

ENJEUX PORTUAIRES DE LA RÉGION TRANSFRONTALIÈRE DE STRASBOURG

63

JUILLET 2012

↖ ↗ ↘ ↙ ↕ ↖ ↗ ↘ ↙ ↕ ↖ ↗ ↘ ↙ ↕ ↖ ↗ ↘ ↙ ↕

SCHÉMAS FONCTIONNELS MÉTROPOLITAINS



photo - Europ Flash, Roger Haefele

Le contexte économique, urbain et géographique de Strasbourg met en exergue deux grands enjeux pour le port de Strasbourg, qui sont d'ores et déjà lisibles dans les projets stratégiques et les démarches diverses engagées par le PAS avec les différents partenaires.

D'une part, le maintien et/ou le renforcement de l'attractivité économique du port de Strasbourg rayonnant sur un territoire au-delà de la région. Le port, en tant que principal pôle d'emploi et la plus grande plateforme d'activité de la région, est un vecteur économique à échelle nationale, voire internationale.

D'autre part, la continuité d'un processus amorcé d'intégration port-ville dans un cadre transfrontalier, amplifié par le contexte européen. Le renouvellement de l'image port-ville se fera selon un processus itératif et de manière réciproque : avec, d'un côté, un port ouvert sur l'espace rhénan, qui contribue à une nouvelle dynamique économique à l'ensemble de la ville, et, de l'autre, la ville qui sort de son enveloppe spatiale et culturelle traditionnelle pour investir dans de nouveaux territoires.

ENJEUX PORTUAIRES DE LA RÉGION TRANSFRONTALIÈRE DE STRASBOURG



Partant sur ces deux enjeux fondamentaux pour le développement portuaire et de la ville de Strasbourg, les questions suivantes émergent :

Quel est le projet économique du PAS pour maintenir et, au-delà, pour renforcer son attractivité ?

Quel rôle le port de Kehl pourrait-il jouer dans le projet portuaire de Strasbourg ?

Quels sont les potentiels sur lesquels le projet économique du PAS peut s'appuyer ?

En quoi le contexte urbain pourrait-il contribuer à une dynamique positive de ce projet économique ?

Quels sont les potentiels économiques, paysagers, urbains, de transport, dans un contexte transfrontalier ?

L'ouverture sur l'avenir du développement portuaire se fait par la vision transfrontalière : celle-ci est le cadre dans lequel s'inscrit la stratégie portuaire à long terme. Au centre de cette dynamique territoriale qui englobe l'agglomération transfrontalière se situent le port de Strasbourg et le port de Kehl. Les réflexions sur les synergies possibles à créer entre les deux zones portuaires s'appuient en premier lieu sur la vision globale des enjeux portuaires du PAS.



L'attractivité économique du port



L'attractivité économique du port passe d'abord par la dynamique du tissu économique et des perspectives de développement s'appuyant à la fois sur :

- le potentiel foncier, situé dans des secteurs stratégiques : des secteurs de développement possibles pour des activités portuaires ;

- les valeurs ajoutées inhérentes à la zone portuaire de Strasbourg : une intensification des activités portuaires, industrielles, logistiques.

Naturellement les deux outils de développement se conditionnent : il s'agit à la fois de valoriser les terrains portuaires et la multimodalité existante.

Un développement de l'activité portuaire sur des secteurs bien accessibles

Les deux zones portuaires de Strasbourg et de Kehl, contraintes dans leur extension par le besoin de préservation des zones naturelles voisines à fort intérêt écologique, se présentent comme suit :

Le territoire portuaire du PAS est organisé sous forme éclatée sur une distance de 100 km le long du Rhin. La zone centrale, à Strasbourg, couvre une surface importante de 1 050 ha, les sites portuaires connexes sont les secteurs de Marckolsheim, de Beinheim et de Lauterbourg. Les réserves foncières de la zone centrale s'élèvent à environ 20 ha.

Les activités portuaires de Kehl se concentrent sur une seule zone, s'étendant sur une surface de 320 ha. La réserve foncière s'élève à 2,6 ha.

