports dans des chaînes logistiques particulièrement mouvantes permettent de créer une articulation forte et pérenne entre les économies globale, régionale et internationale.



A côté ou connecté ? Intermodalité et corridors ferroviaires

L'importance croissante des modes fluviaux et ferroviaires dans le fonctionnement logistique européen entraîne un renforcement de la concurrence entre les territoires. Le positionnement sur les axes logistiques massifiés (fleuves et réseaux ferrés) est aujourd'hui un enjeu vital pour la compétitivité d'un territoire.

Le positionnement sur le réseau ferroviaire assure un avantage comparatif supplémentaire aux territoires. Celui-ci joue en effet un rôle important, en complément du fluvial :

- * parce que les coûts de l'énergie vont continuer de croître et que toute nouvelle alternative au mode routier, notamment massifiée, est amenée à ce titre à devenir de plus en plus concurrentielle ;

- * parce que certains ports maritimes sont proches de la saturation en matière de desserte routière et cherchent donc de nouvelles alternatives modales pour répartir leurs flux ;

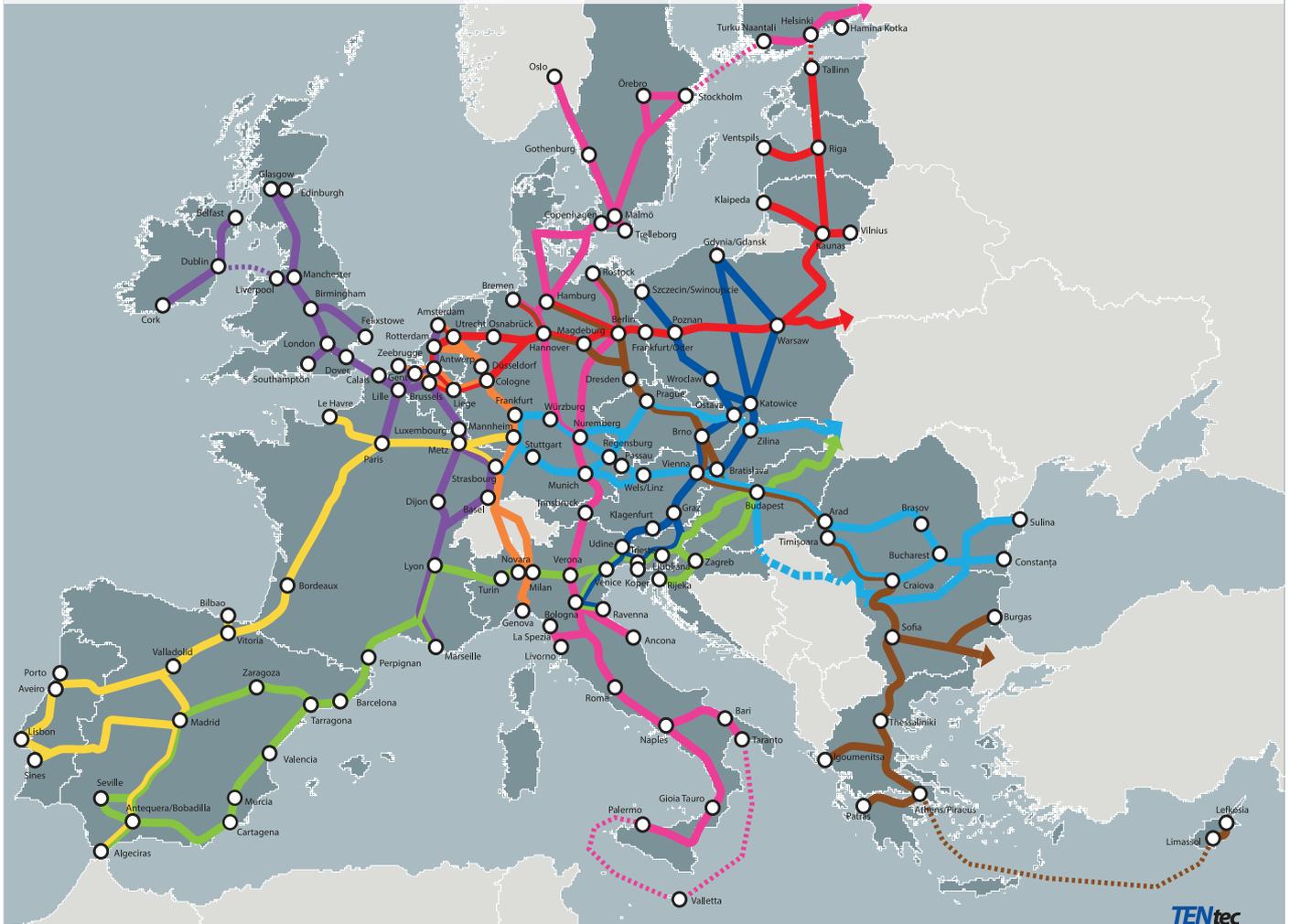
- * parce que les ports maritimes cherchent à élargir leur hinterland, notamment par des transports ferroviaires massifiés à partir de ports secondaires (extended gateway).

Les coopérations stratégiques interportuaires évoquées précédemment doivent également faciliter les raccordements aux grands corridors de transport ferroviaire. Par ce biais, les ports fluviaux cherchent ainsi à s'assurer de rester des acteurs incontournables de la chaîne logistique européenne.

LES RÉSEAUX DE TRANSPORT TRANS-EUROPEENS

STRASBOURG, NOEUD CENTRAL ENTRE 4 CORRIDORS DE FRET EUROPEENS : RHIN-ALPES, MER DU NORD-MÉDITERRANÉE, ATLANTIQUE, RHIN-DANUBE.

