

Les enjeux logistiques du réaménagement des ports rhénans de Bâle

Antoine Beyer, Université Paris-Est, IFSTTAR, SPLOTT, F-93160, Noisy-le-Grand, France
antoine.beyer@ifsttar.fr

Ce quatre pages reprend des éléments d'un article soumis à publication dans la revue *l'Espace géographique*.

Ce document n'engage que la responsabilité de son auteur

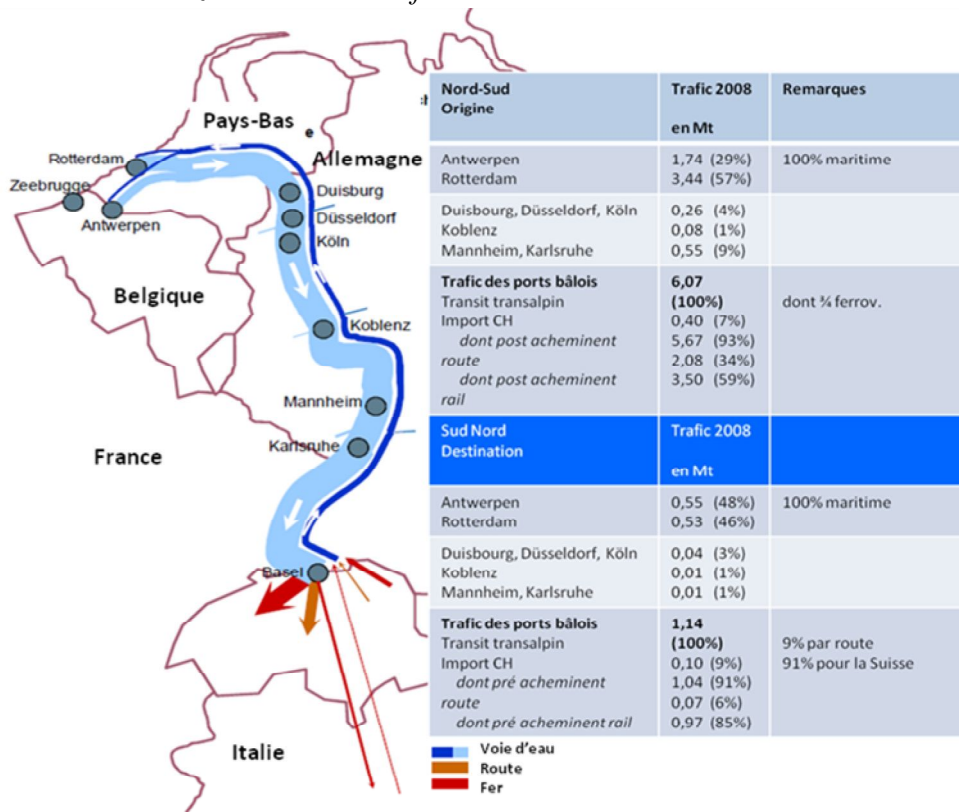
Pour préserver leur avenir, les autorités portuaires fluviales ont longtemps été réticentes à toute cession de foncier malgré le recul des trafics. Les *waterfronts* inspirés des villes maritimes constituent toutefois un modèle tentant qui, sous couvert de renouer les liens entre la ville et la voie d'eau risquent au contraire de précipiter le déclin des fonctions proprement logistiques. Plutôt que de camper sur un refus de toute urbanisation, le cas bâlois montre comment des négociations peuvent offrir sur une véritable stratégie de redéploiement au port.

