

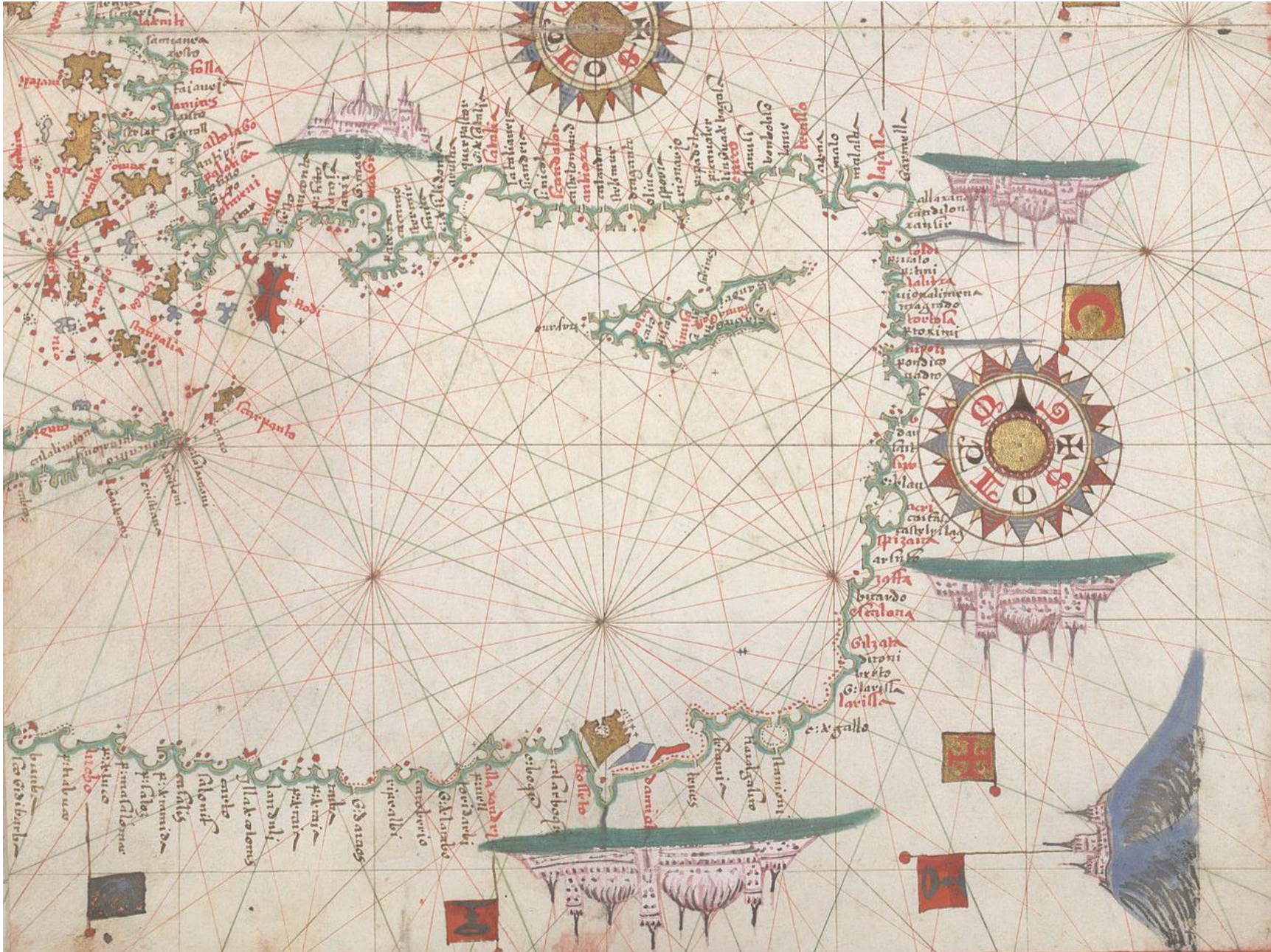
# LA VILLE TRANSFORME LE PORT LE PORT TRANSFORME LA VILLE



Bruno Steiner, Frédéric Rossano, Jean-Alain Héraud



# UN PORTULAN QUI FAIT PARLER TOUTES SORTES DE CHOSES





# Un portulan pour Strasbourg : synthèse des travaux

## RÉCOLTER LES SAVOIRS ET COMPRENDRE LES POSITIONS



## séminaire #1

# Strasbourg

## du port au système métropolitain portuaire ?

>> Désormais campée sur le Rhin, Strasbourg métropole des Deux-Rives va aujourd'hui à la rencontre de son port et « se jette à l'eau ».

Pourtant, le système portuaire strasbourgeois n'est-il pas paradoxalement en train de se « noyer », victime d'une déconnexion accélérée avec son territoire : entraves et isolement des sites portuaires, rejets des fonctions portuaires traditionnelles ? Vers quelles nouvelles réciprocitys peut-on (ré)orienter cet apparent désir de rencontre ville/port ? Qu'est-ce que la métropolisation fait au port ? Qu'est-ce que le port fait à la métropolisation ? Le nécessaire passage de la notion de port-site à celle de port-réseau invite aux hypothèses suivantes :

D'une part, la question portuaire semble être devenue une clé importante de compréhension et d'organisation du devenir métropolitain strasbourgeois.

D'autre part, la réinterprétation du grand paysage (l'eau et sa confluence) et de sa gestion (la fluvialité) s'établissent aujourd'hui comme constitutives du projet métropolitain strasbourgeois.

