

LES RENCONTRES DE L'ADEUS

SYNTHÈSE 19^e RENCONTRE

CYCLE PORT : ENJEUX ÉCONOMIQUES ET TERRITORIAUX
STRASBOURG



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

LES PORTS,

FACTEURS CLÉS POUR L'INDUSTRIE ET LA LOGISTIQUE



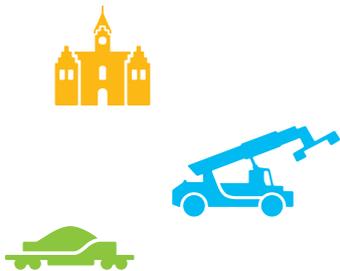
PAS

PORT AUTONOME DE STRASBOURG

Sommaire

Visibilité, efficacité et attractivité - - - - - 3
Catherine Trautmann, Présidente du Port autonome de Strasbourg

Les ports, facteurs clés pour l'industrie et la logistique - - - - - 5
Dr Philippe Verny, Fondateur et Directeur scientifique de Mobis Neoma, Chercheur affilié à l'INRETS et à l'ULCO-IMN



BIOGRAPHIE

Jérôme VERNY, fondateur et directeur de l'institut de recherche en transport international MOBIS, est Docteur en transport et logistique (Université de Lille), ingénieur transport diplômé de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées et de l'Ecole Supérieure des Transports (Paris). Expert reconnu à l'international en transport et logistique, il accompagne depuis une quinzaine d'années des entreprises et des institutions publiques dans la mise en place d'innovations logistiques leur offrant une optimisation de leur performance.

En 2009, Jérôme VERNY a reçu le prix international du jeune chercheur en transport décerné par l'OCDE-FIT (Forum International des Transports) en présence de 52 ministres des transports réunis à cette occasion à Leipzig. Il est l'auteur de plus de cent publications nationales et internationales dans des revues académiques (International Journal of Production Economics, Revue d'Économie Régionale et Urbaine, etc.), dans des ouvrages collectifs ainsi que dans la presse économique (The Independent, Les Echos, La Tribune, Le Nouvel Économiste, etc.) et la presse spécialisée en supply chain management.

Les travaux développés actuellement par Jérôme VERNY s'inscrivent dans le cadre de la nouvelle géographie économique. Les projets en cours avec son équipe traitent de la performance logistique des entreprises et des politiques de transport et d'aménagement du territoire.

Jérôme VERNY occupe diverses responsabilités au sein d'organismes publics et privés :

- * Expert international en transport et logistique, missions pour la banque mondiale, la CNUCED, l'OCDE, l'UE28 ;
- * Expert auprès de la DGCS (Direction Générale de la Compétitivité, de l'Industrie et des Services), Section Thématique Logistique de la CNS (Commission Nationale des Services) ;
- * Expert agréé auprès du MESR (Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche) dans le cadre des politiques d'incitation à la R&D des entreprises ;
- * Administrateur du pôle de compétitivité logistique Novalog ;
- * Administrateur de l'IDIT (Institut du Droit International et des Transports) ;
- * Membre du Comité de Direction de l'EST (groupe ENOES, 1^{ère} formation pour les experts comptables et les logisticiens) ;
- * Membre du comité de pilotage des GRR (Grands Réseaux de Recherche) ;
- * Co-responsable de l'axe 1 "Performance logistique", membre du Comité Scientifique et du Comité de Pilotage du GRR LMN (Grand Réseau de Recherche Logistique, Mobilité, Numérique).



CYCLE PORTS - ENJEUX ÉCONOMIQUES ET TERRITORIAUX

Traduction simultanée français/allemand

- ↳ **Anvers : la métamorphose d'une ville-port**, le 15 octobre 2013 avec **Bernardo Secchi**, Architecte urbaniste, Grand Prix du Jury en 2004 et **Paola Vigano**, Architecte urbaniste, Grand Prix de l'Urbanisme 2013 <http://www.adeus.org/productions/17e-rencontre-de-ladeus>
- ↳ **Les ports, facteurs clés pour l'industrie et la logistique**, le 3 juillet 2014 avec le **Dr. Jérôme Verny**, Fondateur et Directeur scientifique de Mobis Neoma – Institut international de recherche en transport, Professeur associé à Rouen Business School, Chercheur affilié à l'INRETS et à l'ULCO-IMN <http://www.adeus.org/productions/19e-rencontre-de-ladeus>
- ↳ **Compétition logistique mondiale : quelles réponses locales ?** 12 février 2015 avec **Paul Ham**, General Manager Business Development, Europe Container Terminals B.V. (ECT), Rotterdam

Le mot de la Présidente

Visibilité, efficacité et attractivité



Catherine TRAUTMANN
Présidente du Port autonome de Strasbourg

Tout le monde s'interroge sur quelques questions clés, s'agissant à la fois de l'avenir économique, de l'avenir de nos sociétés urbaines et de la combinaison possible des espaces dans lesquels on travaille, on habite et que l'on investit. Je pense en particulier à cette combinaison spécifique du Port et de ses paysages avec la forêt rhénane et le quartier.

Les atouts et les enjeux du PAS et de sa zone portuaire sont des questions que nous nous posons en permanence dans les décisions qui concernent aussi bien les infrastructures, les activités et l'espace que nous occupons. Des tensions peuvent exister entre la ville et sa progression et le port. Cette fameuse question de l'interface ville/port qui se pose, et nous l'avons choisi ainsi, en termes de cohabitation entre activités et habitats et de relation paysagère. Nous avons procédé il y a déjà quelques temps à ce que nous avons appelé un cahier d'espérance avec la CCI, qui a exprimé d'abord les attentes des usagers du port et ce que le port représentait pour eux. C'est un premier aperçu de ce qui peut diriger la stratégie de développement portuaire.