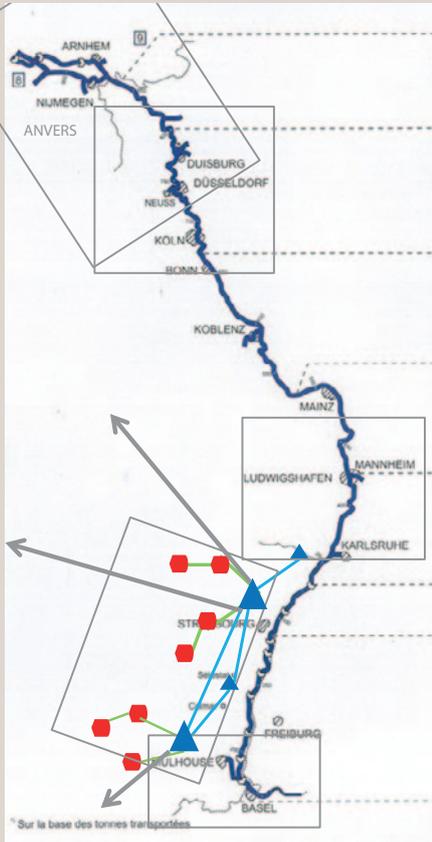
source : Commission européenne, RTE-T



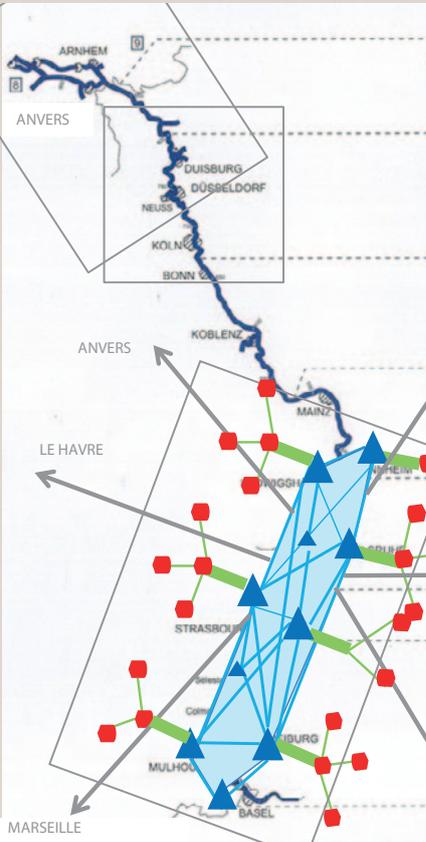
TENtec

SCÉNARIOS DE POSITIONNEMENT PORTUAIRE

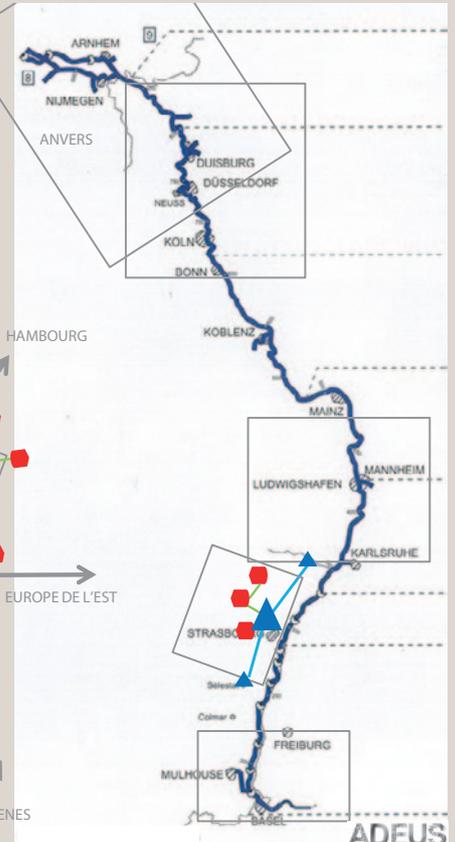
« LE PAS AU SERVICE DE L'INDUSTRIE ALSACIENNE »



« LE RHIN FAIT LIEN : LE HUB DU RHIN SUPÉRIEUR »



« LE PAS, INTERFACE DES SYNERGIES DURABLES »



- ▲ port principal
- ▲ port annexe du PAS
- territoire de coopération
- ▲ territoire portuaire et acteurs impliqués (ambition et nature de coopération)
- relation fonctionnelle du port (ports hinterland, services et inter-modalité)
- lien ferroviaire performant à grande distance

source : FLUIDE

Des scénarios... pour montrer que le territoire portuaire n'est pas figé

Les évolutions à venir réinterrogeront inmanquablement ces enjeux. La scénarisation invite à se projeter dans plusieurs futurs envisageables en intégrant les tendances à l'œuvre aujourd'hui et en jouant sur des leviers d'action qui déterminent le développement portuaire.

Cet exercice de scénarisation s'inscrit dans un cadre fixe, identique pour les trois scénarios, et s'appuie sur différentes variables « leviers d'action ».

Les invariants retenus sont les suivants :

- ↳ l'accès nord au port est un élément conforté ;
- ↳ le pont de l'Europe n'est pas surélevé ;
- ↳ le « Schéma directeur des Deux Rives » est progressivement mis en œuvre ;
- ↳ la plateforme départementale d'activité de Fegersheim est actée ;
- ↳ l'existence d'un lien routier efficace entre le port et son hinterland est globalement assurée.