Les activités logistiques portuaires, consommatrices de foncier et en augmentation constante, demandent des surfaces de stockage importantes. Se pose alors la question du potentiel foncier nécessaire permettant des perspectives de développement.

Dans ce contexte contraignant, une extension portuaire de la zone centrale à Strasbourg ne semble faisable que par la création de nouvelles emprises sur des territoires bien desservis en fer et en route, assurant une bonne accessibilité à la zone centrale ainsi qu'aux réseaux autoroutiers des deux côtés de la frontière. Ces zones pourraient accueillir les activités logistiques et industrielles sur le territoire de la CUS en dehors de la zone portuaire centrale et libérer ainsi du foncier pour les activités utilisant la voie d'eau.

L'enjeu d'un port multi-sites avec des ports secs - emplacements stratégiques pour les activités logistiques et industrielles, déconnectés de la voie d'eau - pose sous une forme accrue la question de l'accessibilité par les modes routier et ferroviaire des flux et des transports de marchandises.

Le site de Fegersheim qui couvre une surface de 80-100 ha pourrait être une opportunité ; d'autres sites comme les terrains de la Raffinerie Reichstett présentent une autre possibilité d'étendre, sur le territoire de la CUS, une activité industrielle et logistique bien connectée aux services portuaires.



Une intensification des activités :

Voie d'eau, voie ferrée, optimisation du foncier, entreprises en réseau, autant de « valeurs ajoutées » inhérentes à l'espace portuaire

L'accès à la voie d'eau et au réseau ferroviaire représente « la valeur ajoutée » première de l'espace portuaire. L'intensification et la durabilité des activités sur ce territoire passent en première ligne par l'usage de ces deux modes de transport.

La création de synergies entre les entreprises de même qu'une gestion optimisée du foncier contribueront également à rendre la zone portuaire plus performante à long terme.



La valorisation des terrains bord à eau et le port multi-sites

Le défi d'un transport de marchandises moins polluant, par la valorisation des terrains bord à eau ainsi que par un usage renforcé du réseau ferroviaire, est fortement relié aux réflexions d'un système portuaire multi-sites.

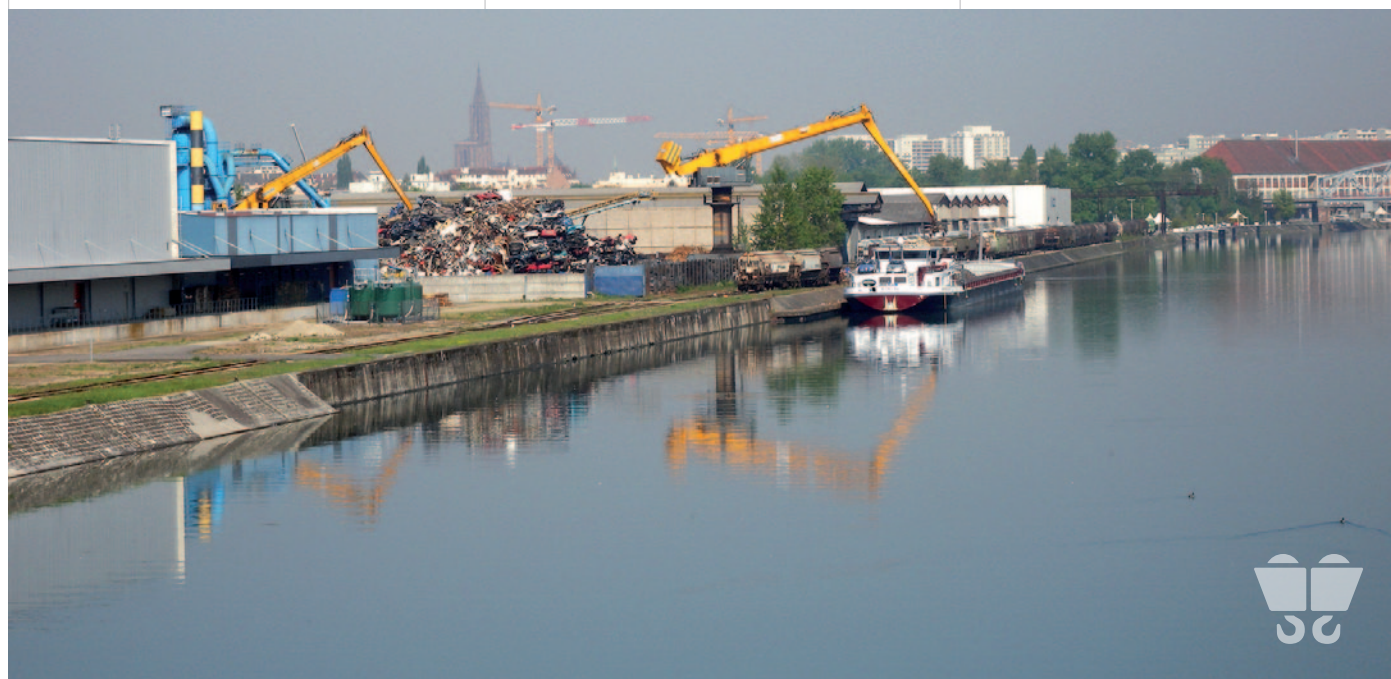
Une implantation privilégiée des entreprises ayant besoin de la proximité de la voie d'eau et de la tri-modalité présente sur la zone portuaire s'inscrit dans la logique de gestion durable d'un territoire.