Gagner en visibilité en réaffirmant la vocation économique de la zone portuaire de Strasbourg, gagner en efficacité en renforçant la performance du système de transport de la zone, gagner en attractivité en travaillant sur la requalification paysagère, et aussi gagner en service aux entreprises pour ne pas être dans une zone d'activités industrielle banale.

Dans ce contexte, il a été indispensable d'élaborer un contrat de développement entre le PAS, la Ville de Strasbourg et la CUS (cela n'existait pas jusque-là), avec la volonté de nous donner un cadre qui permette aux entreprises d'avoir de la visibilité sur l'avenir, de permettre aux habitants de savoir comment la ville allait se transformer et de définir les stratégies où les acteurs (collectivités, PAS, acteurs privés) trouvent les bons points d'équilibre.

Dans ce contrat de développement, nous avons dégagé trois enjeux. Le premier enjeu commun est le positionnement portuaire dans le développement économique. La zone portuaire de Strasbourg est à la fois un hub de connexion des différents modes de transports de marchandises, mais aussi une zone d'activités logistique et industrielle majeure à l'échelle de notre agglomération, mais aussi de la région. Le PAS est aménageur, gestionnaire de son domaine, il assure aussi l'entretien et la maintenance des espaces publics, ce n'est donc pas une simple zone d'accueil. La Ville de Strasbourg, elle, a un passé, un présent, un avenir industriel. La zone portuaire est le principal espace de la ville dans lequel cette vocation industrielle existe et il est vrai que pendant des années, le port était le grand oublié de toutes les perspectives, de tous les contrats de plans et tout simplement parce que l'industrie était reléguée en quelque sorte à la frontière. C'est le travail avec la ville de Kehl, en s'élargissant au-delà

du Rhin, qui a permis de retrouver une dimension portuaire nouvelle. Le port se place sur le créneau d'une logistique de plus en plus durable et cette dynamique logistique est polarisée en particulier sur l'aire strasbourgeoise sous la forme d'un corridor d'échange et de flux, à l'échelle européenne. Nous avons aujourd'hui le statut de deuxième port fluvial français et nous sommes aussi la plus grande zone logistique d'Alsace, où sont présents le plus grand nombre de transporteurs et de prestataires logistiques. Le Port a donc un rôle de logistique de distribution internationale, européenne, nationale et régionale. Cela présente des atouts de premier plan en comparaison d'autres régions françaises. Un positionnement stratégique sur le Rhin qui permet un accès privilégié à Rotterdam et Anvers, qui sont les premiers ports d'Europe, principale porte d'entrée européenne du commerce international. Une multimodalité très vivace qui est appuyée sur une infrastructure fluviale et un outillage portuaire d'excellent niveau, ce qui permet de transporter des colis lourds fabriqués dans la région voisine de Franche Comté. C'est donc un outil particulièrement stratégique sur le plan industriel. Une base industrielle forte et diversifiée qui soutient une activité logistique puissante, un savoir-faire qui est reconnu dans le milieu logistique, et puis c'est aussi une activité fortement créatrice d'emplois.

Le deuxième enjeu : les mutations urbaines. Ces mutations sont nécessaires, elles appartiennent à la vie de la cité et de son évolution. C'est la partie centrale du port qui a toujours été l'objet de toutes les tentations et de tous les désirs. La prolongation du tramway vers Kehl est un élément qui résume, d'une certaine façon, cette extension

de l'urbanisation dans la partie centrale, mais en même temps aussi une manière de faire lien entre les différents espaces et les différentes activités. La transformation d'espaces portuaires en friches représente donc une opportunité exceptionnelle pour créer des espaces urbains qualitatifs et résoudre les difficultés d'accès à la zone portuaire, qui est également un objectif de ces transformations. L'acceptabilité sociale et la perception par les riverains des activités industrielles ou de transport sont aussi des éléments qui caractérisent l'enjeu de ces mutations.

Le troisième enjeu est lié au portage par le Port d'une stratégie de développement de son activité par la création de nouvelles offres foncières pour répondre au besoin d'implantation d'entreprises nouvelles ou d'extension des entreprises existantes. La reconstitution de l'offre foncière suite à la reconversion urbaine dans un secteur tendu est évidemment une des questions clés. Le port a choisi aussi un développement externe au territoire strasbourgeois pour pouvoir compenser les pertes foncières sur son terrain de base, avec le port de Lauterbourg, sur environ 70 hectares, ou l'extension du port de Marckolsheim sur 23 hectares. Sur la CUS, la circonscription portuaire est particulièrement sensible, elle est encadrée par des milieux environnementaux de grande valeur. Nous souhaitons, au niveau des collectivités, les préserver, et ce n'est pas facile puisque la caractéristique des terrains portuaires c'est d'être regagnés par les friches et donc par une forêt rhénane particulièrement vivace, ou par quelques zones humides ici ou là. Si on contraint les ports à être dans des sites dans lesquels il faut garder des réserves foncières et que ces réserves foncières ne sont pas destinées à l'activité, elles risquent de devenir des zones de compensation de tous les plans de protection des paysages ou de la biodiversité. Ce sera de plus en plus compliqué d'avoir des entreprises et de l'industrie sur nos territoires.

Des préoccupations communes ont émergé dans le contrat de développement. La première consiste à réaffirmer la vocation économique du port dans un contexte de mutations urbaines. Nous avons associé les entreprises et les partenaires du port, ce qui s'est traduit par une étude en co-maîtrise d'ouvrage, visant à l'élaboration du schéma directeur des Deux-rives.