REGARDS D'URBANISTES

Quant aux variables, dont les interactions construisent des scénarios diversifiés, elles sont au nombre de trois :

- ↳ la première variable concerne le rôle et le statut du Port de Strasbourg ;
- ↳ la seconde revient sur les « relations fonctionnelles du port », qualifiées par les relations avec l'hinterland et l'ancrage local à travers les services offerts et le niveau d'intermodalité proposé.
- ↳ la troisième variable traite du « territoire portuaire et des acteurs impliqués », et s'intéresse au positionnement sur le marché du port, au niveau d'ambition affiché pour son développement et à la nature de coopération engagées.

« Le PAS au service de l'industrie alsacienne »

Le premier scénario « le PAS au service de l'industrie alsacienne » est un scénario volontariste, d'échelle régionale, qui cherche à créer des synergies, notamment entre le port de Mulhouse et le port de Strasbourg.

Dans ce scénario, le Port est organisateur et centralisateur des flux. Plateforme d'exportation au service des entreprises alsaciennes, il tâche de les connecter au mieux à l'économie mondiale, en leur proposant une offre de services complète leur permettant d'être particulièrement concurrentielles.

Les relations du port avec son hinterland se caractérisent par :

- * une consolidation du maillage multimodal local (fer, route, fleuve) et de ses articulations,
- * une coopération forte entre les ports alsaciens, les collectivités, les logisticiens et les industriels régionaux,
- * une restructuration des filières et zones d'activités permettant une optimisation des flux de marchandises ;
- * une augmentation des flux interportuaires, en lien avec la réorganisation des plateformes locales, permettant de massifier au maximum ces flux.

L'ancrage de l'économie locale passe par l'outil portuaire, qui s'appuie sur l'ensemble des filières industrielles existantes pour atteindre le niveau de massification nécessaire. Le territoire de coopération est l'Alsace et le Port de Strasbourg concentre son activité prioritairement sur le département du Bas-Rhin. Un territoire portuaire transfrontalier se développe en parallèle au sud de l'Alsace autour de l'association portuaire « Rheinport » (Basel, Weil-am-Rhein et Mulhouse).

Risques et opportunités du 1^{er} scénario

Parmi les risques de ce scénario se profilent une coopération régionale trop faible pour positionner l'économie régionale sur un marché globalisé et une masse critique insuffisante pour assurer des transports fluviaux et ferroviaires rentables. La région ne gagne donc pas en compétitivité. Ce risque de trop faible coopération pourrait s'expliquer par la complexité de l'organisation des différentes filières et de la restructuration des plateformes d'activités. Les efforts de coopération, notamment entre acteurs privés, peuvent également sembler trop contraignants.

Parmi les opportunités, ce scénario présente l'intérêt d'ébaucher une réorganisation réfléchie du schéma logistique régional, qui permettra un transport plus rationnel et durable à long terme et une potentialisation de l'industrie. En outre, une approche privilégiant l'optimisation des infrastructures actuelles plutôt que de nouveaux développement doit être considérée comme raisonnable et cohérente. Au même titre, une stratégie visant à optimiser les fonctionnements actuels par une meilleure coopération entre acteurs semble devoir être privilégiée.

Le rapprochement institutionnel des ports sur le territoire régional ne pourra à ce titre qu'améliorer l'exploitation concertée des outils existants, comme les terminaux conteneurs ou les infrastructures ferroviaires, etc.

« Le Rhin fait lien : le HUB du Rhin supérieur »

Le scénario 2 « Le Rhin fait lien : le HUB du Rhin supérieur » est un autre scénario volontariste, qui a pour objectif de construire une région portuaire tri-nationale basée sur un maillage intermodal performant.

Dans ce scénario, le PAS est un acteur important dans la mise en système des ports, des transports et de l'industrie à l'échelle du Rhin supérieur dans son ensemble. Il cherche, dans ce cadre, à consolider les activités portuaires sur le long terme en mettant en œuvre un concept interportuaire qui créerait des synergies importantes à cette échelle tri-nationale. Cet objectif passerait notamment par l'intégration complète de la chaîne logistique européenne sur le territoire régional, plaçant Strasbourg au cœur des flux logistiques européens.

Le Port de Strasbourg deviendrait alors un acteur important dans le processus de restructuration des plateformes logistiques et des zones d'activités dans l'hinterland régional (au même titre que les autres ports sur leurs hinterlands respectifs). Ces restructurations et les mutualisations qui en découleraient permettraient au territoire du Rhin supérieur d'acquiescer une visibilité économique internationale grâce au niveau de masse critique ainsi atteint.

Le territoire de coopération serait le territoire élargi du Rhin supérieur, de Ludwigshafen à Bâle. Du côté français, le développement directement induit par ce scénario serait situé au nord de la CUS, sur les différentes plateformes portuaires situées entre Strasbourg et Lauterbourg, et intégrerait les zones d'activités de Herrlisheim et de Reichstett.

Risques et opportunités du 2° scénario

La non-optimisation des sols, ou leur affectation à des fins autres qu'économiques, pourraient limiter le développement de ce scénario ambitieux. Plus concrètement, la rareté du foncier d'activités dans la région risquerait de conduire à l'évincement des activités qui en sont fortement consommatrices, la logistique en premier lieu. L'accroissement important des flux dans ce scénario pourrait générer d'importantes nuisances, notamment si la route continue d'être le mode privilégié d'acheminement.

Si les freins liés à la dimension transfrontalière pouvaient être atténués, ce scénario pourrait cependant constituer un réel levier économique pour cette région tri-nationale. Il offre de grandes opportunités, notamment le renforcement du positionnement du Rhin supérieur sur le marché économique et logistique européen.



