Histoire du port et analyse du système port-métropole

Jean-Alain Héraud

Séminaire APR-APSES – 21 mars 2024

Le Port de Strasbourg : quelques points clés

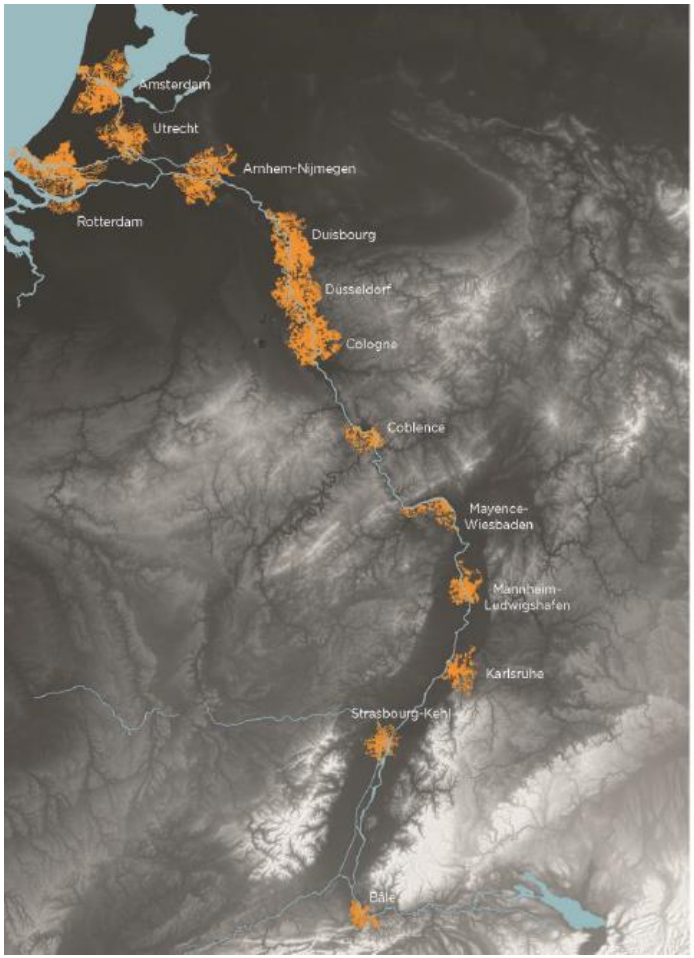
PAS
PORT AUTONOME DE STRASBOURG

- Deuxième port fluvial de France après Paris
- Plus grande zone industrielle du Grand Est
- 500 entreprises: 10 000 emplois directs
- Gouvernance unique en France (PAS): son CA associe l'Etat, la Ville, le Département, la Région, la CCI et le Port de Kehl
- Le territoire du PAS déborde l'agglomération: installations portuaires de Lauterbourg à Marckolsheim (toute la façade du Bas Rhin)
- C'est un port multimodal et multifonctionnel: fleuve, canaux, rail, route, gazoduc, etc. Logistique, production, tourisme…

Association de Prospective Rhénane

Echelle logistique européenne: l'espace rhénan portuaire

Via le Rhin, accès à Rotterdam, un des plus grands ports du monde…
Mais aussi accès à tout un continuum de ports rhénans, dont Duisburg, un des points d'arrivée des *Routes de la soie*



Source:

Equipe strasbourgeoise de POPSU-Métropole

Document repris dans:

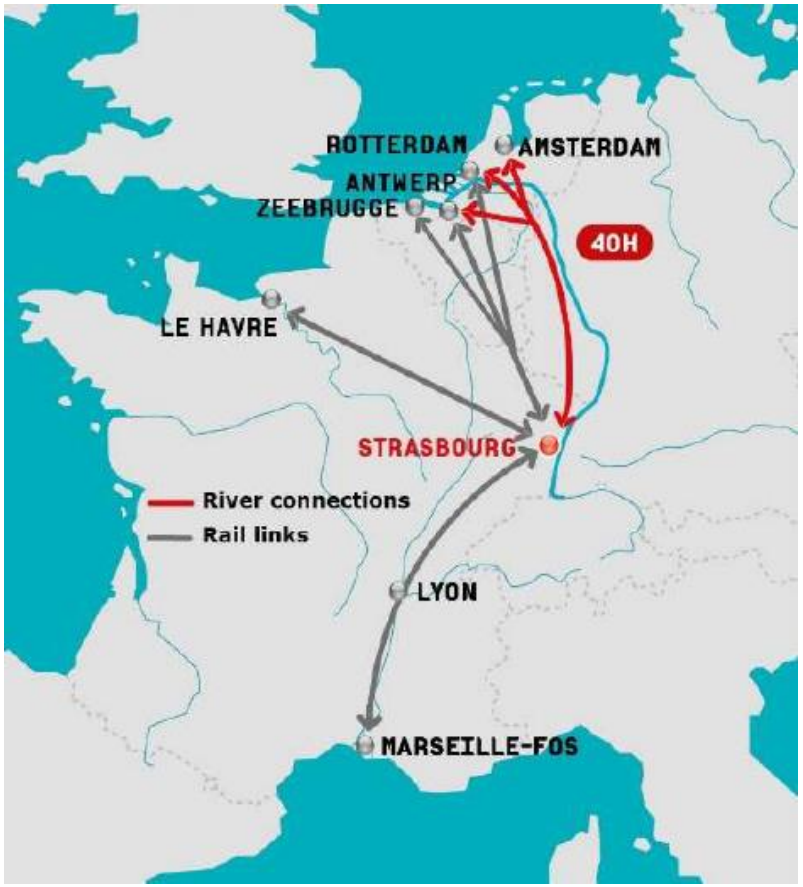
Beyer, Héraud, Rossano Steiner (2021),

De la ville port à la métropole fluviale. Un portulan pour Strasbourg,

Ed. Autrement / Flammarion

Association de Prospective Rhénane

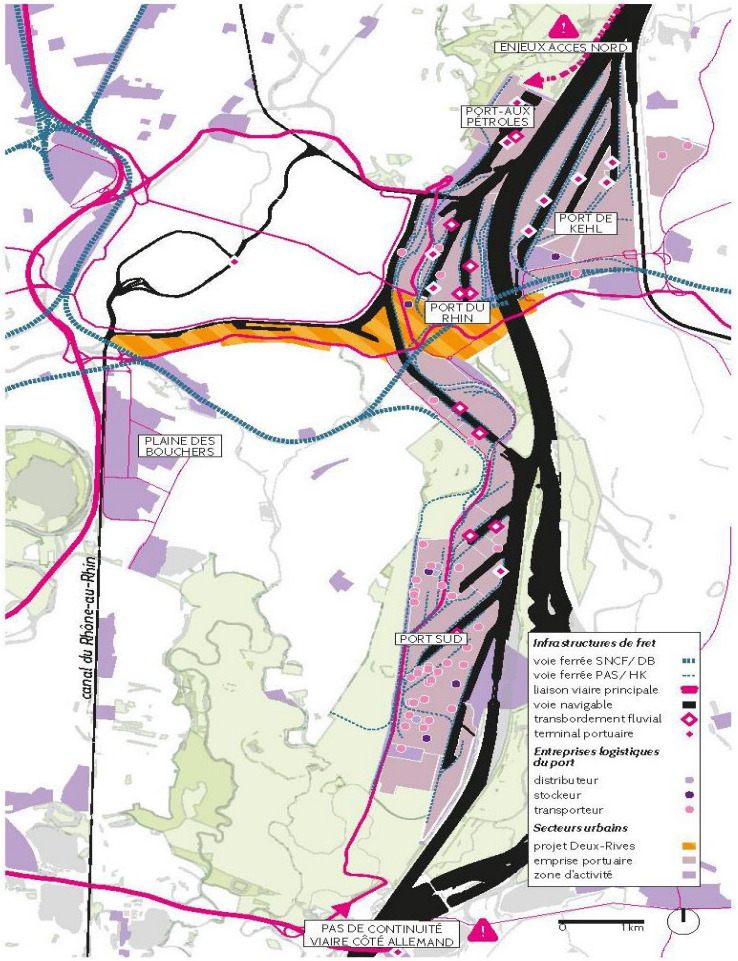
Multimodalité: logistique fluviale et ferrée