La deuxième préoccupation est de favoriser l'accessibilité. Nous avons une distance concernant l'activité portuaire qui représente 10 km le long du Rhin, et nous avons deux infrastructures qui assurent l'accessibilité depuis l'Allemagne. Donc c'est évidemment sur ces accès, sud et central, que se concentrent les problématiques, la route du Rhin par exemple, le pont de l'Europe, mais aussi la RN363 ou l'AL 98 pour connecter l'axe autoroutier allemand. Mais c'est peu, par rapport à des accès pour un port qui a des activités de transports et des activités de logistiques particulièrement développées. La troisième préoccupation est le renforcement de l'attractivité de la zone. Nous avons bien avancé, à la fois dans les services aux entreprises et dans la communication auprès de l'ensemble des entreprises installées sur le territoire. Nous avons comme quatrième préoccupation le réaménagement qualitatif de la zone portuaire. C'est vrai que le système du port lui-même, qui prévoit des contrats d'amodiation, crée des zones non occupées qui sont souvent des réserves foncières. Celles-ci sont louées et payées. Il n'y a pas beaucoup de friches sur le PAS, du fait même de ce système d'amodiation qui nous permet de rester propriétaire du terrain et de maîtriser la stratégie de développement du site.

Concernant l'avenir, nous sommes liés aux autres ports rhénans, en particulier dans un travail partenarial dans le cadre du programme RTE-T européen. Nous sommes pilotes et coordinateurs de ce programme qui fédère neuf ports du Rhin

supérieur, avec un soutien financier de la Commission. Ce programme nous permet d'établir un diagnostic et des éléments stratégiques communs, même si nous sommes des ports en concurrence. Je crois qu'il est important, par ce maillage multimodal et la recherche de ces équilibres urbains et industriels, de logistique et de transports, de rechercher le dessein d'un territoire du XXI^e siècle, respectueux des normes du développement durable.



Les ports, facteurs clés pour l'industrie et la logistique



Dr. Jérôme VERNY

Fondateur et Directeur scientifique de Mobis Neoma – Institut international de recherche en transport, Professeur associé à Rouen Business School, Chercheur affilié à l'INRETS et à l'ULCO-IMN.

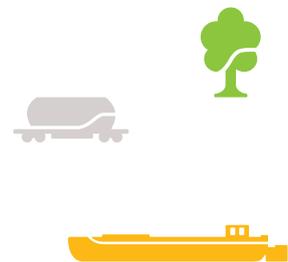
Les ports, simples lieux de transit ou également zones d'activités industrielles et logistiques ? L'exemple du port de Strasbourg.

Au cours des dernières décennies, la multiplication et la dissociation des pôles de production et des marchés de consommation, à l'échelle mondiale, ont donné lieu à une explosion des flux de marchandises. Dans ce contexte, les ports, en tant qu'interface entre les réseaux terrestres et maritimes, occupent une place particulière dans le système mondialisé des échanges, mais aussi dans le système productif. En effet, leur fonction initiale de transit leur a permis de développer des activités industrielles et de se présenter non seulement comme des portes d'entrée et de sortie des marchandises, mais aussi comme des pôles de production à part entière.

Parmi les ports de commerce, les ports fluviaux constituent un cas particulier, par leur situation géographique intracontinentale, au cœur des réseaux de transport terrestres. Dès lors, se pose la question du fonctionnement du système industrialo-portuaire dans et à proximité des espaces urbains. Comment a-t-il évolué, dans le cadre du double processus de mondialisation des échanges et de réorganisation

des systèmes productifs des pays occidentaux ? Comment la relation entre industrie et trafic portuaire s'organise-t-elle ? Comment la logistique peut-elle permettre d'optimiser cette relation et renforcer la compétitivité des systèmes industrialo-portuaires fluviaux ?

Le port de Strasbourg s'offre donc comme un terrain d'étude privilégié pour analyser l'influence des activités de transport et de logistique sur le développement et/ou la réorganisation des clusters industrialo-portuaires fluviaux. Par sa situation géographique frontalière, la capitale alsacienne constitue un passage essentiel entre la France et l'Allemagne. La capitale alsacienne est devenue une place portuaire fluviale de première importance, marquée par la création de l'établissement public du Port Autonome de Strasbourg (PAS) en 1924. Elle a aussi vu se développer, après 1945, un tissu industriel en relation avec le trafic marchand (implantation par exemple de General Motors et de ses sous-traitants en 1968). Dans un environnement économique toujours plus concurrentiel, l'intensification de la relation entre les ports et les activités logistiques peut-elle être un levier pour le renforcement de la compétitivité des territoires ?