Au vu de la configuration spatiale strasbourgeoise, la stratégie d'un port multi-sites semble logique et inhérente au fonctionnement et au système portuaire actuel, et s'inscrit dans une recherche de performance économique et environnementale permettant de maintenir et de créer de l'emploi à long terme.

Le port multi-sites entraîne pourtant de multiples questions de gestion, et notamment celle des flux portuaires entre les différents sites du PAS, ainsi que de l'impact de ces flux sur le reste du territoire.

Si en matière de transport de marchandises l'aire urbaine de Strasbourg bénéficie déjà de l'atout de sa desserte fluviale et ferroviaire, la Collectivité s'est aujourd'hui engagée dans une réflexion visant à améliorer la gestion « du dernier kilomètre ». Le territoire portuaire, qui concentre des acteurs du transport et une grande part des flux de marchandises, y jouera certainement un rôle.

Dans ce sens, l'espace portuaire pourrait devenir un outil de durabilité en assumant une fonction logistique pour la ville – un service pour ses habitants – et en contribuant à la réduction de la congestion et de la pollution urbaines.



Entreprises en réseau – valeur ajoutée

Un autre moyen d'intensification de l'activité portuaire passe par l'optimisation et la performance des entreprises sur place.

La compétition au niveau international et la complexité du contexte économique en forte mutation poussent le PAS et les entreprises de la zone portuaire à partager des réflexions sur le devenir de l'espace portuaire et, au-delà, à poser des questions sur le potentiel et les synergies à créer entre eux.

Ce travail en réseau initié par le Groupement des usagers du port vise en première ligne la performance économique des entreprises : il s'agit d'une part de valoriser les entreprises et de représenter leurs intérêts auprès du pouvoir public et d'autre part de favoriser des opérations de mutualisation.

Des réflexions sur des « actions collectives » des entreprises sont en cours dans les domaines de l'aménagement, du transport et de la mobilité, de l'environnement, de la vie associative...

Par ailleurs, de premiers échanges ont eu lieu pour appréhender l'atout transfrontalier, et notamment définir les besoins des entreprises en termes de formation de leurs salariés.

Pour pérenniser l'emploi et rendre l'espace portuaire durable à long terme, d'autres sujets pourraient jouer un rôle pour les entreprises en réseau : l'énergie renouvelable, la recherche, la nature des entreprises portuaires dans un monde globalisé.

Dans ce contexte, l'espace transfrontalier constitue une réelle opportunité, jouant sur les savoir et savoir-faire complémentaires de deux côtés de la frontière.

Les administrations portuaires auront le rôle de facilitateurs d'échanges, mettant en place des services nécessaires et gérant le foncier de manière à optimiser le fonctionnement portuaire et avec ceci l'efficacité des entreprises. Elles auront aussi pour rôle de rendre l'espace portuaire attractif, notamment pour ceux qui y travaillent.