Les laboratoires AMUP, LIVE, MRTE et l'Association de Prospective Rhénane, en collaboration avec l'Eurométropole de Strasbourg, vous invitent au Séminaire #1 POPSU métropole, une table-ronde des acteurs pour réfléchir aux diverses dimensions métropolitaines des fonctions portuaires et à leurs combinaisons :

- > Logistique et dimensions circulatoire
- > Métabolisme et dimension productive et durable
- > Toile des voies navigables et dimension territoriale
- > Gouvernance métropolitaine et dimension politique.

6 BOULEVARD DU PRÉSIDENT WILSON  
**École nationale supérieure  
d'architecture de Strasbourg**  
15 mai 2019  
14H00 > 18H00  
ENSAS - la Fabrique, salle 601



## POPSU métropole

# Strasbourg

## espaces, époques et dimensions des interfaces ville / port

La question portuaire est devenue une clé importante de compréhension et d'organisation du devenir métropolitain strasbourgeois. Largement ouverte sur le Rhin, la Métropole des Deux-Rives redécouvre pas à pas un port qui, inévitablement rattrapé par la ville, doit renouer peu à peu avec ses caractères urbains. De cette configuration singulière, il résulte une multitude d'imbrications des systèmes portuaires et urbains, dont les interfaces sont autant partagées que discutées.

Au-delà des seules dimensions politiques et administratives, de quelles façons les territoires, les réseaux et les fonctions portuaires opèrent-ils comme médiums de connexions et de solidarités entre la ville et son (ses) hinterland(s) ?

Ce réseau interactionnel procède-t-il de façon équilibrée ; peut-il être amplifié, faire sens et référence pour orienter la construction métropolitaine ? Pointe-t-il *a contrario* des risques de ruptures et de conflits interterritoriaux ?

Le groupement de recherche, en collaboration avec l'Eurométropole de Strasbourg, vous invite au **Séminaire #2 POPSU métropole** pour discuter des interfaces de la ville portuaire et en documenter la spatialisation autour d'un *Atlas de la métropole portuaire et fluviale strasbourgeoise* en cours d'élaboration.

Co-construit en SIG et partagé à terme par l'ensemble des acteurs de la plateforme POPSU, ce fond cartographique multi-thématique est le fruit d'un vaste travail de partage, de confrontation et de décloisonnement de données uniquement disponibles aujourd'hui en silo. Ouvert aux enrichissements ultérieurs, l'Atlas aidera à interroger la portée interactionnelle de la question portuaire aux échelles locales, régionales et transfrontalières.

29 novembre 2019  
13H40 > 18H00  
**École nationale supérieure  
d'architecture de Strasbourg**

Ensas - la Fabrique, salle F.403  
6 BOULEVARD DU PRÉSIDENT WILSON

### partenaires institutionnels



### groupement de recherche



## POPSU métropoles

# Strasbourg

## le port, pivot des échanges métropolitain

Le port s'impose comme un pivot de la logistique métropolitaine strasbourgeoise. Il assure une fonction d'interface entre la ville, la région et le couloir rhénan, garante historique de son rayonnement commercial. Au cours du siècle passé, l'ambition municipale secondée par l'État en a fait le fer de lance du développement industriel, dupliquant l'interface portuaire tout le long du Rhin, de Marckolsheim à Lauterbourg.

Le groupement de recherche, en collaboration avec l'Eurométropole et le Port Autonome de Strasbourg, vous convie au **Séminaire #3 POPSU métropole** pour discuter de la transition résolument engagée aujourd'hui par l'écosystème productif portuaire, à travers des entrées complémentaires.

La *présentation des résultats* par le PAS de sa récente *étude socio-économique* permettra d'approfondir les représentations des activités portuaires d'en actualiser les évolutions. Quels liens productifs entretiennent les acteurs industriels, entre eux et au sein de l'aire métropolitaine ? Se sont-ils raffermis ?

Une *approche métabolique* propose la quantification des mouvements internes et externes des matières manutentionnées. Que nous dévoilent les tonnages traités dans la zone portuaire de ses changements fonctionnels dans l'espace métropolitain ? Quels horizons territoriaux sont mis en relation ? Peut-on dessiner des aires de chalandises et suivre les O/D des flux intéressants les acteurs du port ?

Une *approche infrastructurelle* avec l'analyse du potentiel ferroviaire enfin, aborde la dimension organisationnelle du transit des marchandises, un mode longtemps délaissé mais aujourd'hui plus que jamais au cœur de la réflexion stratégique du PAS. Quels investissements ont été réalisés depuis 2011, date du transfert en pleine propriété de ces infrastructures ? Lesquels sont à envisager, avec quels objectifs ? A quelle condition le rail peut-il suppléer les aléas grandissants de la navigabilité du Rhin ? Comment, au-delà de la rupture frontalière, faire jouer au rail et au port la fonction d'interconnexion des corridors européens que revendique Strasbourg ? Dans quelle mesure, le mode ferroviaire peut-il se substituer à la route ? N'est-il pas soumis comme cette dernière au défi du transit des zones urbanisées ?

26 mars 2020  
13H40 > 18H00  
**École nationale  
supérieure  
d'architecture  
de Strasbourg**