Strasbourg, un cluster portuaire majeur du Rhin supérieur

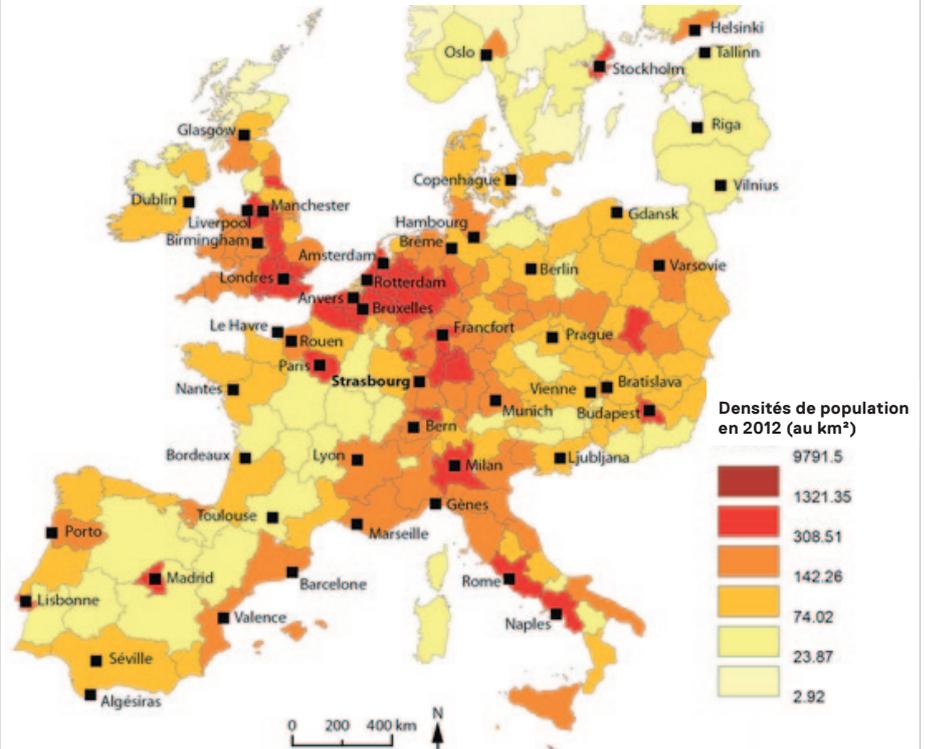
Une situation de carrefour intermodal au cœur de l'axe rhénan

Strasbourg présente une situation géographique excentrée dans le cadre français, mais une position beaucoup plus centrale dans l'espace économique ouest européen. Cette situation géographique procure à la capitale alsacienne, à l'échelle européenne, plusieurs avantages. Tout d'abord, celui d'être situé sur le principal axe de transport du continent, tant sur le plan fluvial (le Rhin) que sur le plan routier ou ferroviaire. Ensuite, celui d'être positionné au cœur du principal territoire de production européen. Enfin, celui d'être à la frontière franco-allemande, et de pouvoir se positionner potentiellement comme une interface entre les deux pays (carte ci-contre).

Concernant les réseaux de transport, Strasbourg se situe au carrefour de quatre corridors TEN-T¹ : mer du Nord-Méditerranée, Rhin-Alpes, Atlantique et Rhin-Danube. La capitale alsacienne constitue par ailleurs un pôle de connexion entre le corridor « Atlantique » et le corridor « Danube ». Ces corridors sont à la fois routiers, ferroviaires et fluviaux, ce qui renforce l'importance de la place strasbourgeoise dans le cadre de la politique européenne des transports.

Pour le transport fluvial, les ramifications par canaux ou affluents du Rhin à partir du port de Strasbourg sont très limitées, contrairement aux ports allemands situés en aval. Cette situation au sein des réseaux de transport distingue non seulement Strasbourg des ports rhénans situés en aval (Mannheim et Ludwigshafen

SITUATION GÉOGRAPHIQUE DE STRASBOURG EN EUROPE DE L'OUEST



source : MC - MOBIS-NEOMA BS, juin 2014 ; Eurostat, 2012

à la confluence du Rhin et du Neckar, Wiesbaden et Mayence à la confluence du Rhin et du Main, Coblenz à la confluence du Rhin et de la Meuse), mais aussi des ports belges et néerlandais, connectés par canaux au Rhin. Cela implique aussi le caractère nécessairement multimodal du hub strasbourgeois au sud de la Rhénanie. Strasbourg constitue une plateforme d'import-export alternative pour les entreprises de son hinterland, n'étant situé qu'à 40 heures par bateau de l'embouchure du Rhin. Toutefois, la capitale alsacienne se situe aussi sur un axe fluvial parsemé d'autres ports importants, notamment dans sa partie supérieure.



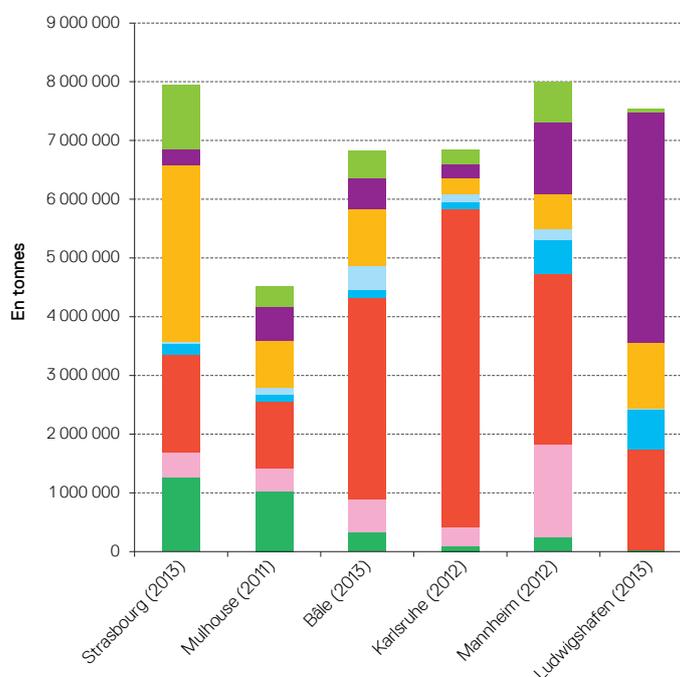
1. TEN-T : Trans-European Transport Networks.

Le port de Strasbourg dans le système portuaire de la vallée du Rhin : vers une coopération

Le choix est fait dans cette étude de comparer Strasbourg avec les ports du Rhin supérieur au tonnage annuel supérieur à 4 millions de tonnes ces dernières années, à savoir d'amont en aval : Bâle, Mulhouse, Karlsruhe, Mannheim et Ludwigshafen, ces deux derniers étant situés l'un en face de l'autre.

