



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

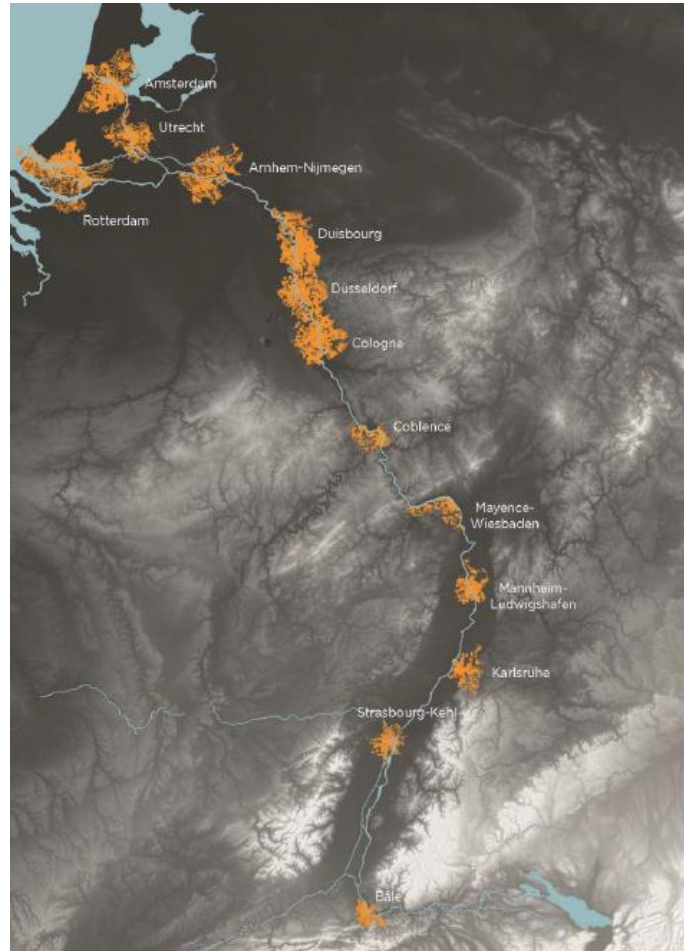
- Deuxième port fluvial de France après Paris
- Plus grande zone industrielle du Grand Est
- 500 entreprises: 10 000 emplois directs
- Gouvernance unique en France (PAS): son CA associe l'Etat, la Ville, le Département, la Région, la CCI et le Port de Kehl
- Le territoire du PAS déborde l'agglomération: 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:

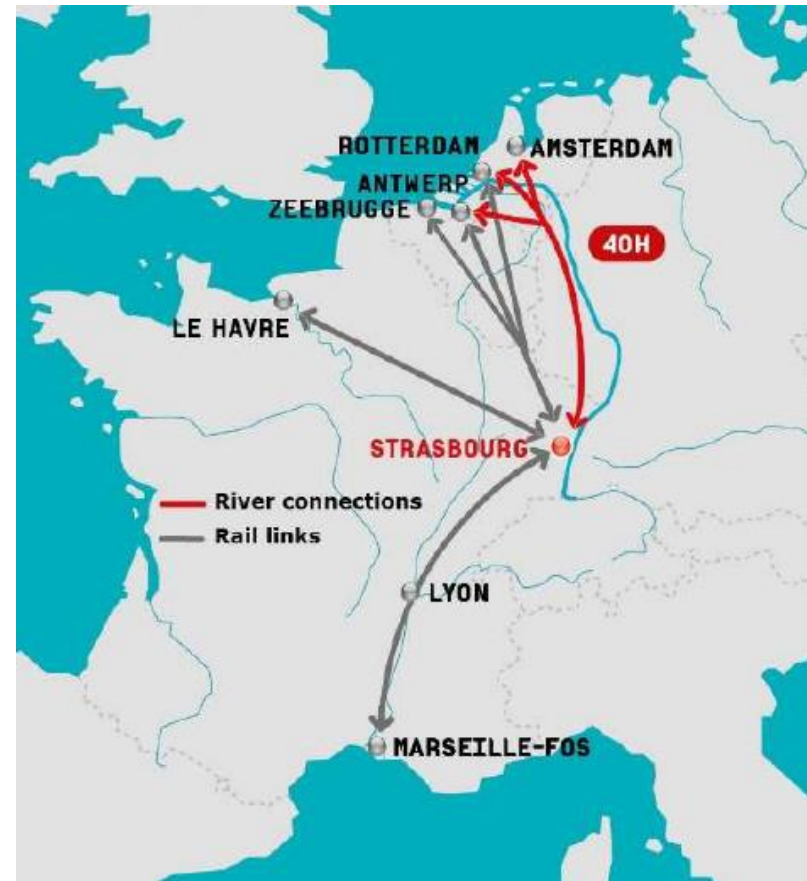
Beyer, Héraud, Rossano Steiner
(2021),

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

Ed. Autrement / Flammarion

Association
de Prospective
Rhénane

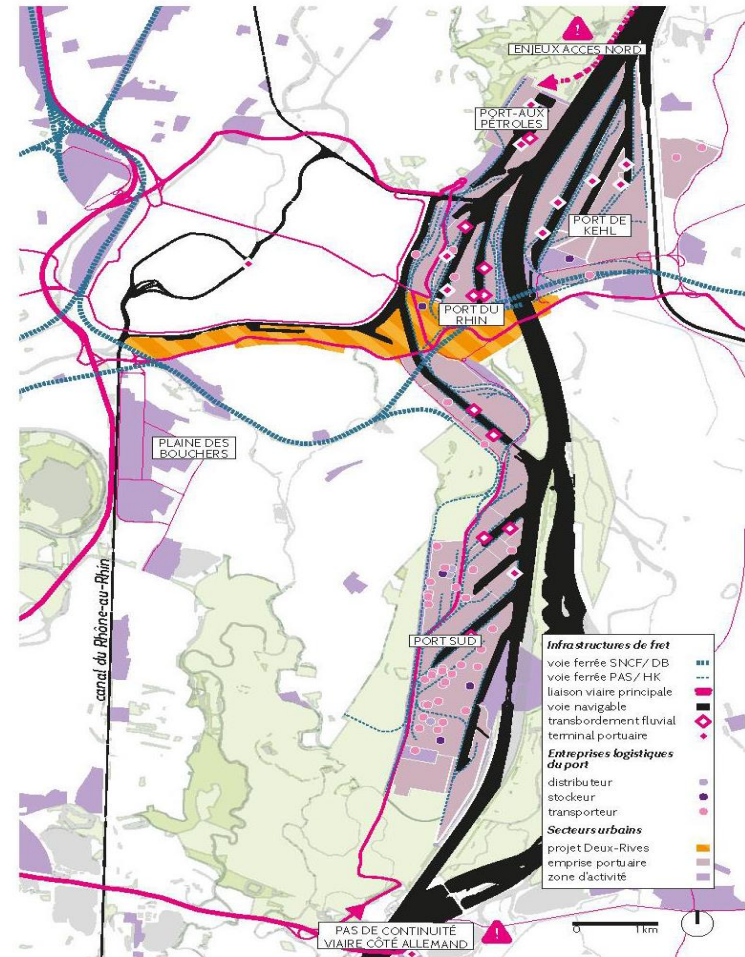
Multimodalité: logistique fluviale et ferrée