Ensas - la Fabrique,  
salle à définir  
6 BOULEVARD  
DU PRÉSIDENT WILSON



Inscription  
<https://framadata.org/popsu-metropoles-seminaire3>

2019-21

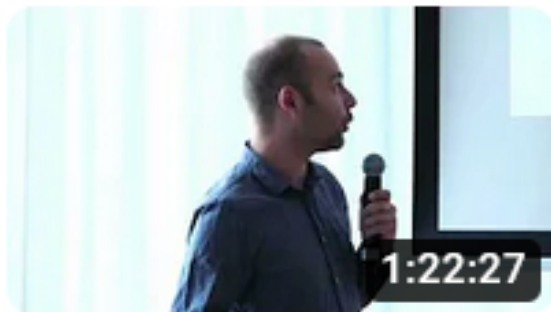
SEMINAIRES THEMATIQUES





## Colloque FAIRE METROPOLE AVEC LE PORT 1 - Présentation et Synthèse des travaux

Puca Popsu • 36 vues • il y a 1 an



## Colloque FAIRE METROPOLE AVEC LE PORT 2 - Métropole productive

Puca Popsu • 50 vues • il y a 1 an



## Colloque FAIRE METROPOLE AVEC LE PORT 3 - Circularités et mobilités métropolitaines

Puca Popsu • 46 vues • il y a 1 an



## Colloque FAIRE METROPOLE AVEC LE PORT 4 - Construire un commun métropolitain fluvial et portuaire

Puca Popsu • 38 vues • il y a 1 an

6 Juin 2022

**COLLOQUE CONCLUSIF**  
**youtube/Popsu Strasbourg**

# Un portulan pour Strasbourg : entretiens croisés

**4 films thématiques et un grand entretien**

interviews réalisés de mars à juillet 2021



**Un travail de collecte et de réélaboration des visions sur des thèmes majeurs  
Croisement des positions des acteurs d'horizons divers**



## UN KALÉIDOSCOPE D'ACTEURS



**Eric Chenderowsky**  
Dir. Urba et Territ. EMS



**Catherine Trautmann**  
Anc. Pdte de Ports de Strasbourg



**Danielle Dambach**  
Maire de Schiltigheim, VP EMS



**Volker Molz**  
Dir. Kehler Hafen



**Anne-Véronique Auzet**  
Géographe et habitante



**Alice Frémaux**  
Dir. SPL Deux-Rives



**Jean-Louis Jérôme**  
Dir. Ports de Starsbourg



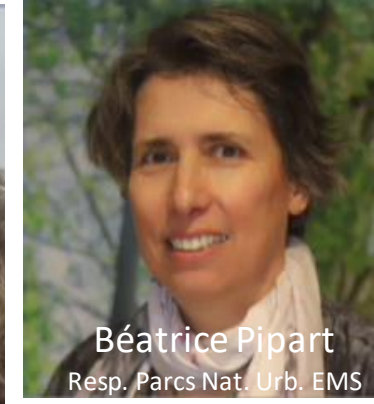
**Anne-Marie Jean**  
Pdte de Ports de Strasbourg



**Evelyne Hum**  
Dir. Agence Haeger & Schmidt



**Fiona Härtel**  
Dir. Marketing territorial Kehl



**Béatrice Pipart**  
Resp. Parcs Nat. Urb. EMS



**J.-Claude Buffa**  
Adj. maire Saverne



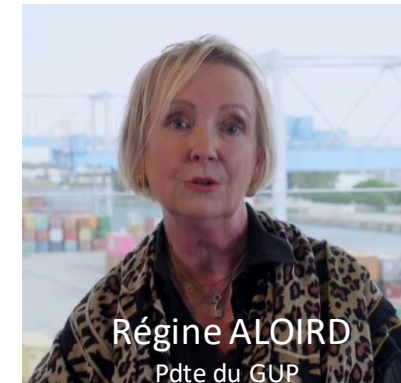
**Thierry Daney**  
Dir. Artefact



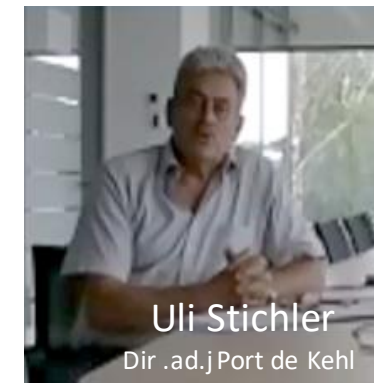
**Daniel REININGER**  
Pdt Alsace Nature