Source: PAS

Association de Prospective Rhénane

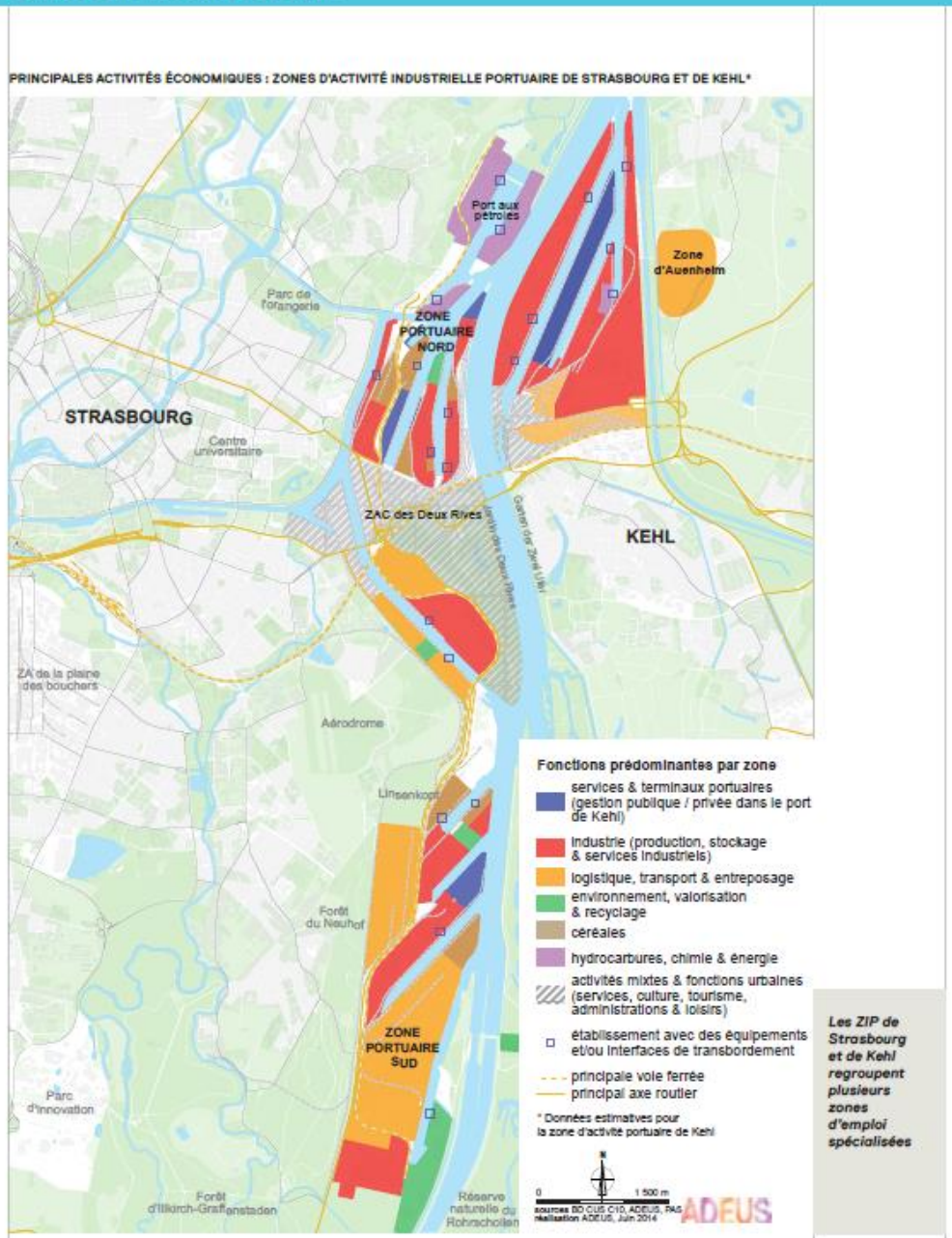
A l'échelle locale: une nouvelle fonctionnalité: l'habitat



