

Les temporalités frontalières et urbaines du port de Strasbourg. Analyse géohistorique d'une relation fluviale ville-port.

Antoine Beyer

UFR de Géographie et d'Aménagement - Université Paris-Sorbonne

Centre de recherche sur les Réseaux, l'Industrie et l'Aménagement CRIA UMR 8504

antoinebeyer@yahoo.fr

&

Jean Debrie

Université Paris Est

Unité Systèmes Productifs, Logistique, Organisation des Transports, Travail (SPLOTT)

IFSTTAR

jean.debrie@ifsttar.fr

Ce quatre pages reprend la synthèse et les schémas graphiques associés d'un article à paraître en 2011 dans la revue « Métropole » : (<http://metropoles.revues.org/>)

Pour citer cet article, merci d'indiquer :

BEYER A., DEBRIE., (2011) *Les temporalités frontalières et urbaines du port de Strasbourg. Analyse géohistorique d'une relation fluviale*, 4 pages, Programme de recherche FLUIDE, Agence Nationale de la Recherche, Université Paris Est, Unité Systèmes Productifs, Logistique, Organisation des Transports, Travail.

Ce document n'engage que la responsabilité de ses auteurs

Les temporalités frontalières et urbaines du port de Strasbourg. Analyse géohistorique d'une relation fluviale ville-port.

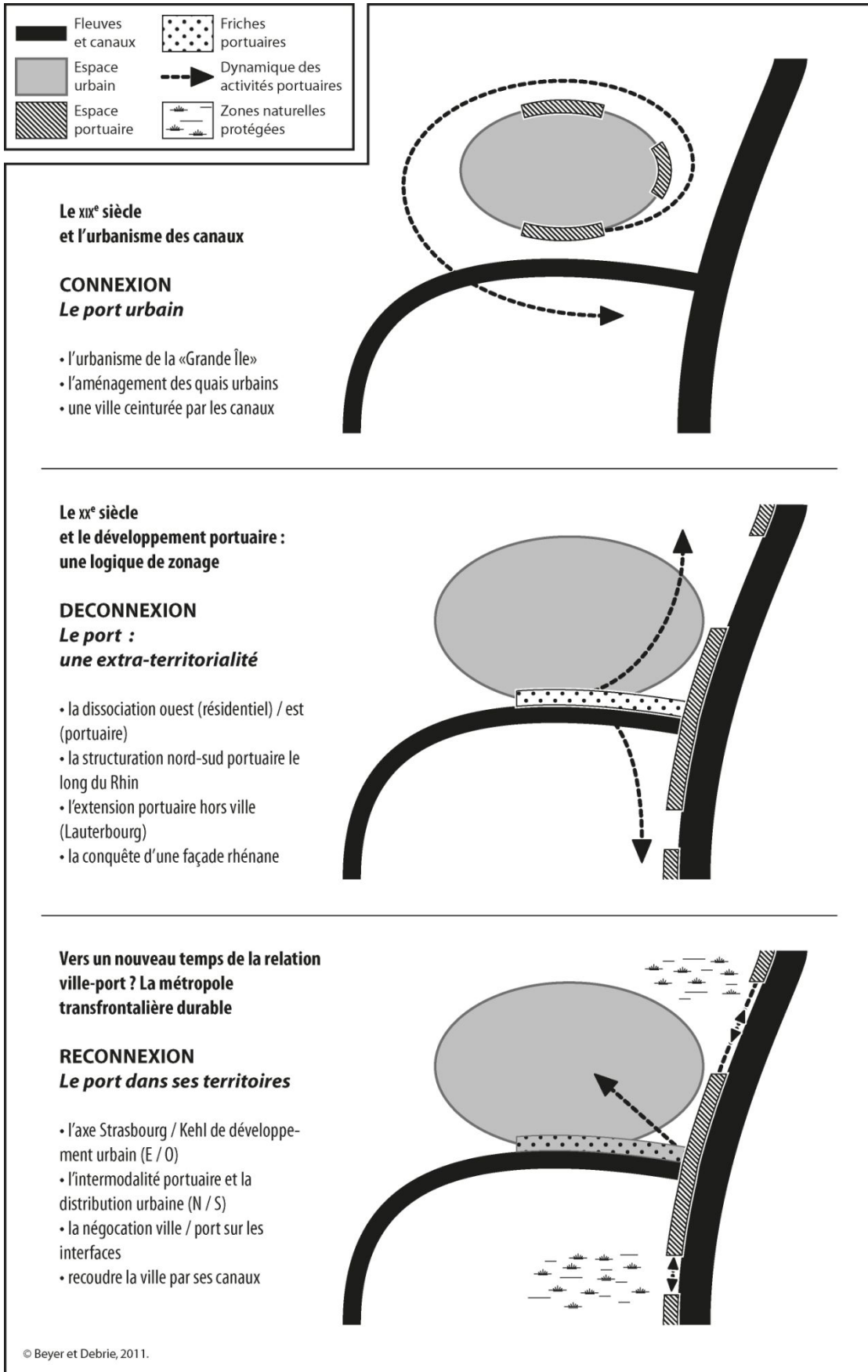
Introduction. La trajectoire économique et politique d'une relation ville-port : axes de lecture