**Pierre Laplane**  
Dir. ADEUS



**Régine ALOIRD**  
Pdte du GUP



**Uli Stichler**  
Dir .ad.j Port de Kehl



**Yann Quiquandon**  
VNF





## Un portulan pour Strasbourg - POPSU Métropoles

Puca Popsu

9 vidéos 259 vues Dernière modification le 14 juin 2022



Tout lire

Aléatoire

...Plus

1



**Strasbourg métropole fluviale et portuaire : Jean-Louis Jérôme, directeur des Ports (2003 à 2021).**

Puca Popsu • 132 vues • il y a 1 an



2



**LOGISTIQUE. Strasbourg métropole fluviale et portuaire : Paroles d'acteurs.**

Puca Popsu • 69 vues • il y a 1 an



3



**TOURISME. Strasbourg métropole fluviale et portuaire : Paroles d'acteurs.**

Puca Popsu • 74 vues • il y a 1 an



4



**ENVIRONNEMENT. Strasbourg métropole fluviale et portuaire : Paroles d'acteurs.**

Puca Popsu • 30 vues • il y a 1 an



5



**CADRE DE VIE. Strasbourg métropole fluviale et portuaire : Paroles d'acteurs.**

Puca Popsu • 81 vues • il y a 1 an



2021-2022

**ENTRETIENS CROISES**

**youtube/Popsu Strasbourg**

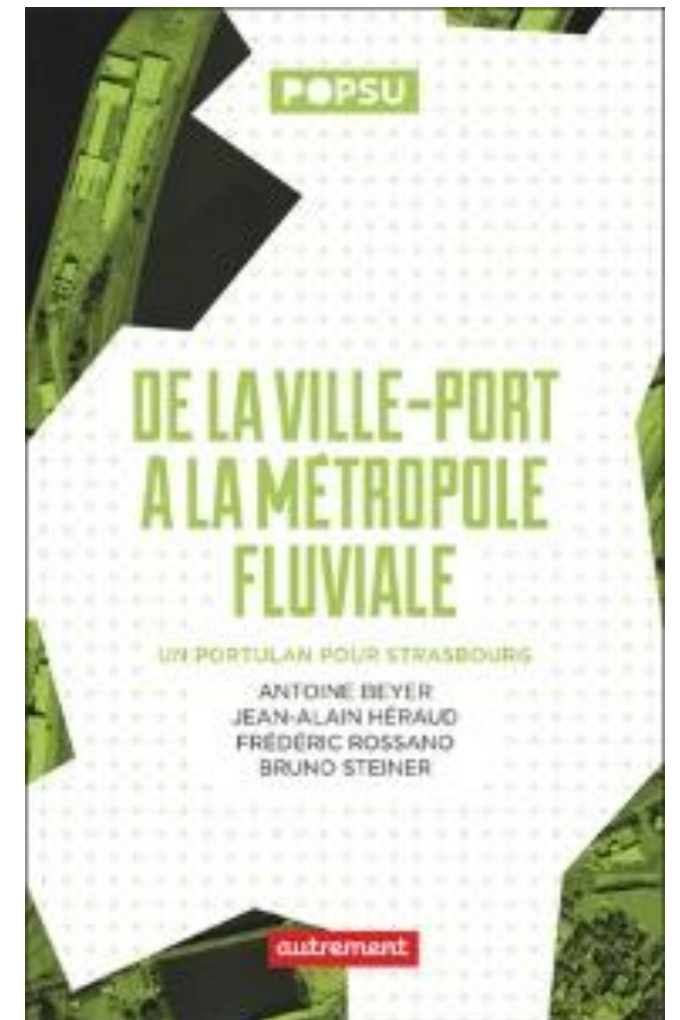




**Cahier POPSU**

**DE LA VILLE-PORT à LA METROPOLE FLUVIALE**

<b>Sommaire</b>	
Un portulan pour la métropole fluviale	7
Enjeux et impasses du couple ville-port	15
Un fait portuaire qui redimensionne la métropole	29
Vers une métropolisation transactionnelle	65
Note méthodologique	79



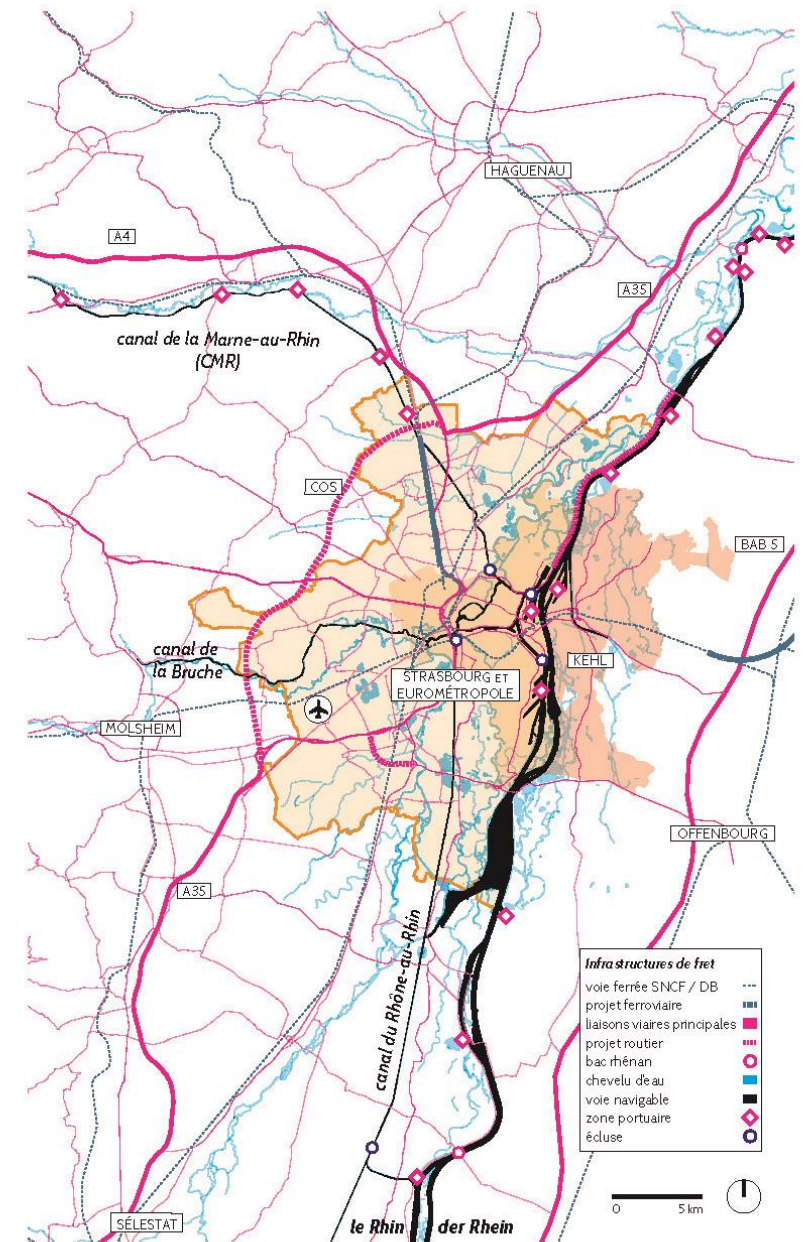
## Repérer et situer

De la ville-port à la métropole fluviale

de repérer et de qualifier les grands champs d'interaction liant ville et port à différentes échelles<sup>1</sup>.