LE RÉSEAU DE TRANSPORT TRANSEUROPEEN RTE-T

Le RTE-T est un programme de développement des infrastructures de transport de l'Union européenne. Les ports intérieurs occupent une place importante dans la mise en œuvre de la politique européenne en faveur de la multi-modalité.

En 2012, le Port de Strasbourg a mobilisé l'ensemble des ports du Rhin supérieur (Bâle, Mulhouse, Weil am Rhein, Colmar, Kehl, Karlsruhe,

Ludwigshafen, Mannheim) pour déposer une candidature commune dans le cadre d'un appel à projet européen. Ce projet, intitulé « Consolidation et développement du Rhin supérieur en tant que corridor stratégique dans le réseau des RTE-T », a deux objectifs principaux.

- ➔ Améliorer les liaisons fluviales et ferroviaires entre les plates-formes tri modales du Rhin supérieur ;

- ➔ Renforcer la connexion du Rhin supérieur avec les grands corridors de transport européen.

Jusqu'à la fin de cette année, les ports mèneront d'importantes études pour identifier leurs besoins et faire face à ce rôle stratégique, en fonction des scénarios de développement.

Source : Port autonome de Strasbourg

REGARDS D'URBANISTES

D'autant plus que ce positionnement profiterait de l'ancrage offert par l'outil portuaire, qui jouerait un rôle d'accélérateur pour l'économie régionale, appuyant sa compétitivité et facilitant le renouvellement de son tissu industriel.

« Le PAS, interface des synergies durables »

Le dernier scénario est celui de l'émulation locale, d'une plus grande intégration ville-port, sans positionnement dans l'économie internationale.

Le Port de Strasbourg devient tête de réseau au niveau local pour mettre en synergie les multiples forces et dynamiques locales (privées mais aussi publiques, et pas uniquement économiques). Il se focalise sur les enjeux locaux (gestionnaire des terrains stratégiques) et devient par la force des choses l'un des principaux acteurs dans la mise en œuvre du schéma directeur des Deux-Rives. Il se concentre sur l'articulation Port-Ville et s'engage pour la constitution d'un schéma logistique urbain innovant, profitant de l'accès multimodal de la zone portuaire, proche de la ville.

Le territoire de réflexion dans ce scénario se concentre autour de la partie strasbourgeoise du port, bien que les ports annexes (Lauterbourg, Marckolsheim) et les zones d'activités à proximité (Fegersheim, Reichstett) récupèrent certaines des activités ayant dû quitter la zone centrale du port, dévolue à des activités davantage urbaines (traitement des déchets, synergies éco-industrielles, logistique urbaine, loisirs en lien avec l'eau, etc.).

Risques et opportunités du 3^e scénario

Le principal risque de ce scénario est celui d'une relégation progressive et difficilement réversible de l'économie locale par absence de positionnement sur le marché globalisé et hyper concurrentiel. Cette relégation entraînerait une déconnexion de l'hinterland régional, qui se tournerait vers d'autres portes d'accès/sortie du territoire et qui se traduirait par la disparition progressive des activités économiques présentes sur le port, par un foncier réaffecté et par une perte d'emplois massive.

En parallèle, le scénario présente différentes opportunités. A commencer par une articulation Ville-Port particulièrement facilitée.

Le développement des loisirs en lien avec l'eau permet en effet à la ville de se tourner toujours davantage vers le fleuve. En parallèle, le renforcement des synergies fonctionnelles entre le port et la ville (logistique urbaine, énergies vertes, traitement des déchets) vient également renforcer cette complémentarité tout en réduisant au fur et à mesure les contraintes qui pouvaient exister entre zones urbaines et activités productives.

Dans ce scénario, le transfrontalier subsiste, de lui-même, à une échelle locale : le port de Kehl profite de la réduction des services offerts aux entreprises dans le port de Strasbourg pour récupérer une partie de ses flux.

Conclusion

Sans inviter à se positionner sur l'un ou l'autre de ces scénarios fictifs, cet exercice prospectif permet de questionner l'avenir du port de Strasbourg et plus généralement de l'économie alsacienne. Les évolutions à l'œuvre – poussées à leur extrême dans ces réflexions – et les enjeux qui en découlent permettent d'interroger dans sa complexité un futur qui composera in fine avec un peu de chacun des trois scénarios. Une composition qui, loin d'être le fruit du hasard, doit se construire dès aujourd'hui, de manière concertée et éclairée entre acteurs impliqués dans l'avenir de notre région.

Janine Ruf et Timothé Kolmer, ADEUS

POUR ALLER PLUS LOIN

Vers une hiérarchie accrue des terminaux à conteneurs sur le Rhin, Antoine Beyer, Université Paris-Est, IFSTTAR, SPLOTT, FLUIDE, Mars 2012.

Les métropoles fluviales - Concilier aménagement et logistique pour un développement urbain durable, Antoine Beyer et Jean Debrie - L'oeil d'or, 2013.



Les ports fluviaux au service des aires urbaines

Le Port autonome de Strasbourg a participé au projet de recherche FLUIDE sur la pertinence des ports fluviaux pour la desserte en marchandises d'aires urbaines.

L'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS) a porté le projet de recherche « FLUIDE » (FLeuve, Urbain, Intermodal, DURABLE), retenu par l'Agence Nationale de la Recherche dans le cadre du programme « Villes Durables ». Ce projet a associé de nombreux chercheurs (INRETS et Universités de Paris I, Paris IV et Montpellier), quatre agences d'urbanisme dont l'ADEUS, les ports de Paris, Lille et Strasbourg et Voies Navigables de France Rhône-Saône.