Dans ce sens, l'aménagement du territoire se mettra au service d'intérêts économiques, afin de concevoir le territoire portuaire en tenant compte du fonctionnement des entreprises, en s'appuyant sur des espaces mutualisés, des lieux de rencontre, des pôles d'échange, des dessertes passagers pour amplifier la valeur ajoutée des entreprises sur place.

L'optimisation du foncier par une augmentation de la densité

L'optimisation du foncier par densification des activités économiques est une problématique complexe qui demande une intégration dans un contexte plus large : densifier uniquement sur une seule zone d'activité signifierait une dévalorisation de cette zone par rapport à d'autres et finalement une perte de compétitivité. Une démarche de densification des zones d'activités nécessite donc une stratégie au niveau régional.

Par ailleurs, l'indicateur de densité bâtie, et sa perception immédiate sur un territoire, n'est naturellement pas le seul indicateur de densité valable sur une zone d'activité. La densité de l'emploi par ha ainsi que les volumes stockés par mètres carrés sont autant d'indicateurs qualifiant la densité d'une zone d'activité.

Dans ce sens les considérations suivantes seront directement reliées à ces réflexions préalables :

Si la densification du bâti est une composante permettant d'optimiser

le foncier, elle semble aujourd'hui déséquilibrée si on compare l'espace portuaire au nord à l'espace portuaire au sud de la route du Rhin.

Le port nord – autour des bassins du Commerce, de l'Industrie, Louis Armand – se perçoit comme un espace densément bâti et à forte intensité d'activité portuaire.

Le port sud est perçu comme un espace moins dense en matière de densité bâtie, ainsi qu'en matière d'exploitation de la voie fluviale à l'exception des activités de transbordement au terminal conteneur sud et à des installations propres de certaines entreprises.

Malgré les multiples raisons pour une faible densité dans une zone d'activité – espace de stockage, espace de retournement, organisation du travail industriel sur différents niveaux, constitution des réserves foncières, etc. –, il paraît légitime de soulever la question de la densification dans des secteurs bien précis et de creuser des pistes pour rentabiliser au maximum le foncier existant.



ENJEUX PORTUAIRES DE LA RÉGION TRANSFRONTALIÈRE DE STRASBOURG



L'intégration port-ville



À Strasbourg, la relation port-ville se caractérise depuis le début du XX^e siècle par une cohabitation de deux entités distinctes – une ville habitée à l'ouest et une zone industrielle à l'est au bord du Rhin.

En conséquence, l'enjeu port-ville s'est essentiellement concentré sur le traitement de l'interface entre ces deux entités distinctes, « les terrains Starlette ».

Dans le contexte actuel de prémisses de développement durable et de défi européen, la problématique port-ville s'est amplifiée. L'enjeu simple d'interface est passé à un enjeu d'imbrication de deux systèmes : le système urbain et le système portuaire.

Ce constat fait émerger les questions suivantes : comment faire profiter la zone portuaire des aménités urbaines – transport en commun, espaces publics, interventions architecturales et paysagères et services aux salariés des entreprises ? Et comment dynamiser et enrichir la ville habitée avec la présence du port – son attractivité économique, sa desserte fluviale, son accès au Rhin et son paysage naturel et artificiel ?

La reconnexion du port à la ville par l'imbrication des deux systèmes nous semble avoir un grand intérêt à moyen et long terme pour deux raisons majeures :

L'acceptation d'un port en milieu urbain par les habitants est une première raison pour une mise en œuvre de cette imbrication port-ville. Comparé à d'autres villes portuaires, les Strasbourgeois ont – dans les meilleurs des cas – tendance à ignorer leur port. Le port de Strasbourg est peu perçu comme un outil au service de la population.

À l'exception du secteur du projet « Schéma directeur des Deux Rives », peu d'attention est prêtée au fonctionnement et à la vie portuaire. Réveiller l'intérêt et la curiosité des Strasbourgeois pour le monde portuaire devrait donc être une intention majeure du PAS. La découverte du monde portuaire permettra aux Strasbourgeois de changer d'attitude, et au port de construire des bases solides pour faire accepter des activités portuaires en milieu urbain.