Source: PAS

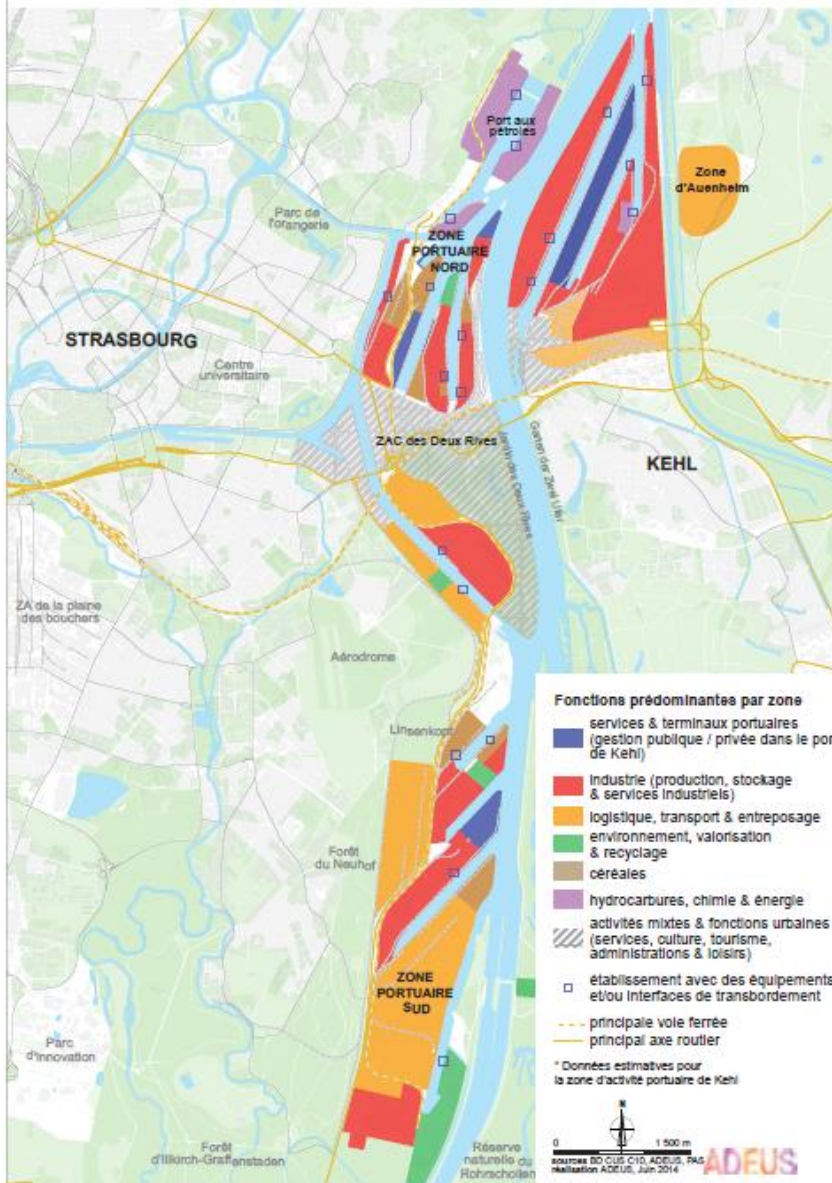
Association
de Prospective
Rhénane

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



CARTE 3
ESPACES, EMPRISES
ET ENJEUX PORTUAIRES

Source:
Héraud, Rossano, Steiner, POPSU



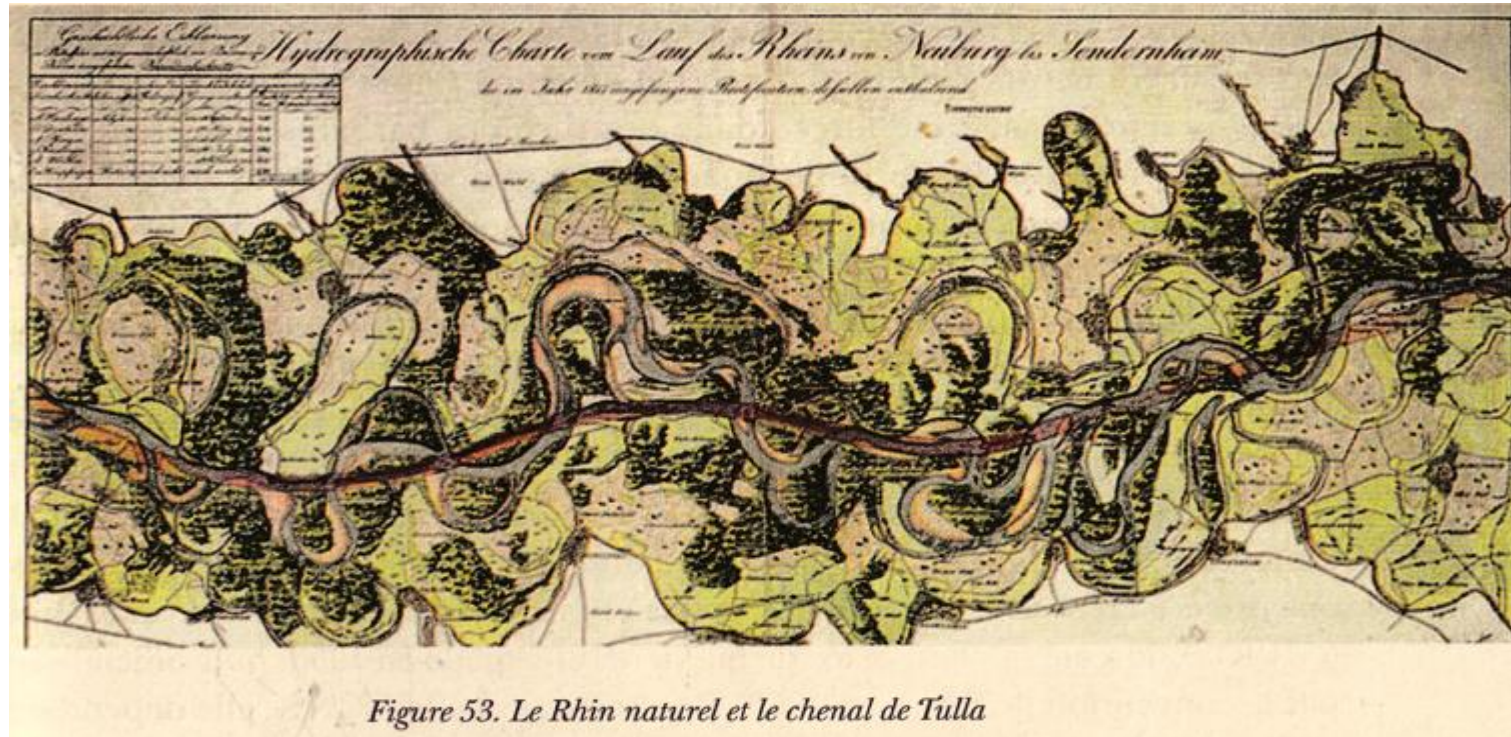
Fonctions économiques prédominantes

Les ZIP de Strasbourg et de Kehl regroupent plusieurs zones d'emploi spécialisées

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 19^{ème} 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.

Du fleuve naturel au fleuve canalisé... et renaturalisation récente



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*.