L'objectif était d'analyser la pertinence des ports fluviaux pour la desserte en marchandises depuis les grands flux internationaux jusqu'à la distribution fine dans l'aire urbaine. L'intégration des ports dans une logique systémique métropolitaine a été étudiée pour quatre villes fluviales reliées à des ports maritimes, mais ayant des configurations géographiques différentes : Paris, Lille, Lyon et Strasbourg.

Il s'agit en particulier de comprendre les articulations du port avec son hinterland, qui s'expriment à travers des flux générés par les activités portuaires - industrielles et logistiques.

Les premiers résultats

Une enquête relative à l'hinterland des deux terminaux conteneurs du Port a consisté à interroger sur une semaine l'ensemble des chauffeurs routiers en charge des pré- et post-acheminement des conteneurs (1 667 questionnaires et 2 474 mouvements ont ainsi été précisément identifiés). Certains résultats de l'étude sont particulièrement intéressants :

- * environ 350 chargeurs¹ ont transité via les terminaux du Port en une semaine. Compte tenu des phénomènes de saisonnalité ou de chargeurs avec de faibles trafics, cela permet d'estimer à plus de 500 le nombre de chargeurs utilisant les terminaux à conteneurs au cours d'une année ;

- * les 10 chargeurs ayant les trafics les plus conséquents représentent seulement environ 30 % du trafic conteneur (le chargeur le plus important représente moins de 6 % du trafic conteneur). Le grand nombre de chargeurs associé à la forte diversité de marchandises transportées est une spécificité des terminaux strasbourgeois (Lille ou Gennevilliers par exemple ne connaissent pas cette situation, quelques gros chargeurs représentant la majorité de leurs trafics) ;

- * en termes d'hinterland, 70 % des lieux de chargement/déchargement des conteneurs sont situés en Alsace (55 % dans le Bas-Rhin et 15 % dans le Haut-Rhin), 15 % dans les länder frontaliers et 10 % dans les départements limitrophes de l'Alsace² ;

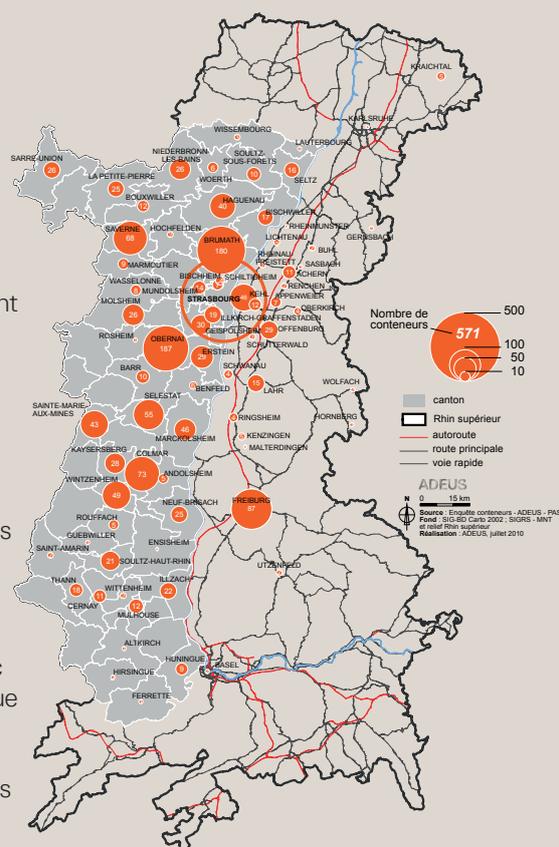
- * à plus petite échelle, la CUS concentre à elle seule 30 % du trafic total et il est notable de constater que 20 % du trafic total des terminaux conteneurs aboutit dans des sites de chargement/déchargement situés dans la circonscription portuaire strasbourgeoise.

Les terminaux conteneurs strasbourgeois répondent donc aux objectifs en jouant un rôle de hub multimodal dans l'espace du Rhin supérieur, mais également un rôle indispensable dans la vitalité du tissu portuaire local.

1. Chargeur : propriétaire de la marchandise qui confie usuellement la prestation de transport à un commissionnaire de transport, lequel est soit client direct des terminaux, soit client indirect lorsqu'il sous-traite à son tour une partie de la prestation à un transitaire ou à un opérateur de transport.

2. Les 5 % restant sont situés dans d'autres départements français, autres Länder ou autres pays.

TOTAL DES TRAFICS ENTRANTS ET SORTANTS EN EVP* DANS L'ESPACE DU RHIN SUPÉRIEUR



* Équivalent vingt pieds ou EVP est une unité approximative de mesure de conteneur

Laurent Darley, Directeur de l'exploitation portuaire du Port autonome de Strasbourg jusqu'en 2014.

Synthèse d'un article paru initialement en 2010 dans PAS'PORT - Contribution de l'ADEUS au Programme FLUIDE, Colette Koenig et Camille Massé.

Article complet : <http://www.adeus.org/productions/l-activite-conteneur-des-terminaux-du-port-de-strasbourg>



PAROLES D'ACTEURS

Radiographie d'un port

Jean-Louis Jérôme

Directeur général du Port autonome de Strasbourg

Avec 1 000 hectares de superficie, le Port de Strasbourg dispose de quatre installations le long de la façade rhénane du Bas-Rhin, à Lauterbourg, Beinheim, Strasbourg et Marckolsheim. A Strasbourg, sur 10 km de long et 1 km de large, on trouve un port aux pétroles, des silos céréaliers, une zone logistique, deux terminaux de conteneurs, des entreprises métallurgiques, des « data centers » et des implantations industrielles majeures, ce qui représente au total 400 entreprises et 13 000 emplois. Première zone industrielle d'Alsace, elle est une zone d'irrigation pour une région qui dépasse très largement le territoire de la CUS.