Aborder la métropolisation par la question portuaire relève dans le cas de Strasbourg à la fois de l'évidence et de l'incongruité. C'est une évidence, car les activités portuaires sont par essence dynamiques, ouvertes, réticulaires et relationnelles, et font écho aux qualités dont la métropole se pare volontiers. Plus que la gestion commune des déchets ou du transport collectif, elles éveillent l'imaginaire commun et semblent à même d'incarner les ambitions d'une métropole qui se veut rhénane et transfrontalière. À l'inverse, le port autonome de Strasbourg, pris isolément, est un port « municipal » que l'on pourrait à première vue réduire à une zone industrielle, certes multimodale, mais pas plus encline que d'autres à participer à la fabrique d'une urbanité métropolitaine. Or il est question aujourd'hui d'observer et de projeter les stratégies d'une métropole qui choisit d'appuyer son développement sur ses voies et cours d'eau, un développement qui vise la prospérité économique, le bien-être de la population et le renforcement de sa trame écologique.

Le port industriel stricto sensu est un pilier essentiel de l'économie régionale : deuxième port fluvial de France et première zone d'activité de la région Grand Est, le port autonome de Strasbourg (PAS) achemine 7 millions de tonnes de marchandises par an, et ses 320 entreprises emploient environ 10 000 personnes. Il occupe 950 hectares (8 %



CARTE 1  
TRAMES HYDROGRAPHIQUE ET LOGISTIQUE  
DU BASSIN DE VIE STRASBOURGEOIS



# Enjeux et impasses du couple ville-port

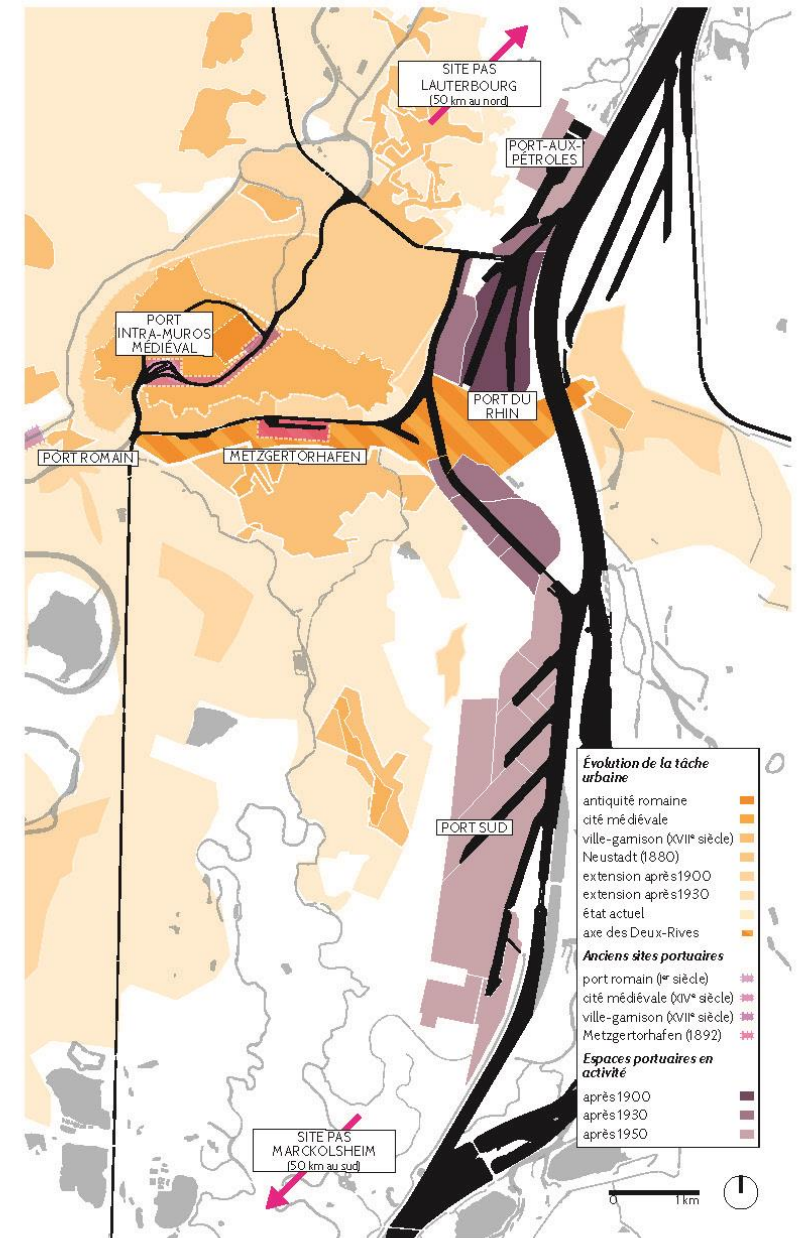
## Ruptures et bifurcations systémiques

### De la ville-port à la métropole fluviale

Les transformations du port ont influencé le statut et la fonction urbaine de Strasbourg: d'abord ville étape avec ses installations portuaires et marchandes au pied de la cathédrale, ensuite ville frontière avec son port rhénan et sa fonction d'entrepôt et de redistribution régionale, enfin ville frontalière avec un port ouvert et étendu aux fonctions industrielles dominantes un modèle aujourd'hui questionné par les exigences de durabilité et la réorganisation de circuits économiques et logistiques «glocalisés». L'avènement de la métropole transfrontalière ouvre un nouveau chapitre de cette histoire de la ville. L'heure semble aujourd'hui au tissage renouvelé d'interrelations complexes et démultipliées entre les deux entités de plus en plus imbriquées.