L'approche géohistorique revient à analyser de façon croisée les échelles de temps et d'espaces qui expliquent la composition des territoires dans la durée (Grataloup, 1996). Appliquée à l'analyse d'une relation ville-port, elle repose sur une identification des temps urbano-portuaires qui reflètent une trajectoire économique inscrite dans un contexte territorial donné qui, dans le cas de Strasbourg correspond à une ville-port en position frontalière. Cette double entrée doit alors s'interpréter comme le croisement de deux logiques spatiales et temporelles : celle de l'évolution générale des espaces portuaires et urbains (les temps de la relation ville-port) et celle de l'évolution propre d'un espace frontalier (les temps géopolitiques d'une situation urbaine). La dynamique géographique strasbourgeoise résulte alors de la combinaison de ces deux dimensions. La géohistoire de cette combinaison s'étend ici des premières installations portuaires aux dialogues en cours, liés aux objectifs d'aménagement de la métropole transfrontalière Strasbourg-Kehl. Elle permet d'examiner trois temporalités d'une relation urbano-portuaires animée par une tension coupure/couture caractéristique d'une ville portuaire mais sous un éclairage frontalier. Cette évolution temporelle peut être abordée par la grille de lecture proposée par Peter Hall (2005 & 2010) autour d'un trinôme connexion/déconnexion/reconnexion.

Les trois temps urbano-portuaires amplifiés par la logique frontalière

Le premier temps, celui de la connexion, valide ce qui peut être appelé un urbanisme des canaux. Dans la première moitié du 19^{ème} siècle, les quais sont progressivement aménagés avec des chemins de halage et les ponts sont reconstruits pour rendre plus commode la circulation des bateaux. Obsolète d'un point de vue militaire, le canal des Faux remparts qui ouvre la ville aux canaux du Rhône au Rhin et de la Marne au Rhin est élargi et approfondi. Ce n'est donc pas un hasard si la seconde gare de Strasbourg, après celle de Koenigshoffen, est construite en 1855 à proximité, sur le site actuel des Halles. La première partie du 19^{ème} siècle voit la multiplication de nouveaux programmes urbains (théâtre, halle aux grains, gare ...) disposés autour de la Grande Ile et de ses quais aménagés. Sans vraiment aboutir à un véritable port urbain, ce temps reste néanmoins classique du lien historique urbanisme/transport fluvial, repérable dans la plupart des villes intérieures européennes. Dans le cas strasbourgeois, les restrictions stratégiques liées aux impératifs du commandement militaires d'une citadelle et les transformations hydrologiques du Rhin, indirectement liées de l'affirmation de sa fonction frontalière, empêchent le redéploiement du port pour le confiner à l'espace *intra muros*