Son trafic de conteneurs est en augmentation constante. Il est passé, en une dizaine d'années, de 40 000 conteneurs à 400 000. En tonnage et en importance, Strasbourg est comparable à des ports maritimes comme la Rochelle ou Bordeaux.

« Notre avantage concurrentiel essentiel est notre aspect trimodal, souligne JEAN-LOUIS JÉRÔME. Nous passons d'un mode à l'autre de façon tout à fait fluide et efficace. »

Le port dispose, en effet, de 150 km de voies ferrées qui en font la première gare de fret de l'Est de la France, de 34 km de routes, et bien sûr de la connexion au Rhin, sur lequel transite la moitié du trafic européen.

Le trafic sur le Rhin correspond à une autoroute qui serait saturée de camions. Pourtant, le fleuve pourrait supporter un doublement du trafic sans doublement d'infrastructures. Un porte-conteneurs classique équivaut à 200 poids lourds, et un convoi poussé à 440 poids lourds. Certes, le transport fluvial est lent, mais il est fiable et sûr : la distance entre la mer et Strasbourg est de 70 heures, quoiqu'il arrive. En terme de nuisances, il est le moins polluant de tous les modes de transports.

On assiste actuellement à une concentration importante en termes de logistique, avec la construction d'immenses bateaux capables de transporter 17 000 conteneurs et la création de plateformes intermédiaires pour les décharger. Ces éléments d'évolution du transport combiné conduisent à réfléchir sur les évolutions des ports et du travail entre les ports.

DÉVELOPPER LE RAIL VERS KEHL

Depuis l'ouverture des premières lignes, en 2005, au port de Strasbourg, le ferroviaire n'a cessé de croître. Il offre des destinations alternatives (Fos-Marseille, par exemple) à celles de la mer du Nord, ainsi qu'une garantie aux chargeurs sur l'évolution de leurs chargements, lorsque le Rhin est en hautes ou basses eaux. La desserte ferroviaire est importante vers la France, mais moins bonne vers l'Allemagne, ce que regrette ULI STICHLER, directeur du Port de Kehl. *« Les distances Strasbourg-Kehl par voie ferrée sont très courtes. Mais il nous faut près d'une heure et demie pour rejoindre Kehl depuis Strasbourg, alors que nous voyons leurs terminaux de conteneurs, et vice-versa. Il y a pourtant un potentiel, et s'il était développé, nous pourrions faire des échanges et nous soutenir. »*



Port et collectivités

Où va-t-on ?

Et où va-t-on ensemble ?

Concentration logistique, évolution du transport, concurrence accrue des ports caractérisent le paysage portuaire européen actuel. Il faut rajouter à cela, à Strasbourg, une urbanisation croissante le long de la RN4, qui menacerait la desserte routière du port. Dans ce contexte, quelles évolutions et quels choix stratégiques privilégier pour le port ? Quels sont la place et le rôle des collectivités territoriales ? Pour échanger les points de vue et avancer ensemble dans la réflexion, acteurs du port et des collectivités, élus et représentants notamment de la Communauté urbaine de Strasbourg ou de l'Etat se sont retrouvés lors d'un workshop. L'Agence d'urbanisme, qui a planché sur la question, a proposé trois scénarios de développement futur du port (cf. page 6). Le scénario 2 intitulé « Le Rhin fait lien : le hub du Rhin supérieur » a retenu l'attention des participants. Ambitieux, volontariste à l'égard des relations transfrontalières, il fait du port un accélérateur de l'économie régionale et conforte l'expérimentation qu'il mène pour la mise en réseau des ports du Rhin supérieur.

Incontestablement, ville et port tirent parti de leur proximité l'un de l'autre. « Nous avons la chance, reconnaît **JEAN-LOUIS JÉRÔME**, d'avoir à la fois une zone de chalandise proche, un bassin d'emploi de poids et une importante zone de services associée au port. En ce sens, le port tire largement profit de la proximité de la ville. Cette dernière, quant à elle, se trouve sur un nœud de flux qui permet à ses entreprises de réaliser beaucoup plus simplement leurs exportations et qui lui offre la possibilité, essentielle pour le tissu économique d'une ville, de fixer ses emplois industriels. »

Les acteurs de la chaîne logistique, partiellement implantés dans le port, en disent autant. Rhénus logistique, par exemple, distribue dans toute l'Europe des produits qui arrivent par voie d'eau du monde entier. « Si l'on dessine un cercle sur la carte à 500 ou 600 km à la ronde autour de Strasbourg,

explique **ARSÈNE DAHL**, son directeur, on touche 80 % de la puissance d'achat de la vieille Europe. Nous sommes parfois en concurrence avec les ports de Rotterdam ou du Nord lors des grands appels d'offre lancés par les sociétés américaines ou asiatiques.

Nous avons certes le handicap du coût du transport des conteneurs depuis la Mer du Nord jusqu'à Strasbourg, mais ce handicap est contrebalancé par les délais de livraison de 24 heures que l'on peut assurer depuis Strasbourg. »



Jean-Louis Jérôme

Directeur général du PAS



Arsène Dahl

Directeur général de la Société Rhénus Logistics Alsace SA



René Schaal

Conseiller de la Communauté urbaine de Strasbourg, Maire de la Commune de Lipsheim



Entre urbanisation et circulation, faut-il choisir ?