Le port de Strasbourg s'affirme comme le second port du Rhin supérieur, par le tonnage des marchandises qui y transitent avec quasiment 8 millions de tonnes en 2013, juste derrière le port de Mannheim qui le précède de quelques dizaines de milliers de tonnes. Le port de Strasbourg est un port d'importation (5,3 millions de tonnes en 2013) plus qu'un port d'exportation (2,7 millions de tonnes en 2013) des marchandises. Le port de Strasbourg se distingue des autres ports par la prédominance des graviers et matériaux de construction ainsi que des biens manufacturés et des produits agricoles. La place qu'occupent les graviers et matériaux de construction dans le trafic est liée à la présence de nombreuses carrières et gravières le long du Rhin. Ceci explique aussi pourquoi les ports secondaires dépendant du port de Strasbourg sont spécialisés dans l'exportation de ce type de vrac. Le trafic de produits manufacturés est une spécificité du port strasbourgeois, comme l'attestent les indices de spécialisation qu'il présente pour cette catégorie de produits (tableau ci-dessous).

RÉPARTITION DES PRODUITS TRANSITANT PAR LES PRINCIPAUX PORTS DU RHIN SUPÉRIEUR (TRAFIC TOTAL : ENTRÉES ET SORTIES)



sources : Port Autonome de Strasbourg, Port de Mulhouse-Rhin, Ports of Switzerland, Stadt Karlsruhe, Hafengesellschaft Mannheim, Rheinland Pfalz Statistische Landesamt.

INDICE DE SPÉCIALISATION DES PORTS DU RHIN SUPÉRIEUR²

	Produits manufacturés	Engrais et produits chimiques	Graviers et matériaux de construction	Produits métallurgiques	Minerais déchets pour la métallurgie	Produits pétroliers et autres combustibles	Denrées alimentaires	Produits agricoles, sylvicoles et de la pêche	Total
Strasbourg (2013)	1,98	0,22	2,34	0,20	0,52	0,54	0,66	2,23	1
Mulhouse (2011)	1,08	0,78	1,10	1,20	0,65	0,64	1,12	3,16	1
Bâle (2013)	0,98	0,48	0,87	2,85	0,44	1,28	1,05	0,68	1
Karlsruhe (2012)	0,51	0,22	0,24	0,93	0,39	2,03	0,60	0,19	1
Mannheim (2012)	1,24	0,94	0,45	1,09	1,65	0,93	2,51	0,43	1
Ludwigshafen (2013)	0,12	3,20	0,92	0,02	2,09	0,58	0,00	0,04	1
Total	1	1	1	1	1	1	1	1	1

sources : Port Autonome de Strasbourg, Port de Mulhouse-Rhin, Port of Switzerland, Stadt Karlsruhe, Hafengesellschaft Mannheim, Rheinland Pfalz Statistische Landesamt.

2. Formule de l'indice de spécialisation : $I = (Px/Pt)/(Rx/Rt)$

- Soit I l'indice de spécialisation.
- Soit Px le trafic du produit x dans le port P.
- Soit Pt le trafic total dans le port P.
- Soit Rx le trafic du produit x dans l'ensemble des ports de la région R (ici, le Rhin supérieur).
- Soit Rt le trafic total dans l'ensemble des ports de la région R.

Interprétation : si l'indice est supérieur (respectivement inférieur) à 1, alors le type de produit est surreprésenté (respectivement sous-représenté) dans le port, par rapport aux autres ports de la région étudiée. Plus l'indice d'un produit est élevé, plus la spécialisation du port dans le trafic de ce produit est forte, par rapport aux autres ports étudiés.

Les ports allemands présentent un profil plus spécialisé, en particulier Karlsruhe et Ludwigshafen. Karlsruhe étant un port dominé par le trafic pétrolier en raison de la présence des importantes raffineries MÖR (Mineralölraffinerie). Quant au port de Ludwigshafen, il est largement orienté vers l'exportation de produits chimiques, en lien avec l'usine BASF. Le port de Bâle est un peu particulier, puisqu'il s'agit du seul port fluvial suisse de marchandises. Son trafic est, comme ceux de Mannheim et de Karlsruhe, dominé par les flux pétroliers, avec toutefois une bonne représentation des produits alimentaires.

L'analyse du trafic des ports fluviaux du Rhin supérieur par familles de produits met en avant une activité portuaire manifestement liée au tissu industriel de chaque hinterland. Au-delà d'une simple concurrence entre les ports apparaît aussi une spécialisation de certains d'entre eux vers des types de familles de produits renforçant leur complémentarité. Cette tendance à la spécialisation laisse entrevoir des possibilités de « coopétition », c'est-à-dire de coopération entre des ports en compétition.

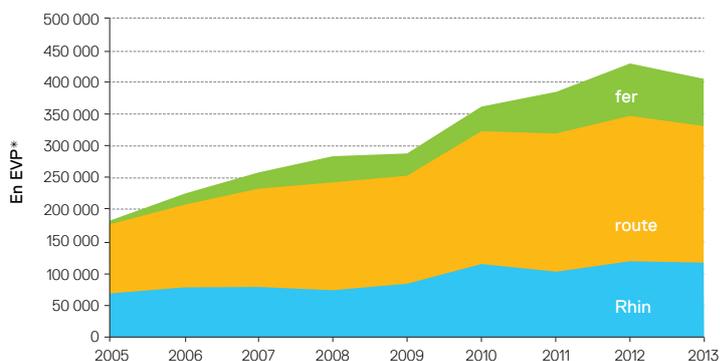
De 2005 à 2013, seuls les produits manufacturés ont connu au port de Strasbourg une croissance soutenue (+62 %). L'essor du trafic des produits manufacturés est à mettre en lien avec l'augmentation du trafic de conteneurs (graphique ci-contre). Celui-ci est actuellement en plein développement (+122 % entre 2005 et 2013) et souligne l'évolution du cluster strasbourgeois vers les importations et exportations de produits finis ou semi-finis à forte valeur ajoutée. Cette évolution pose alors la question de la relation entre le port et le tissu industriel de Strasbourg, et plus précisément le fonctionnement du cluster industrialo-portuaire. Le trafic de conteneurs vient-il simplement s'ajouter aux autres trafics ou reflète-t-il une évolution dans les schémas d'implantation des industries, ainsi que dans leurs méthodes de production et de distribution, pouvant participer à l'élargissement de l'influence du port dans la mise en place des nouvelles chaînes logistiques globales ?