Le deuxième temps, celui de la déconnexion, se traduit par une dissociation des fonctions portuaires et urbaines autorisée par un déplacement rhénan des infrastructures portuaires. Pour Strasbourg, il correspond à l'intégration de la ville dans l'Empire allemand, quand se desserrent les impératifs défensifs et s'ouvrent de nouveaux horizons commerciaux. Cette fonction de plaque tournante de commerce à vocation supra-régionale sera encore accentuée avec le retour de l'Alsace à la France en 1918, puisque le port servira de fer de lance à la présence de la France sur le Rhin et constituera une interface stratégique entre la Rhénanie occupée et le vaste hinterland des régions industrielles et agricoles de l'Est français. La morphologie de la ville reste aujourd'hui en grande partie marquée par cette dissociation



ouest (fonctions urbaines)/est (fonctions industrielles et portuaires). Ce temps renvoie à un mouvement urbain général d'une dissociation des fonctions qui se traduit par un zonage progressif de l'espace renforcé par la sanctuarisation du domaine public portuaire. La dissociation des fonctions portuaires et urbaines prend la forme d'une coupure et pour bien des acteurs urbains le port va rester pour longtemps une extra-territorialité et donc un impensé dans les réflexions sur la planification urbaine. La frontière franco-allemande qui s'approfondit au cours des années 1930 et est à nouveau fortement réaffirmée après 1945, appuie cette logique de coupure. Elle place le port dans une situation doublement périphérique, en marge de l'agglomération et adossée au Rhin en bordure du territoire national. Les installations industrielles, militaires et douanières en font un puissant glacis qui double le trait frontalier. Le port, plus que le Rhin marque la barrière ultime de l'agglomération, étrangère à toute problématique d'urbanisation.

Le troisième temps, celui de la reconnexion, est encore prospectif. Ce n'est que très récemment que des prémices de relations nouvelles - organisées dans le cadre de partenariats formalisés (contrat de développement) et ouverts (ateliers portuaires) - semblent émerger dans un contexte de planification urbaine de la durabilité. De la coupure à la couture, ce troisième temps correspond là encore à la modification de la portée de la frontière où le contexte européen d'ouverture amplifie la logique d'intégration. L'ambition du projet d'une agglomération transfrontalière place en effet l'espace portuaire en position centrale dans le projet d'urbanisation au cœur de « l'éco-cité Strasbourg-Kehl, métropole des deux rives ». Les perspectives nouvelles de valorisation du patrimoine portuaire (programmes Starlette, et Citadelle) impliquent une stratégie portuaire d'opérateur foncier qui constitue une adaptation au mouvement général de pression urbaine. Cette stratégie s'accompagne d'un redéploiement hors ville des activités portuaires et d'une négociation pour la consolidation des activités existantes en zone centrale. Du côté des acteurs de la ville, la reconnaissance dans le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg (SCOTERS) de l'importance du port et de son rôle dans la planification des objectifs de mobilité durable marque également un infléchissement pour l'instant encore réduit à quelques objectifs généraux non déclinés (promotion du transport combiné dans l'emprise du port de Strasbourg, valorisation des modes fluvial et ferroviaire, renforcement de la connexion nord-sud interport) mais en cours de discussion voire d'études sur les opportunités de distribution urbaine. A Strasbourg, comme ailleurs, la relation ville-port se négocie introduisant des arbitrages nouveaux entre fonctions urbaines et fonctions logistico-industrielles.

Conclusion : La ville dans le port et le port dans la ville, les deux faces de la reconnexion.

La géohistoire réalisée illustre les temps d'une relation ville-port qui renvoie à des arbitrages évolutifs entre les fonctions qui modèlent l'espace urbain. Si le temps de la déconnexion entre les fonctions productives et résidentielles est classique du temps urbain en général, ce sont bien les dialogues en cours entre la ville et le port qui préfigurent peut-être une nouvelle temporalité, où l'objectif de durabilité implique de retravailler les interfaces. Cette reconnexion présente alors deux faces de natures très différentes. La première caractérise la plupart des villes portuaires et tient dans une reconversion des friches portuaires vers des usages tertiaires. La nouveauté tient ici plus dans le positionnement des autorités portuaires qui développent une fonction d'opérateurs fonciers que dans cette reconversion déjà ancienne des friches proches des centres urbains. A Strasbourg, ce mouvement épouse une forme originale liée à ce choix de développement transfrontalier et donc la reconversion d'une ligne