CARTE 3
ESPACES, EMPRISES
ET ENJEUX PORTUAIRES

Source:
Héraud, Rossano, Steiner, POPSU

Association de Prospective Rhénane



Fonctions économiques prédominantes

Association de Prospective Rhénane

Deux problématiques paradoxales à travers les siècles

- **Fleuve frontalier ou unificateur ?** L'espace rhénan a d'abord été une vaste zone d'échange entre peuples et cultures multiples et ce fut un des creusets du monde européen avant de devenir en certaines périodes un lieu d'affrontement des principautés puis des Etats. Le traité de Ryswyck en 1697 en fait un fleuve frontière. Mais à aucun moment il cesse d'être un lieu de passage des innovations culturelles (protestantisme), commerciales (grain, vins…) ou technologiques (l'imprimerie de Gutenberg entre Mayence et Strasbourg).
- **Fleuve naturel ou support d'infrastructures ?**

  Le « fleuve » est au départ un entrelacement de cours d'eau et zones humides d'une trentaine de km de large (écosystème très spécifique, avec une biodiversité exceptionnelle et des espèces parfois uniques sous ces latitudes). Il va peu à peu se transformer sous l'action humaine aux époques historiques, pour faciliter la navigation, la pêche, protéger l'agriculture et les habitations Le tournant décisif est celui impulsé au 19ème siècle par l'ingénieur Johann-Godfried Tulla, originaire de Karlsruhe. Une véritable innovation hydrologique est testée sur le Rhin, aboutissant à canaliser de facto le fleuve sur un chenal central qui coupe les méandres.