En outre, l'évolution de la répartition des flux de conteneurs par modes de transport révèle une autre évolution, à savoir le plus fort accroissement de la route (+99 % entre 2005 et 2013) et du fer (+1 485 % entre 2005 et 2013) que de la voie fluviale (+67 % entre 2005 et 2013). Cette dynamique souligne le renforcement du caractère multimodal de la plateforme logistico-portuaire strasbourgeoise grâce au développement du trafic de conteneurs.



ÉVOLUTION DU TRANSPORT DE CONTENEURS DANS LE PORT DE STRASBOURG DE 2005 À 2013

source : Port autonome de Strasbourg



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



Les enjeux du développement de la logistique pour le développement industriel strasbourgeois

La logistique comme facteur de mise en relation des composants d'un cluster susceptible de se dissoudre

Sans pour autant exercer de pression foncière particulièrement forte, l'espace urbain de Strasbourg impose donc au port des contraintes d'extension. La zone industrialo-portuaire étant déjà largement occupée par les entreprises (320 établissements en 2014¹), les nouveaux établissements qui souhaitent s'implanter ou s'agrandir peuvent donc être tentés de migrer vers les zones d'activités situées aux marges périurbaines de l'agglomération. Ce processus pourrait alors se traduire par la relocalisation d'une partie de l'appareil productif portuaire et par un éclatement spatial du cluster.

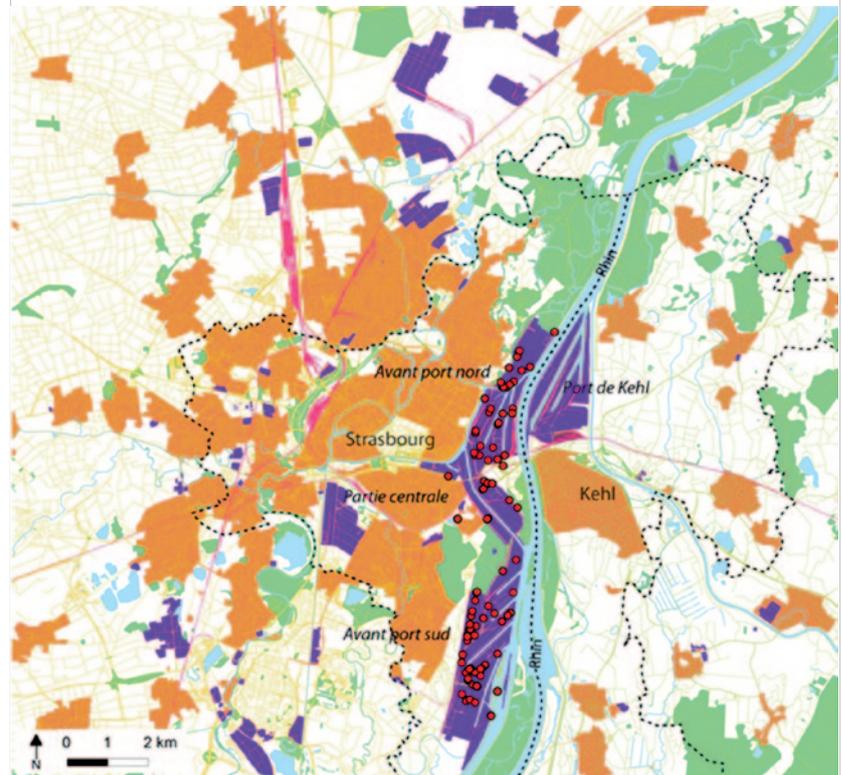
La disjonction spatiale de plus en plus forte qui pourrait découler de ce processus de desserrement industriel impliquerait l'élaboration d'un système logistique performant, pour permettre aux établissements des zones industrielles périphériques de continuer à fonctionner en synergie avec le port. En effet, dans ce contexte de découplage entre le port et les industries, les distances entre les établissements industriels et le port s'allongent de plus en plus (schéma ci-contre). Le pré- et le post-acheminement portuaire des marchandises génèrent alors de nouveaux coûts pour les entreprises, d'autant que ces flux traversent un espace urbain où le trafic automobile est déjà dense.

L'amélioration de la performance de l'acheminement des marchandises entre le port et les zones industrielles excentrées pourrait devenir un nouvel enjeu de compétitivité pour le port de Strasbourg. En effet, si les autres villes portuaires rhénanes présentent des configurations similaires, alors celles qui adopteront le système logistique le plus performant s'affirmeront comme les places portuaires les plus intéressantes pour de nouveaux investisseurs industriels. Dans cette optique, les infrastructures de transport terrestres occuperont une place essentielle dans le choix d'implantation des entreprises.