1. L'accès au Rhin, une fonction essentielle de transit pour la Suisse

Terminaison méridionale du grand couloir rhénan, les ports de la ville-canton sont amenés à répondre aux contraintes engendrées par le trafic international. L'impact du transit tous modes confondus, y est intense, d'autant qu'il s'exerce sur un espace d'à peine 37 km². La ville est le point de passage obligé pour 1/3 des tonnages internationaux suisses. Cette fonction d'interface confère une vocation de gestion des flux et de stockage des produits pondéreux, avec plus d'1 million de m³ de capacité pour les produits pétroliers, 0,4 million de m³ pour les céréales. La conteneurisation (100 000 EVP en 2010) y connaît un succès croissant. Comme pour l'ensemble des pays européens, un fort déséquilibre des flux se fait au profit de l'importation des grands vracs (80% des tonnages). Les installations portuaires jouent un rôle décisif dans l'approvisionnement et traitent 13% du commerce extérieur Suisse. Les trafics ferroviaires transitant par les ports bâlois représentent 10% des trafics de SBB Cargo.

Figure 1. Le Rhin, une porte d'entrée majeure de la Suisse

Source : Schweizerische Rheinhäfen



2. Les espaces logistiques comme variables d'ajustement

Vu son exigüité, la ville cherche de nouveaux espaces pour répondre à ses besoins ; notamment pour les groupes pharmaceutiques d'envergure mondiale qui se réorientent vers la recherche de pointe dans les sciences du vivant. Aux bureaux, s'ajoute la demande de logements de standing pour les cadres et chercheurs. La croissance de la pression foncière attire l'attention sur les vastes emprises traditionnellement consacrées aux infrastructures de transports. Certaines ont d'ailleurs déjà fait l'objet de transformations conséquentes comme les anciens terrains ferroviaires convertis en zones résidentielles (*Güterbahnhof*), ou grâce à la réduction de l'emprise des faisceaux de voie en gare centrale (projet *Eurobahnhof*). La pression immobilière s'amplifie autour des emprises portuaires urbaines, comme elle cherche aussi de nouveaux exutoires logistiques dans la coopération transfrontalière. Déjà certaines réflexions prospectives avaient envisagé l'exurbanisation de certaines activités au profit des ports voisins de Huningue en France et de Weil am Rhein en Allemagne. Toutefois, afin de conserver une pleine indépendance nationale, les autorités cherchent à privilégier les solutions nationales pour le stockage de produits stratégiques.

Les espaces portuaires centraux de Saint-Jean et de Kleinhüningen offrent des caractéristiques favorables à leur urbanisation. L'accès direct au Rhin assure l'attrait des berges et des vues dégagées sur le paysage fluvial. L'abandon de grandes unités fonctionnelles permet aussi de planifier de grandes opérations d'urbanisme qui assurent la cohérence du projet et favorisent la densité. Les édiles et les services bâlois ont bien sûr en tête, les réalisations de *waterfronts*, telle qu'elles sont pratiquées dans les ports maritimes d'Europe du Nord. C'est d'ailleurs aux architectes de Rotterdam, de Hambourg ou de Düsseldorf qu'ont été commandées les études d'aménagement.

Figure 2a et b. Les espaces portuaires en 2010 et 2030

Source : *Neue Zürcher Zeitung*, 6/1/2011



Cette logique d'urbanisation a d'ailleurs déjà été engagée avec le démantèlement des installations du port St Jean (2010) et la réalisation du campus de Novartis. En quelques années, un tout nouveau quartier est sorti de terre dans un espace naguère encore voué à production chimique. Ces réalisations engagées ne sont en fait qu'une simple préfiguration du projet qui concernera au nord de la ville la rive droite où l'on projette d'ici 2030 le *New Basel* (Fig.2), un nouveau centre directionnel au bord de l'eau, susceptible d'accueillir plusieurs milliers de nouveaux habitants.