### Des défis multiples et des contraintes croissantes

L'extension des emprises portuaires industrielles dans l'agglomération s'est fixée dans les années 1930 pour leur partie centrale, et dans les années 1950 pour le développement des zones nord et sud. Depuis, les évolutions économiques et urbaines n'ont cessé de modifier les conditions d'insertion du port dans la ville, sources de défis multiples et de réponses souvent flottantes. L'accumulation de ces défis semble aujourd'hui avoir atteint un point critique jusqu'à menacer à brève échéance le bon fonctionnement de la ville-port. Ces problématiques mettent en jeu des



CARTE 2  
EXTENSIONS URBAINES ET DÉPLACEMENTS  
DES ACTIVITÉS PORTUAIRES

## Enjeux et impasses du couple ville-port

### Ruptures et bifurcations systémiques

### Des défis multiples et des contraintes croissantes :

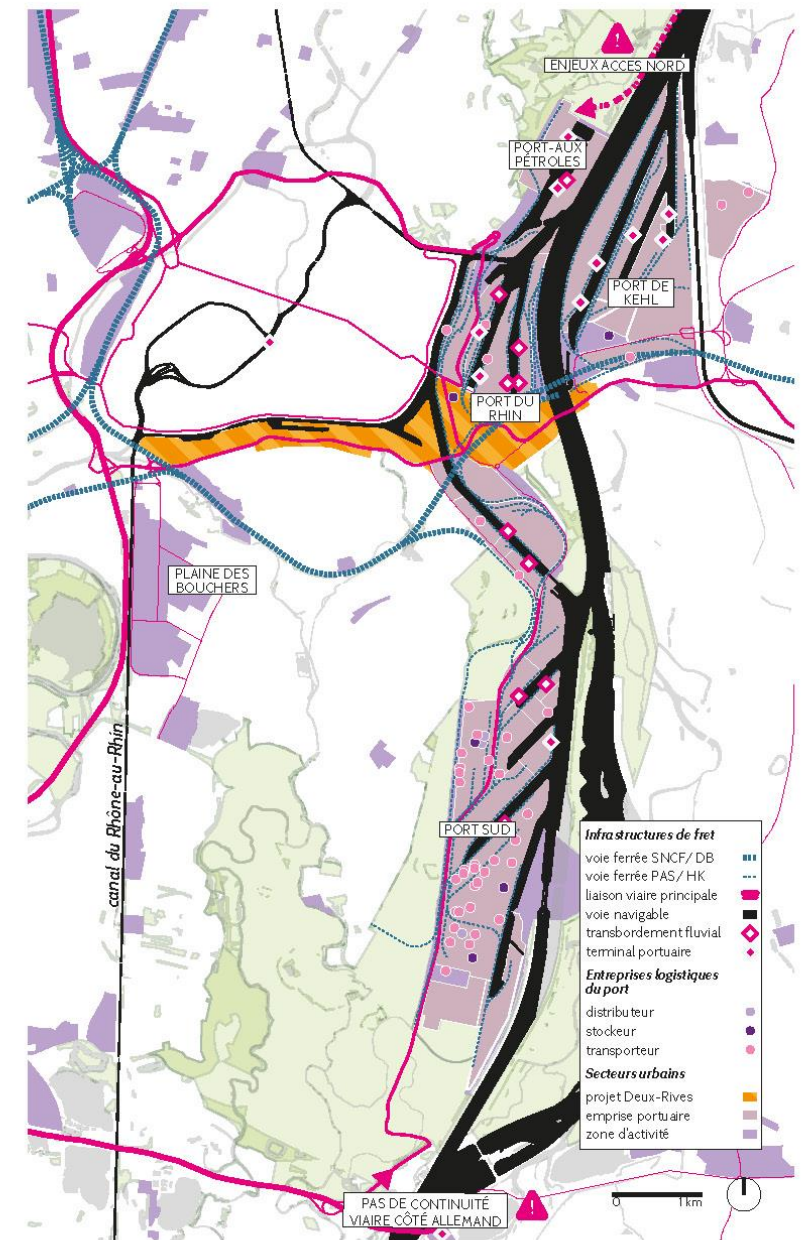
- Le défi de l'accessibilité : un réel risque d'étouffement du port
- Le défi du foncier portuaire : l'espace, une ressource rare
- Le défi hydrologique : la menace des aléas climatiques
- Le défi énergétique industriel : se préparer à la transition
- Le défi touristique : l'accueil fluvial en question

### De la ville-port à la métropole fluviale

dynamiques qui dépassent le territoire portuaire et communal pour engager d'autres interdépendances métropolitaines, régionales et transfrontalières.

Le défi de l'accessibilité :  
un réel risque d'étouffement du port

Avec le projet des Deux-Rives, l'urbanisation de la partie centrale du site portuaire décidée dans les années 1990 s'est inscrite dans une volonté stratégique d'ouvrir la ville sur le Rhin et d'assurer une continuité urbaine entre Strasbourg et Kehl (Allemagne). La transformation de la route du Rhin en boulevard urbain et la restriction du trafic de transit de poids lourds sur cet axe historique ont un impact direct sur l'accessibilité du site portuaire. Malgré la liaison routière nord-sud interports inaugurée en décembre 2012, cette nouvelle donne se traduit par une perte de temps et de fiabilité pour les transporteurs routiers. Les mobilités induites par les nouveaux habitants de ces quartiers denses et la croissance des échanges dans une aire urbaine transfrontalière devraient rendre la situation encore plus tendue, alors que le pont du Rhin reste un lien privilégié de connexion franco-allemande. À plus grande échelle, la mise en service du contournement ouest de Strasbourg en 2021 va éloigner une partie des trafics de la ville et conduire au déclassement de l'autoroute A35 qui la traverse aujourd'hui. Cette nouvelle infrastructure imposera un détour de plus de 20 kilomètres pour atteindre le port par le sud et