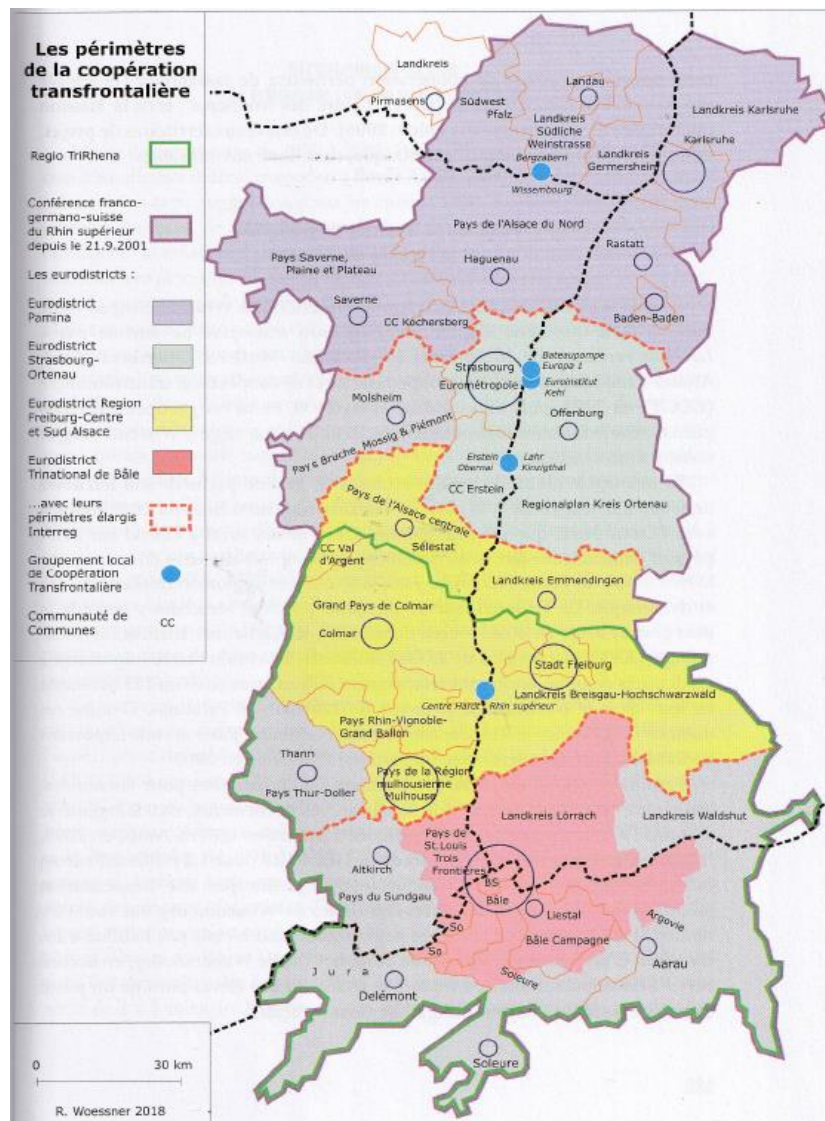
Source: PAS

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.

Les coopérations transfrontalières

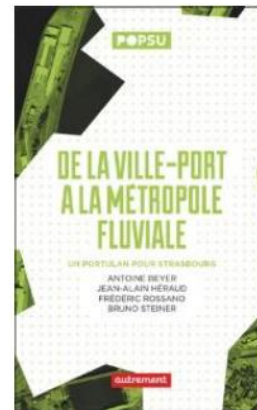


Source: R. Woessner

Association
de Prospective
Rhénane

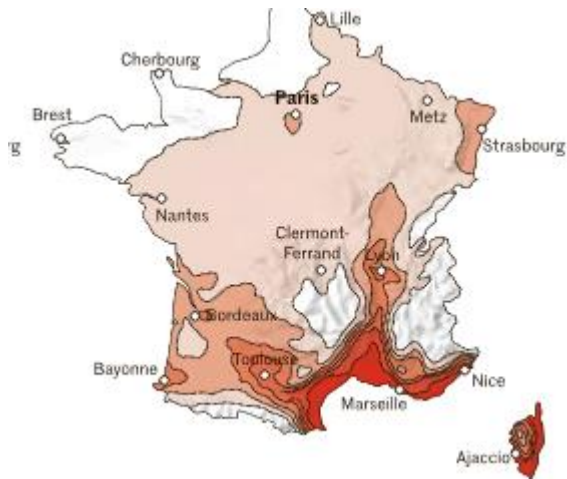
Sujet de débat: la gouvernance multi-acteurs du port et de la métropole

CAHIER POPSU
DE LA VILLE-PORT à LA METROPOLE FLUVIALE



- 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>

Problématiques d'avenir



Association
de Prospective
Rhénane