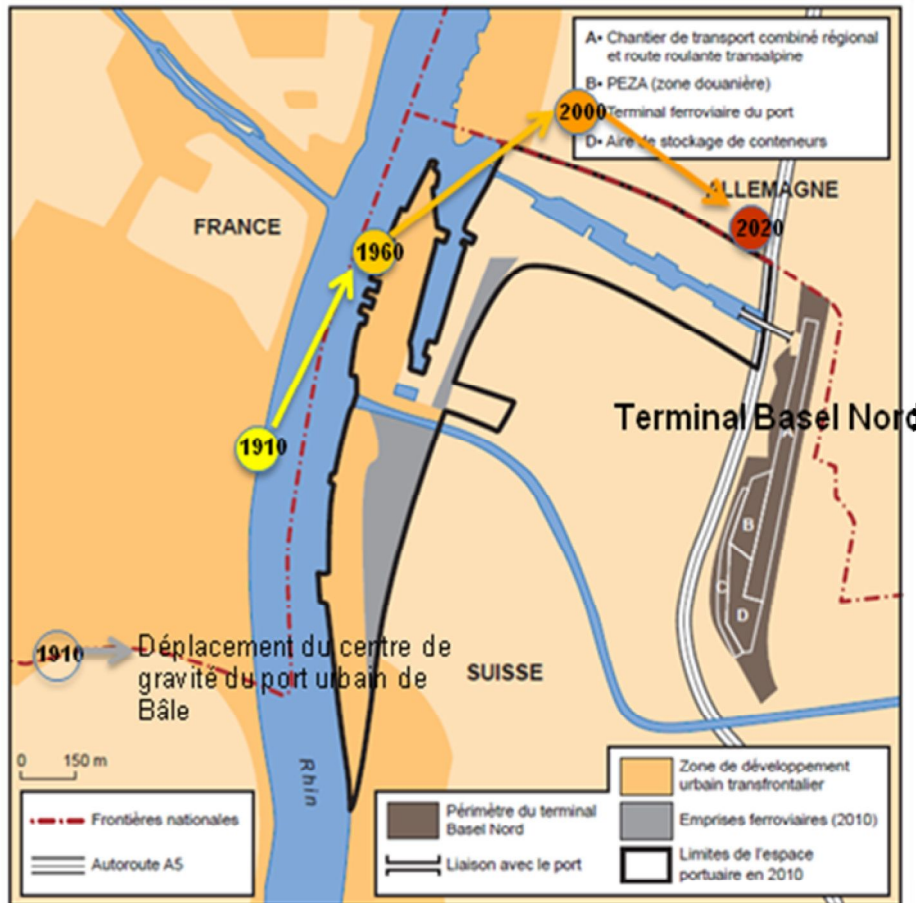
3. Un retrait ordonné du port

Longtemps opposées à tout retrait fonctionnel, car déjà très contraintes spatialement dans ses activités, les autorités portuaires ont progressivement engagé une réflexion stratégique globale. Dépendant directement des autorités cantonales, elles ont fait le choix d'une négociation ouverte en cherchant à tirer le meilleur profit de leur position pour valoriser leur activité logistique. Deux jalons vont alors ponctuer cette évolution : la fusion des deux institutions portuaires cantonales (Bâle-Ville et Bâle-Campagne) et la perspective d'une réaffectation de friches ferroviaires de la DB. La fusion des deux entités portuaires des demi-cantons bâlois intervenue en 2007 sous le nom de *Rheinhäfen beider Basel* (2007). La fin de la concurrence entre les structures a rendu possible une spécialisation accrue des installations. La suppression des capacités du Port de Saint-Jean, ont conduit au repositionnement du stockage des vrac solides et liquides sur les sites portuaires de Auhafen et de Birsfelden en amont de la ville.

Le second élément favorable au repositionnement des activités portuaires est la perspective d'acquisition par la puissance publique de la partie suisse de l'ancien triage ferroviaire de la DB. Les terrains sont d'ailleurs réservés de longue date à l'accueil de fonctions logistiques dans le plan directeur du canton Bâle-Ville. Cette option offre l'avantage de s'inscrire en solution de continuité avec les infrastructures structurantes en place, que ce soit l'autoroute allemande A5 ou la magistrale ferroviaire de rive droite (axe fret européen 24, Rotterdam-Bâle-Gênes). Elle offre au demeurant un raccordement possible au chantier ferroviaire de traitement de la route roulante transalpine avant de transit urbain, ainsi qu'au chantier de transport combiné allemand juste au-delà de la frontière. C'est ainsi l'ensemble de l'accès routier et ferroviaire au port qui en est amélioré, notamment pour les conteneurs dont la capacité de gestion est doublée (de 200 à 400 000 EVP annuels). Reste à régler la liaison entre les deux espaces que sépare l'infrastructure autoroutière (bande transporteuse ou nouveau bassin) pour constituer une plate-forme trimodale de dimension européenne. L'entente avec la Confédération et les CFF sur le partage des terrains et le financement du projet est aujourd'hui en passe d'être conclue. Le déplacement du port conduit ainsi une reconfiguration complète de l'accès au site portuaire et au renforcement de l'intermodalité d'installations jusque là très tournées vers le fleuve.