CARTE 3  
ESPACES, EMPRISES  
ET ENJEUX PORTUAIRES



## Enjeux et impasses du couple ville-port

### Ruptures et bifurcations systémiques

### Des défis multiples et des contraintes croissantes :

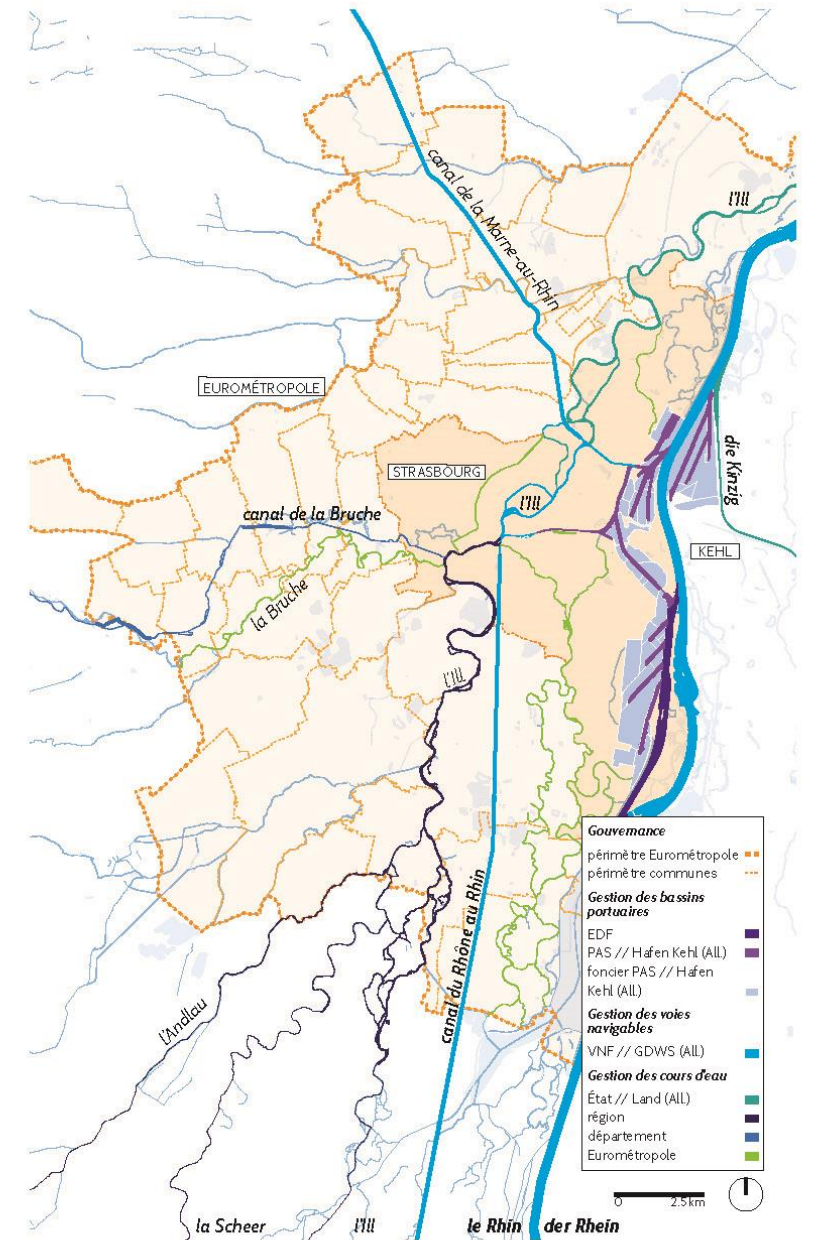
- Le défi de l'accessibilité : un réel risque d'étouffement du port
- Le défi du foncier portuaire : l'espace, une ressource rare
- Le défi hydrologique : la menace des aléas climatiques
- Le défi énergétique industriel : se préparer à la transition
- Le défi touristique : l'accueil fluvial en question

### Le défi de la gouvernance : Vers un redimensionnement portuaire ?

#### De la ville-port à la métropole fluviale

Le défi de la gouvernance : des conflits potentiels à différents niveaux

Localement, le port est d'abord une affaire municipale. L'investissement initial consenti par la ville et appuyé par l'État après 1918 dans son développement s'est traduit par un équilibre au sein de son conseil d'administration (6 sièges pour la ville et 6 pour l'État). Si, à l'époque, la présence française sur le Rhin a pu être un objectif mobilisateur pour l'État français<sup>4</sup>, le port ne fait aujourd'hui plus partie de ses priorités stratégiques. L'État reste arbitre et garant du statu quo, sans porter de véritable projet d'aménagement. La région est un interlocuteur privilégié, pilote des schémas d'aménagement (notamment portuaire), mais des tensions sont perceptibles entre les autres collectivités : la perception des intérêts et des priorités n'est pas forcément la même pour la ville et la métropole. Cette dernière est en charge de l'animation économique, mais les communes hors Strasbourg attachent traditionnellement un moindre intérêt aux affaires portuaires même si certaines se considèrent insuffisamment écoutées sur les questions stratégiques, comme l'ont montré nos consultations réalisées auprès des candidats à l'élection municipale. L'institution en 2021 de la Collectivité européenne d'Alsace fusionnant les départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin risque d'accentuer la complexité de la situation, surtout si ce «super-département» hérite de responsabilités en matière de tourisme, d'économie et de politique



CARTE 4  
STRASBOURG À LA CONFLUENCE DES DOMAINES  
RIVULAIRES, FLUVIAUX ET PORTUAIRES

# Un fait portuaire qui redimensionne la métropole

Une trame industrielle et logistique multiscalaire

Une articulation difficile entre ambitions internationales, logiques régionales et équilibres locaux

Remobiliser le réseau historique de canaux ?

Vers un repositionnement régional du port

Écologies portuaires circulaires pour ancrer l'économie métropolitaine à son territoire ?