1. Source : Port autonome de Strasbourg, 2014.

LE PORT DE STRASBOURG ET SES INDUSTRIES

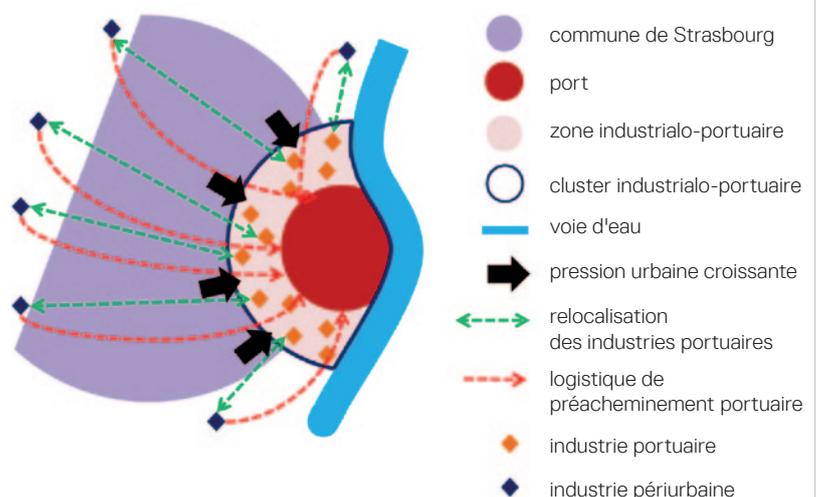
source : MOBIS, 2014



- industrie portuaire
- zone industrielle
- espace bâti
- espace vert
- réseau routier
- réseau ferré
- fleuve
- limite communale

ÉMERGENCE D'UNE LOGISTIQUE PORTUAIRE

source : MOBIS, 2014



L'avenir du cluster industrialo-portuaire strasbourgeois : quelques scénarii d'évolution

Cela dit, une autre voie peut être prise, à savoir celle du développement de plates-formes portuaires secondaires extérieures à l'agglomération strasbourgeoise. C'est celle que semble avoir adopté le port de Strasbourg à travers le développement du port de Lauterbourg : 48 ha dédiés à la logistique et à l'industrie, ainsi qu'un nouveau terminal conteneurs. Le problème qui se posera alors au port de Lauterbourg sera relatif à son éloignement du port de Strasbourg. En effet, les seules entreprises qui seront susceptibles de s'y implanter seront celles qui ne présenteront pas la nécessité de s'installer au sein d'un cluster, afin de bénéficier d'activités de services annexes, ou simplement de se localiser dans une grande agglomération.

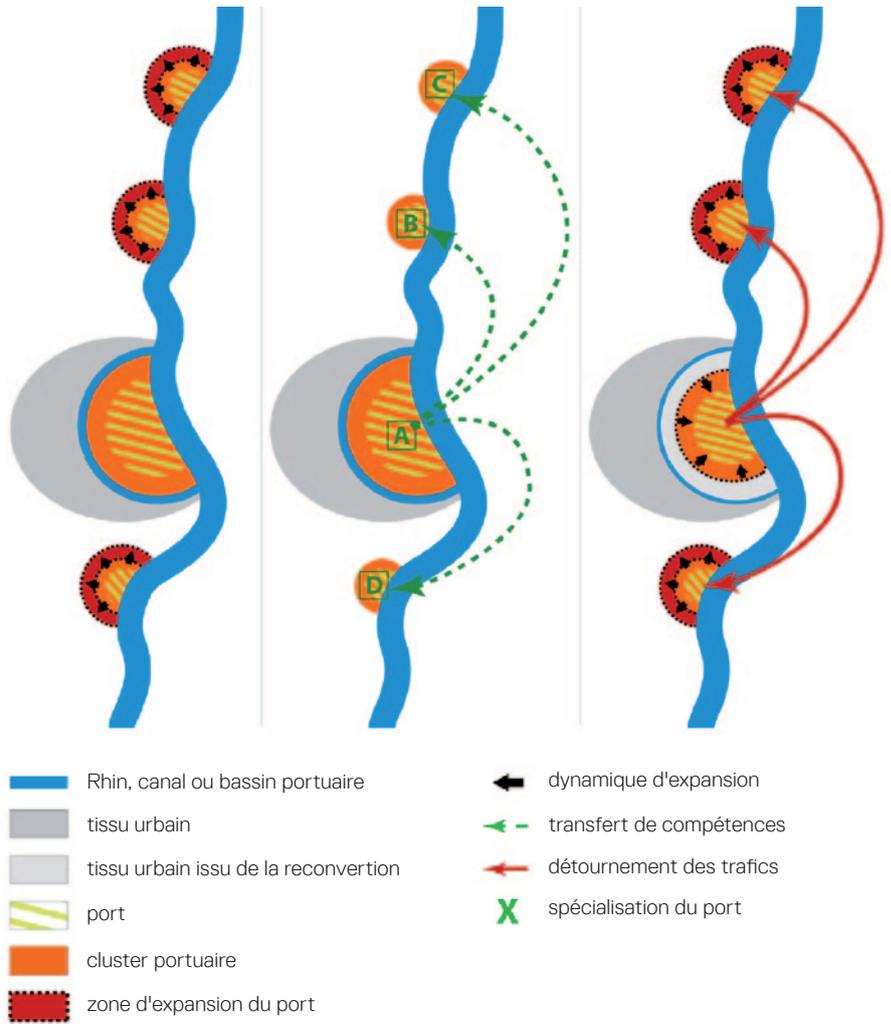
Le développement d'un réseau de plates-formes portuaires secondaires, conjugué au processus de reconversion progressive du port de Strasbourg, constitue peut-être les prémises des futurs schémas d'implantation des industries accompagnés d'une évolution des méthodes de production et de distribution. Cette dynamique pourrait participer à la mise en place des nouvelles chaînes logistiques globales favorable à l'élargissement de l'influence du port dans son hinterland. Il est possible d'imaginer le déplacement progressif du cluster portuaire de Strasbourg vers Lauterbourg, mais aussi vers d'autres ports dépendant de l'établissement public, comme Marckolsheim. Mais l'évolution du port de Strasbourg pourrait aussi tendre vers une réorganisation des différentes entités qui le composent, avec de nouvelles spécialisations, un déplacement des activités industrialo-portuaires présentant les plus fortes nuisances vers les ports secondaires les plus éloignés de l'agglomération strasbourgeoise, et le maintien à Strasbourg des fonctions qui peuvent s'intégrer le plus facilement dans la dynamique socioéconomique urbaine actuelle.