Figure 3. Le plan de réaménagement du port urbain de Kleinhüningen et son extension (Terminal Basel Nord)

Réalisation A. Beyer à partir des données du *Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt*



Les restructurations réalisées et les investissements à l'étude compensent avantageusement les retraits des installations obsolètes, éparpillées le long des berges du fleuve et souvent enclavées. Leur accès terrestre, ferroviaire notamment exigeait des manœuvres très pénalisantes (rebroussement, goulots d'étranglement) et le transit par des zones résidentielles. L'investissement portuaire s'inscrit pleinement dans la définition d'un nouveau schéma intermodal national au profit de deux hubs interconnectés (Bâle et le Gateway du Limattal), alors que la Suisse avait jusque-là privilégié le choix d'une répartition régionale et éparpillées des chantiers intermodaux.

Le nœud logistique que représentent les installations portuaires bâloises est indissociable de la nécessité de préserver l'accès de la Suisse au grand corridor rhénan. L'évolution du port de Bâle montre que l'ambition métropolitaine ne saurait correspondre à un simple abandon des sites portuaires existants et qu'elle peut être l'opportunité d'une modernisation de l'appareil portuaire et son adaptation aux nouveaux courants commerciaux. Elle passe par la recherche d'une articulation forte et clairement énoncée entre les échelles territoriales.

Bibliographie

- Beyer A. (2007), « Nœuds de transport et frontières. L'invention de la métropole bâloise », *Annales de Géographie*, n°657, sept.-octobre 2007, pp. 451 – 469.
- Beyer A., (2007) « Les espaces binationaux de l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse. Redistribution du pouvoir et aménagement frontalier », *Mosella*, Tome XXXII, n°1-4, pp. 49 - 65.
- Charlier J. (2007), « Les enjeux des redéveloppements ville-port », Programme cadre régional HANSE PASSAGE, *Faire la ville avec le port. Quelles stratégies pour le redéveloppement des espaces de liaison ville/port ? Guide des bonnes pratiques*. Le Havre, 136 p. <http://archives.ville-lehavre.fr>.
- Duvinage F., Prudent F., Lohaus D., *Trinationales Eurodistrict Basel/ Eurodistrict Trinationale de Bâle. Ein Zukunft zu Dritt. Entwicklungsstrategie 2020. Un avenir à Trois. Stratégie de développement 2020*, tome 2, 2009, Bâle, 91 p.
- Frémont A. (2011), « Fleuve et métropole, la grande déconnexion », Document FLUIDE www.inrets.fr/fileadmin/parteneriats/fluide/pdf/publications/4_pages_Fremont_juillet_2011_1.pdf, consulté le 20/11/2011.
- Hadorn H.-P., Perrin N., *Kooperation für eine nationale Terminalstrategie, Schweizerische Rheinhäfen*, SBB Cargo AG, Mediengespräch, 25. Januar 2011, http://www.wsu.bs.ch/mo_januar_2011.pdf, consulté le 26/10/2011.
- IHK, Handelskammer Beider Basel, « Logistik Cluster Region Basel. Alle Wege offen », Schlussbericht zur Phase 2, Basel, Nov. 2010, 26 p., <http://www.hkbb.ch/wAssets-de/docs/STUB-2010-11-12-Logistikcluster-Region-Basel-Phase-2.pdf>, consulté le 26/10/2011.

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>