Arsène Dahl s'inquiète toutefois de l'urbanisation croissante le long de l'Allée du Rhin. « *Toutes les expéditions faites depuis les plateformes logistiques transitent en grande partie par cette allée. Une interdiction de circulation obligerait les camions à faire des détours importants et, dans ce cas, le positionnement de notre entreprise, et plus généralement celui des transporteurs et logisticiens, pourrait être remis en question. Il est indispensable que cet accès reste ouvert aux camions. Nous avons besoin de fluidité.* ».

« *Un détour par le nord, complète JEAN-LOUIS JÉRÔME, représenterait une perte de temps de 40 minutes, soit une à deux rotations en moins par jour et par camion, ce qui pourrait plomber complètement l'équation financière du transport.* »

A défaut d'une analyse précise de la part de circulation des camions de transit autour de l'agglomération strasbourgeoise et de celle du trafic poids lourds généré par le port, il n'est pas possible d'apprécier correctement la situation, selon CATHERINE TRAUTMANN. « *Il nous faut aujourd'hui reposer la question de l'ensemble de la circulation et des solutions qui peuvent y être apportées. Cela peut passer par le Grand Contournement Ouest, par un accès nord. Notre objectif est tout de même de garder les entreprises dans le port, ce qui suppose des efforts de développement routier et ferroviaire importants, et de garder ensemble les activités industrielles et d'habitat. Il s'agit là d'un défi essentiel.* »

EFFORT SUR LE FONCIER

« *Devant la raréfaction du foncier, on a laissé jouer le marché pour les habitants. A-t-on fait la même chose dans le domaine économique ?, demande RENÉ SCHAAL, maire de Lipsheim. Ne devrait-on pas faire l'effort de densification que l'on demande aux habitants, mais que l'on ne demande pas à l'économie ?* »

La zone Eurofret construite dans les années quatre-vingts est aujourd'hui obsolète. Le Port incite les entreprises, y compris financièrement, à réinvestir ces espaces. « *Nous sommes, par exemple, explique JEAN-LOUIS JÉRÔME, intervenus très fortement, y compris financièrement, auprès d'EDF pour qu'elle détruise la centrale thermique de Strasbourg. EDF considèrerait qu'il était moins coûteux de payer 200 000 € de loyer annuel que d'investir 15 à 20 millions d'euros pour la détruire. Idem pour les anciennes forges de Strasbourg. Nous restructurons également nos terrains et nous en rachetons d'autres. Nous avons plusieurs fers au feu. Par exemple au nord, nous avons racheté huit hectares pour installer la logistique. Evidemment, nous cherchons des zones sur lesquelles organiser la logistique de façon à éviter l'afflux de camions. Nous nous intéressons également à Reichstett et Herrlisheim. Cependant, comme pour toute puissance publique, nos moyens sont limités. Comment alors orienter tout en évitant d'investir des sommes importantes ? Nous essayons de plus en plus d'inciter, tant dans le domaine du foncier que du partage des réseaux de chaleur, des déplacements et du ferroviaire.* »



PAROLES D'ACTEURS

Eurométropole, un rôle clé

Mais comment arriver à faire cohabiter l'industrie et l'habitat ? « *Quand on vit à plusieurs dans un espace limité, on a forcément une restriction de ses libertés*, souligne **JACQUES GARAU**. *Les autorités locales vont devoir être plus directives, afin d'organiser ces systèmes et cette cohabitation complexes, sinon cela deviendra invivable. Nous sommes face à un véritable enjeu de gouvernance, de définition et de régulation des flux logistiques et il appartiendra à l'Eurométropole, notamment, d'en assumer le rôle. Le port, quant à lui, doit à la fois avoir un rôle d'équilibre dans le Grand Est par ses liens avec les ports du Sud et de l'Atlantique, et un rôle de structuration sur le Rhin supérieur, sans oublier, à l'échelle locale, une articulation avec le port de Kehl.* »

L'Eurométropole devrait également, selon **NICOLAS TEINTURIER**, contribuer à donner une cohérence à l'image logistique de l'Alsace, considérée par les investisseurs logistiques européens comme un territoire éclaté.

Un contexte favorable

Pour **JEAN-LOUIS JÉRÔME**, les chances de réussite du scénario de l'ADEUS tiennent d'abord au contexte régional : « *La distance des ports maritimes est suffisante pour que le mode logistique soit intéressant au regard de la rupture de charges. Ici, on peut massifier des marchandises, puis les livrer parce qu'on est au centre de sa zone de chalandise. De plus, le tissu et le passé industriels de la région permettent la captation de la valeur ajoutée par rapport aux flux qui arrivent, car il y a un savoir-faire local qui n'existe pas forcément ailleurs.* »

Au-delà de ce contexte, le scénario préconise de s'intéresser davantage aux flux continentaux, en particulier vers l'Europe de l'Est. « *C'est une préoccupation*, souligne **DIDIER DIEUDONNÉ**, *que nous partageons avec nos partenaire du programme RTE-T¹. Nous espérons pouvoir compter sur les transports ferroviaires pour traiter ces flux. Cette évolution est un facteur de compétitivité économique des territoires à laquelle il faudra répondre présent.* »

1. RTE-T : réseau de transport transeuropéen (voir encadré page 8).

Neuf ports rhénans en réseau

Enfin, ce scénario fait du Port un acteur important de la mise en réseau des neuf ports du Rhin supérieur, de Ludwigshafen à Bâle. Cette coopération est actuellement en expérimentation. « *Le trafic annuel de Strasbourg, explique JEAN-LOUIS JÉRÔME, représente une semaine du trafic du port de Rotterdam. L'addition du trafic annuel de ces neuf ports représente cinq semaines du trafic du port de Rotterdam. Nous aurons ainsi un poids plus important dans les discussions avec ce grand port maritime.* »