ouest-est qui traverse les espaces portuaires. La frontière devient ici projet urbain. La deuxième face de la reconnexion, plus prospective, renvoie aux réflexions nouvelles sur la ville durable qui dans son volet transport nécessite de repenser les schémas de la distribution urbaine des marchandises. Le port peut alors devenir un outil de la durabilité en assumant une fonction logistique pour la ville et en contribuant à la réduction de la congestion et de la pollution urbaines. A Strasbourg, les objectifs identifiés dans les documents de planification et les études en cours vont dans ce sens. La ville dans le port (reconversion tertiaire des friches portuaires) et le port dans la ville (la desserte urbaine de marchandises), ce sont donc deux faces actuellement explorées par les acteurs urbains et portuaires qui pourraient consolider un temps nouveau de la relation ville-port.

Bibliographie

- Chaline, C. (1994), *Ces ports qui créèrent des villes*, l'Harmattan, 300 p.
- Grataloup, C. (1996), *Lieux d'histoire. Essai de géohistoire systématique*, Montpellier, GIP RECLUS, Collection Espaces Modes d'emploi, 200 p.
- Hall, P. (2008), « Global Logistics and Local Dilemmas », *Proceedings of the International Conference on Gateways and Corridors*, Montreal, Canada.
- Hall, P. (2010), "Maritime ports and the politics of reconnection", *Transforming Urban Waterfronts: Fixity and Flow*, Desfor, G, Laidley, J, Schubert, D, and Stevens, Q. (eds), Abingdon: Routledge, pp. 17-34.
- Hoyle, B.S. et Pinder, D. (1992), *European Port Cities in transition*, Belhaven Press, London, 207 p.
- Lechner G. (2006) « Le fleuve dans la ville. La valorisation des berges en milieu urbain », *Note de synthèse*, Direction générale de l'Urbanisme, de l'habitat et de la construction. 118 p.
- Nonn, H. (1982), « L'aménagement du Rhin et la lente création du port rhénan », *Histoire de Strasbourg des origines à nos jours* (4 Vol.), Livet, G. et Rapp, F. Strasbourg, 4, p.309.
- Norcliffe, G. Basset, K. et Hoare, T. (1996), « The émergence of postmodernism on the urban waterfront », *Journal of Transport Geography*, 4-2, pp. 123-134.
- Prelorenzo, C. et Rodriguez-Malta, R. (1998), *Architectures et urbanismes portuaires*, Association Internationale Ville & Ports, rapports-études et recherches documentaires, 134 p.
- Prelorenzo, C. (1995) « L'aménagement des interfaces ente villes et ports », *Annales des Ponts et Chaussées*, n°77, pp 36-46.
- Reitel, B. (2010), *Villes et frontière, deux objets spatiaux hérités*, Habilitation à Diriger des Recherches, Université Paris X, 2010, 193 p.
- Vigarié, A. (1964), *Les grands ports de commerce de la Seine au Rhin. Leur évolution devant l'industrialisation des arrière-pays*, Sabri, 1964, 714 p.
- Zander, P. (2002), « Les compromis nés des frontières dans la ville : les ports de Strasbourg et de Kehl », *Villes et Frontières*, Reitel, B. et al. Anthropos, Paris, pp. 151 – 160.

Projet FLUIDE (Fleuve, Urbain, Intermodal, Durable)

Au service d'une mobilité durable : les grandes villes fluviales françaises et leur port.

Etude comparée Paris-Lyon-Lille-Strasbourg et comparaisons internationales (2010/2013)



Paris, Lyon, Lille et Strasbourg disposent chacune d'un ou plusieurs ports fluviaux situés au cœur de leur aire urbaine. Ces derniers peuvent-ils être au service d'une mobilité durable pour approvisionner en marchandises leur aire urbaine, depuis les grands flux internationaux jusqu'à la distribution en ville ?

<http://www.inrets.fr/les-partenariats/sites-web-projets-de-recherche/fluide.html>