Dès lors, plusieurs scénarii d'évolution du cluster industrialo-portuaire strasbourgeois peuvent être présentés (schéma ci-dessous). Le premier est celui de la saturation du cluster et du report consécutif de son développement vers les ports secondaires, en particulier Lauterbourg et Marckolsheim. Dans le scénario de l'hypothèse 1, le développement des annexes se ferait sans spécialisation particulière des ports secondaires, qui accueilleraient les différentes activités au gré des stratégies des entreprises.



LES SCÉNARII D'ÉVOLUTION DU CLUSTER INDUSTRIALO-PORTUAIRE STRASBOURGEOIS ET DE SES ANNEXES

source : MOBIS, 2014



Dans le second scénario, le développement du port de Strasbourg se retrouverait aussi limité par effet de saturation, et le développement des ports secondaires se ferait alors par spécialisation selon les familles de produits. Cette spécialisation pourrait aussi toucher le port de Strasbourg. Il serait possible d'imaginer une spécialisation vers les activités générant le moins de nuisances ou de risques, comme le trafic de conteneurs et la logistique, en raison de la proximité des habitations. Mais il semble plutôt que les activités à risque, comme le stockage du pétrole, restent à Strasbourg, en raison du coût du transfert de cette activité vers les ports secondaires, et que ces derniers accueillent plutôt de nouvelles activités en expansion, comme le trafic de conteneurs. C'est d'ailleurs dans cette optique que le nouveau terminal de conteneurs de Lauterbourg a été construit.

Enfin, dans le dernier scénario, l'expansion des annexes portuaires serait non seulement le fruit du développement des activités logistiques, industrielles et portuaires le long de la rive française du Rhin, mais aussi du transfert d'une partie des activités du port de Strasbourg, qui connaîtrait une rétraction. La rétraction en question serait le fruit d'une reconversion d'une partie du port vers les fonctions résidentielle, servicielle, commerciale et/ou de loisir comme l'a connu le port historique de Dunkerque.

S'il est toujours délicat de présenter des scénarii prospectifs, il semble que le port de Strasbourg connaît des changements structurels, tant sur le plan de ses trafics que de son tissu industriel. Par conséquent, la stratégie qu'adopteront l'établissement public et les autorités municipales et communautaires strasbourgeoises sera susceptible de guider le processus d'adaptation du cluster.

Conclusion

Les enjeux socioéconomiques - découlant de l'évolution à la fois des trafics portuaires et des schémas d'organisation de la production et de la distribution - nécessitent de poser de nouvelles stratégies visant à affirmer l'importance du port dans le développement économique territorial. Il ne s'agit plus de connecter/déconnecter les activités industrielles et portuaires entrant potentiellement en conflit avec l'interface urbaine, mais d'envisager plus globalement une optimisation des schémas logistiques entre les différentes zones d'activités composant le territoire de l'agglomération : espace urbain, port fluvial, cluster industrialo-portuaire, zones industrielles et logistiques de l'arrière-pays de proximité, etc. Les objectifs en termes de gouvernance territoriale visent désormais l'efficacité et la durabilité. Il s'agit de pérenniser, voire d'accroître les trafics portuaires et de fait, l'ensemble des activités industrielles et logistiques qui y sont liées, en fonction des spécificités du territoire concerné.

L'étude de l'évolution des relations port fluvial-industrie-zone urbaine se justifie à plus d'un titre dans le cas du port de Strasbourg. Non seulement, le port fait partie d'un bassin fluvial particulièrement dynamique, mais la reconfiguration de son tissu industrialo-portuaire présente des perspectives d'évolution positive majeures. En effet, la logistique vient apaiser et renouveler les relations ville-port mais permet aussi d'envisager de nouvelles perspectives d'aménagement et de planification pour les acteurs du cluster industrialo-portuaire strasbourgeois. Le port évolue par nature, au rythme de l'étalement urbain, de l'évolution des trafics et de la composition de son tissu industriel.

Toutefois, les perspectives offertes par l'insertion toujours plus poussée de la logistique dans les différents schémas organisationnels des flux du territoire strasbourgeois semblent pouvoir venir pallier les principales contraintes que rencontre le port de Strasbourg. Ainsi, si celui-ci voit son cluster industrialo-portuaire être restructuré sur le fond et sur la forme, son adaptation forcée pourrait lui apporter de nouveaux atouts. Les clefs de la compétitivité semblent en effet plus que jamais conditionnées par une structuration des différentes zones de production industrielle et logistique (attendant ou de proximité) et un degré avancé de multimodalité.





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

Directrice de publication : **Anne Pons, Directrice générale**
Responsable conférences : **Cathie Allmendinger**
Équipe projet : **Cathie Allmendinger** (chef de projet),
Nicole Crucy, Virginie Hamm, Jean Isenmann,
Youssef Katiri, Sophie Monnin, Pierre Reibel
N° projet : **1.3.1.2** - Photos : **Jean Isenmann**
Mise en page : **Sophie Monnin**
© ADEUS - Décembre 2014 - N° Issn : 2112-4167
Les publications et les actualités de l'urbanisme sont
consultables sur le site de l'ADEUS www.adeus.org