Pour **DIDIER DIEUDONNÉ**, cette coopération ne peut se jouer que parce que les neuf ports ont des caractéristiques communes. « *Ce sont tous des ports urbains qui connaissent une pression foncière importante. Je n'aurais jamais pensé qu'un jour le directeur de Mannheim nous proposerait de gérer l'offre foncière au niveau du Rhin supérieur. Si on en est arrivé là, c'est que l'on se comprend bien sur les contraintes et sur la nécessité de gérer pour répondre aux besoins des acteurs économiques. Il faut imaginer une structure de gouvernance pour élaborer et coordonner les projets entre les différents ports.* »



photo : Vincent Brun/SGARE

Jacques Garau

Secrétaire général
aux affaires régionales
et européennes du SGARE



Nicolas Teinturier

Directeur de la valorisation
du domaine du PAS



Didier Dieudonné

Directeur général Délégué
du PAS



Uli Stichler

Directeur général Adjoint
du Port de Kehl

Objectif trimodalité

Jens-Jochen Roth

Manager de projet, Port de Karlsruhe



Quels potentiels représentent les corridors RTE-T pour les ports du Rhin supérieur ?

Le projet RTE-T est une opportunité pour donner de la visibilité aux ports du Rhin supérieur. Le Port de Karlsruhe a un fort potentiel grâce à sa localisation dans le corridor Mannheim-Bâle. Par contre, nous avons évacué la question du développement de la ville le long des canaux : le port de Karlsruhe demeurera un port fluvial, avec une activité logistique. Où transborderait-on si l'on construisait des logements dans le port ?

Nous travaillons en collaboration avec les huit autres ports du Rhin supérieur afin de nous assurer collectivement un meilleur positionnement en Europe. Les ports sont des noeuds importants dans la chaîne logistique car ils relient parfaitement les voies fluviales, ferroviaires et routières. Le mot d'ordre est « trimodalité ».

Pouvez-vous citer quelques objectifs de coopération portuaire dans l'actuel projet RTE-T ?

L'intensification de notre coopération est un objectif majeur. Dans la région portuaire de Karlsruhe-Wörth, nous avons un potentiel de croissance de 2,9 millions de tonnes de marchandises à l'horizon 2025. Cela représente une augmentation de 24 % par rapport à 2006. Dans l'absolu, nous visons la consolidation de tous les ports associés en donnant de la visibilité aux activités, en démontrant notre efficacité et en développant, dans le corridor du Rhin supérieur, la fonction de plateforme logistique optimisant le traitement des flux de marchandises. Le projet RTE-T permet une alliance stratégique pour renforcer ce corridor et assurer l'avenir des ports fluviaux.

Y a-t-il déjà des résultats concrets ?

L'instauration d'un management de plateforme logistique est en discussion, pour pouvoir mutualiser la mise en oeuvre. Cependant, chaque port conservera son autonomie. Les neuf ports se sont engagés dans une coopération sur le long terme pour élargir notre champ d'action, et nous parlons d'une seule voix. Le corridor du Rhin supérieur est un axe de transport important en Europe.

Quels sont les principaux écueils restant à surmonter ?

L'accessibilité des ports pour les camions est problématique lorsque l'accès se fait par la ville. A Karlsruhe, le pont sur le Rhin constitue un goulot d'étranglement entre le Bade-Wurtemberg et la Rhénanie-Palatinat. La construction d'un nouveau pont permettrait de mettre fin aux bouchons. Nous devons davantage inclure les communes pour soutenir la construction de nouvelles infrastructures ou le réaménagement d'infrastructures existantes.

A l'échelle de tout le Rhin supérieur, il est important que les ports soient reconnus, au plan politique comme au plan territorial, en tant que plateformes logistiques et sites de production offrant des services à valeur ajoutée. Il est donc important de les conforter sur le long terme, car ils sont des acteurs économiques qui créent des emplois et proposent des services d'avenir.

Propos recueillis par Cathie Allmendinger



Catherine Trautmann

Présidente du PAS

« Pour devenir un élément de rayonnement et d'attractivité internationale, conclut CATHERINE TRAUTMANN, le port de Strasbourg doit avoir à la fois une relation de proximité avec son tissu et une forte coopération avec les ports voisins. Il doit en même temps, afin d'inciter les entreprises dites « 4.0 », prendre en compte les nouveaux modes de distribution des produits, ainsi que les technologies de gestion de la logistique et les modalités d'organisation du transport qui en découlent. Je pense que nous devons réussir cette interface entre les entreprises situées dans le port aujourd'hui, les nouvelles entreprises qui peuvent y venir et les services correspondants.

Ce n'est pas forcément une question de taille, mais une question stratégique. Nous devons changer notre regard et considérer le port non pas comme une charge ou un souci, mais comme une chance et un élément d'attractivité et de rayonnement de l'Eurométropole. »

Synthèse rédigée par Lucienne Toledano



L'Agence
de Développement
et d'Urbanisme
de l'Agglomération
Strasbourgeoise

Directrice de publication : **Anne Pons, Directrice générale de l'ADEUS**
Equipe projet : **Cathie Allmendinger** (chef de projet), **Janine Ruf**,
Timothé Kolmer, David Marx, Colette Koenig, Marilyne Roussette,
Stéphane Martin - N° projet : 1.3.2.2
Photos : **Jean Isenmann, Youssef Katiri, Vincent Brun/SGARE, PAS**,
Europflash, Union européenne

Mise en page : **Sophie Monnin**

© ADEUS - Novembre 2014 - Numéro ISSN : 1774-4199

Les notes et actualités de l'urbanisme sont consultables
sur le site de l'ADEUS www.adeus.org