Association de Prospective Rhénane

Du fleuve naturel au fleuve canalisé… et renaturalisation récente

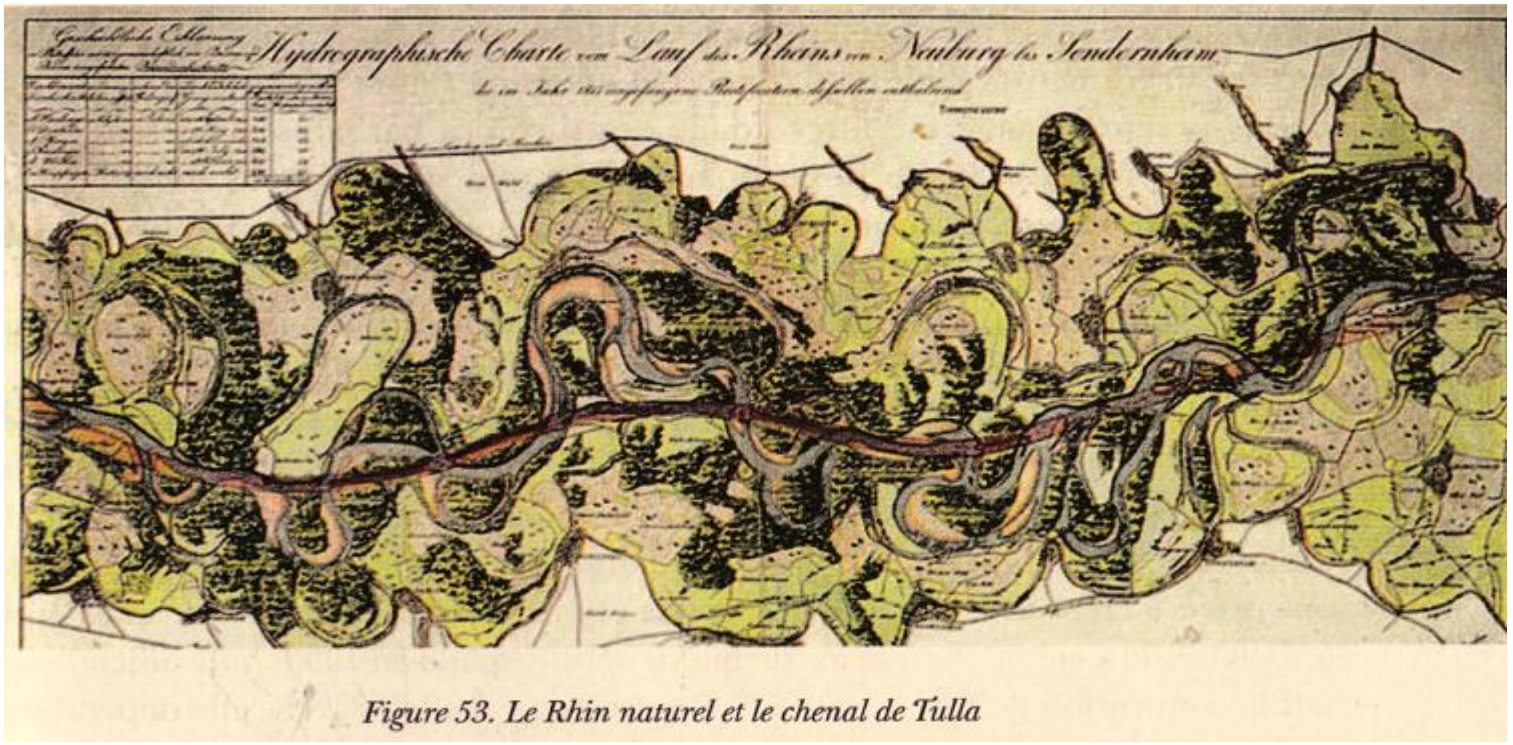


Figure 53. Le Rhin naturel et le chenal de Tulla

Association de Prospective Rhénane

Périmètre et zone d'influence du PAS

- **Une réalité déjà ancienne**: les textes officiels qui transforment le port rhénan de Strasbourg en *Port autonome* (convention du 20 mai 1923 suivie par la loi du 26 avril 1924) précisent que sont apportés par la ville « les chantiers et installations qui sont la propriété de la ville de Strasbourg à Lauterbourg ».
- **La dimension transfrontalière**: l'association du port de Kehl à celui de Strasbourg est inscrite dans la convention réécrite en 1992. Suite à un accord entre la France et le Land de Bade-Wurtemberg, le nombre de membres du CA du Port autonome passe de 18 à 21 pour inclure trois représentants désignés par le port de Kehl – et réciproquement trois représentants du PAS siègent au *Kehler Hafen*.