Ceci passera par le dialogue, la négociation, mais également par des interventions esthétiques qui augmentent l'attractivité de la zone portuaire et donnent aux Strasbourgeois l'envie d'y aller : la création des façades attractives – des vitrines – à l'interface des secteurs, l'aménagement des lieux de promenades cycles et piétons, l'installation d'un éclairage mettant en valeur les espaces publics, l'illumination ponctuelle des installations portuaires pour faire vivre le paysage portuaire dans la nuit, la mise en scène des écluses, des portiques des terminaux conteneurs, ou la mise en place d'un centre de documentation ouvert aux Strasbourgeois (« maison du port ») seraient des moyens pour renouveler les relations port-ville.

Une deuxième raison majeure pour cette imbrication port-ville relève du défi de la « ville compacte » et fait émerger les réflexions suivantes.

Est-il souhaitable d'éloigner l'emploi des habitants d'une ville et de repousser des activités portuaires hors la ville dans des zones naturelles d'intérêt écologique ?

Ou encore d'éloigner des lieux de transbordement de marchandises de la zone de chalandise ?

Quels paysages naturels donnons-nous à voir aux générations futures ?



ENJEUX PORTUAIRES DE LA RÉGION TRANSFRONTALIÈRE DE STRASBOURG



Le territoire durable – tel qu'on l'imagine aujourd'hui – s'appuie sur des concepts de densification, de mixité, de proximité et de complexité spatiale, et non sur des concepts d'étalement, d'éparpillement ou de dilution. L'urbanisme qui a privilégié ces formes d'aménagement de « zoning » date du début du XX^e siècle.

Certes, une proximité de l'industrie et de l'habitat ne va pas de soi. Mais une articulation des réflexions urbaines et des dispositifs techniques en faveur d'une réduction des nuisances olfactives, sonores, atmosphériques et visuelles pourrait constituer la suite logique du processus de rapprochement port-ville, déjà en cours dans le secteur central du Schéma directeur Deux Rives.

Les villes de Hambourg, Rotterdam, Düsseldorf et Bâle – pour n'en citer que quelques-unes – ont « déplacé » de grandes parties de leur port hors

de la ville, d'une part pour des questions de cohabitation port-ville, d'autre part pour des questions stratégiques de développement portuaire. Dans ces villes, les terrains libérés par les activités portuaires ont été reconvertis en surfaces habitables et tertiaires de qualité, situées au bord de l'eau et à proximité du centre-ville.

Le port de Strasbourg n'est pas dans le même cas de figure : l'espace portuaire s'est déjà rétréci dans les dernières décennies et les milieux naturels entourant le port le contraignent dans ces limites. Par ailleurs, les caractéristiques environnementales remarquables du milieu rhénan ne permettent pas d'envisager un « déplacement » des activités portuaires.

Les enjeux sont d'une autre nature : le processus d'ouverture du port vers la ville et au-delà du Rhin est largement entamé et doit être poursuivi.



Bibliographie

Beyer, Antoine ; Débrie, Jean - **Les temporalités frontalières et urbaines du port de Strasbourg** ; programme FLUIDE (fleuve, urbain, intermodal, durable), juillet 2011

Contrat de développement CUS / Ville / P.A.S., Port autonome de Strasbourg, Communauté urbaine de Strasbourg, février 2011

Cahier d'espérance des entreprises de la zone portuaire de Strasbourg ; Chambre de commerce et d'industrie de Strasbourg, Groupement des usagers des ports de Strasbourg, Port autonome de Strasbourg, Ville de Strasbourg, décembre 2009

Port et trafic fluvial dans le Rhin supérieur ; Conférence franco-germano-suisse, Direction régionale de l'Équipement Alsace, décembre 2008



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

Directrice de publication : **Anne Pons, Directrice générale de l'ADEUS**

Équipe projet : **Janine Ruf (chef de projet), Maryline Roussette**

Photos : **Jean Isenmann** - Mise en page : **Sophie Monnin**
© ADEUS - Numéro ISSN : 2109-0149

Notes et Actualités de l'urbanisme sont consultables sur le site de l'ADEUS www.adeus.org