Source: PAS

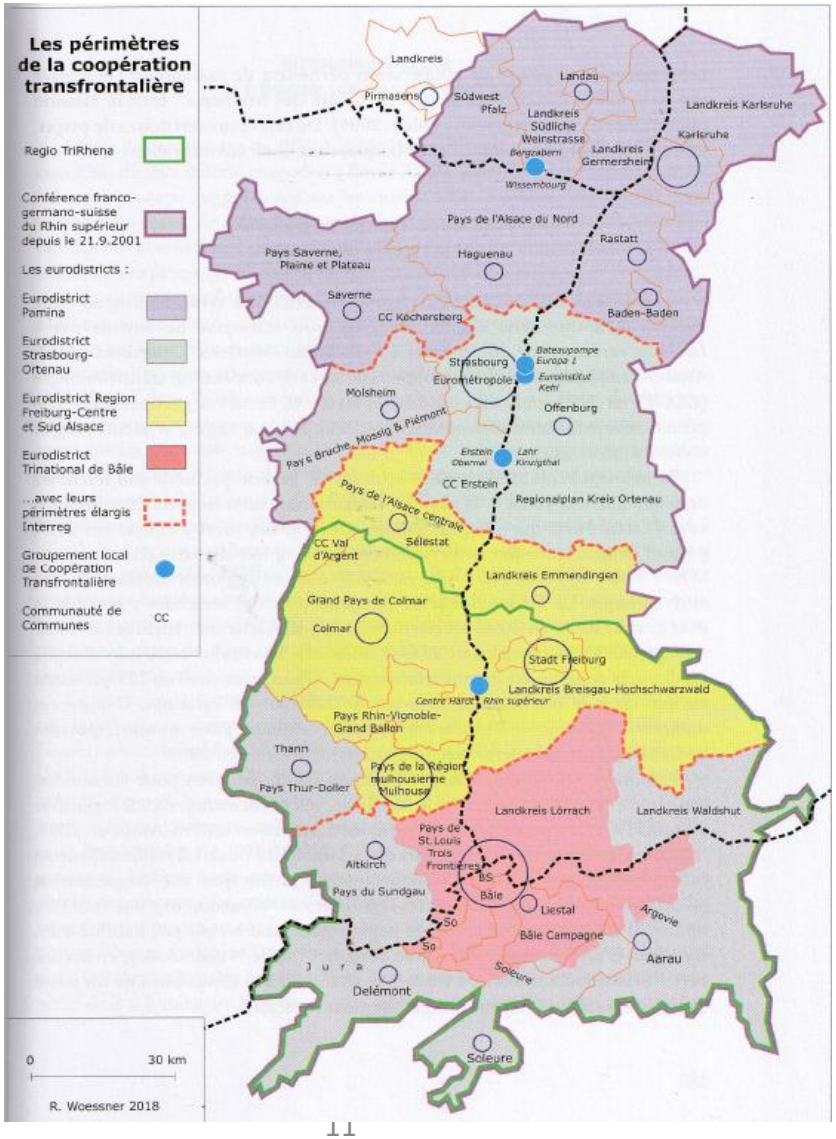
Association de Prospective Rhénane

L'histoire de la navigation Rhénane

- L'importance du Rhin est liée à celle de son bassin versant, d'une surface équivalente au tiers de la France et s'étendant sur plusieurs pays. Cela correspond à 50 millions d'habitants.
- C'est cette « petite Europe » que la **Commission centrale pour la navigation du Rhin** (CCNR) a eu pour mission d'organiser depuis 1815. Il s'agit de la première convention internationale européenne – un peu l'ancêtre de l'UE.
- Les historiens nous rappellent que l'affaire est même plus ancienne. Les bateliers se sont constitués très tôt en corporation (celle de Strasbourg ne disparaît qu'à la révolution française suite à la loi Le Chapelier de 1791). Ils ont toujours milité pour la libre circulation.
- Des péages instaurés par les seigneurs (ou les évêques) existent depuis 960. En 1200 le Rhin en comptait 22, puis 44 en 1300. En 1349, excédés par le poids de ces charges, les bateliers barrent le Rhin en protestation pendant plus d'un an, contribuant à des famines.
- Il faut attendre 1868 pour que la Convention de Mannheim abolisse définitivement les entraves, droits et taxes sur l'ensemble du parcours du fleuve. Le siège de la CCNR passe de Mannheim à Strasbourg (Palais du Rhin) en 1920 avec le Traité de Versailles.

Association de Prospective Rhénane

Les coopérations transfrontalières



Source: R. Woessner

Association de Prospective Rhénane

Sujet de débat: la gouvernance multi-acteurs du port et de la métropole

- Imbrication des systèmes métropolitain et portuaire.
- Comment mettre autour d'une table les parties prenantes de ce **commun**
- Sous la forme d'un **portulan**
- Beyer, Héraud, Rossano, Steiner (2021) + un second volume en préparation - POPSU, *Autrement* (Flammarion)
- Des documents en ligne: https://amup.strasbourg.archi.fr/culture/publications/atlas-de-la-metropole-fluviale-et-portuaire-un-portulan-pour-strasbourg

Association de Prospective Rhénane

Problématiques d'avenir

Association de Prospective Rhénane