De la ville-port à la métropole fluviale

à l'œuvre autour des questions portuaires, nous pensons, comme le géographe Martin Vanier, qu'il ne saurait suffire que les territoires institutionnels « rattrapent » les territoires fonctionnels.

Nous l'avons vu, chacun des enjeux portuaires, fluviaux et hydrologiques identifiés engage des échelles et des acteurs spécifiques. La priorité de l'action territoriale peut consister à organiser et fédérer les « passages et les passeurs de frontières » que révèle l'objet portuaire, et qui intéressent l'horizon de la ville. Par les jeux d'intermédiations et d'accords inédits qu'il semble à même de provoquer, par les nouvelles connexions systémiques qu'il pourrait générer, par les nouveaux territoires nodaux qu'il contribue à faire émerger, un questionnement sur la fonction portuaire est à même de rediscuter certaines rigidités spatiales, certaines surdéterminations institutionnelles et certaines circonscriptions disciplinaires.

Le portulan en cours d'élaboration propose une lecture « tissulaire » du fait portuaire élargi, regardé comme la superposition et le croisement de différentes trames :

- une trame industrielle associée aux fonctions productives et logistiques ;
- une trame touristique, récréative et habitante liée aux pratiques et appropriations des voies d'eau ;
- une trame contextuelle relative aux dimensions hydrologiques, géophysiques et historiques de l'armature portuaire et fluviale (réseaux et emprises) ;

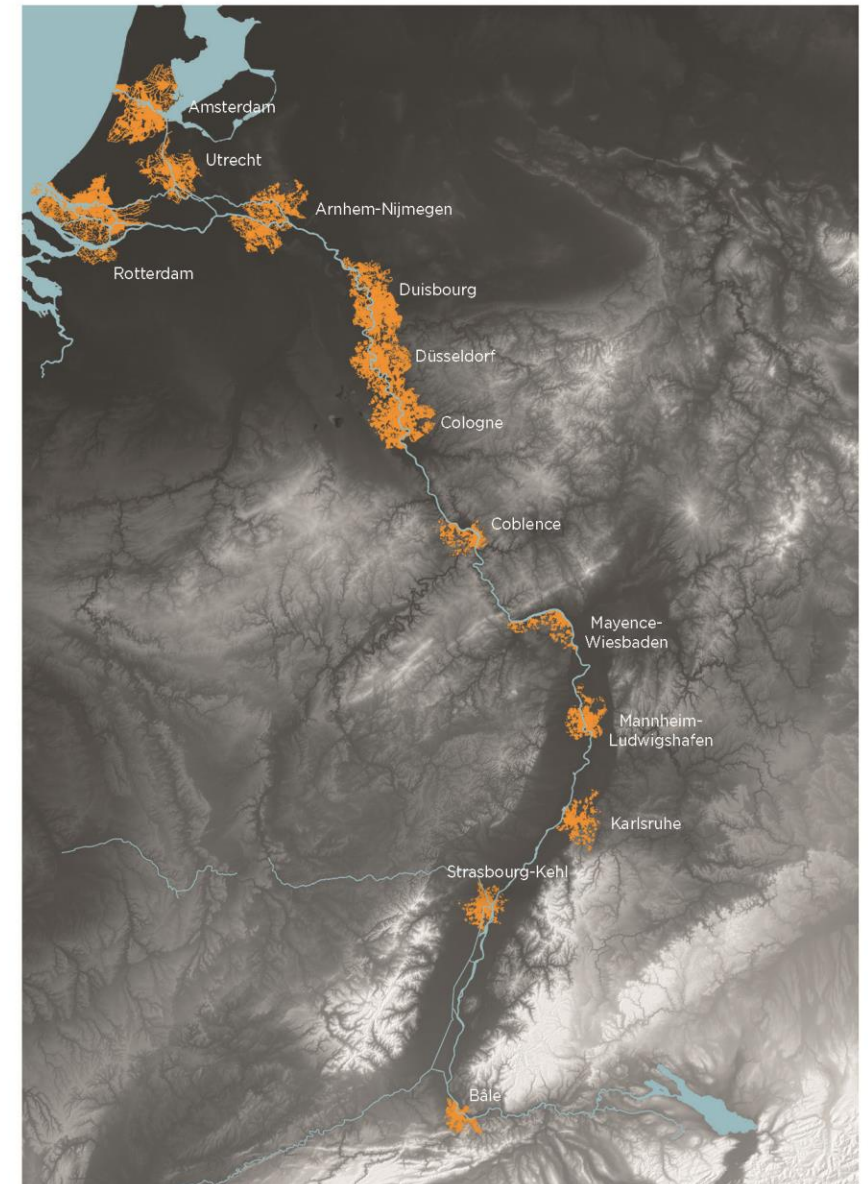


FIGURE 1

MÉTROPOLES PORTUAIRES SUR LE RHIN

Du chapelet accroché au Rhin supérieur aux grandes agglomérations de la Ruhr allemande et de la Randstad hollandaise



## Des tissus touristiques, récréatifs et habitants qui se croisent

Vers une synergie croisiérisme/plaisance/ visite touristique ?

Vers un maillage territorial alliant tourisme fluvial et attractivités récréatives locales ?

Rencontrer le(s) port(s) davantage et partout via différentes formes d'urbanités



FIGURE 2 L'ESPACE STRASBOURGEOIS VU DU FLEUVE

Ports rhénans de Strasbourg (à droite) et de Kehl, embouchures des canaux reliant le Rhin au Rhône et à la Marne.



## Le paysage de l'eau pour rassembler les territoires

L'eau comme levier de gouvernance synergique à l'échelle grand-métropolitaine ?

Port et nature, une corrélation évidente et complexe

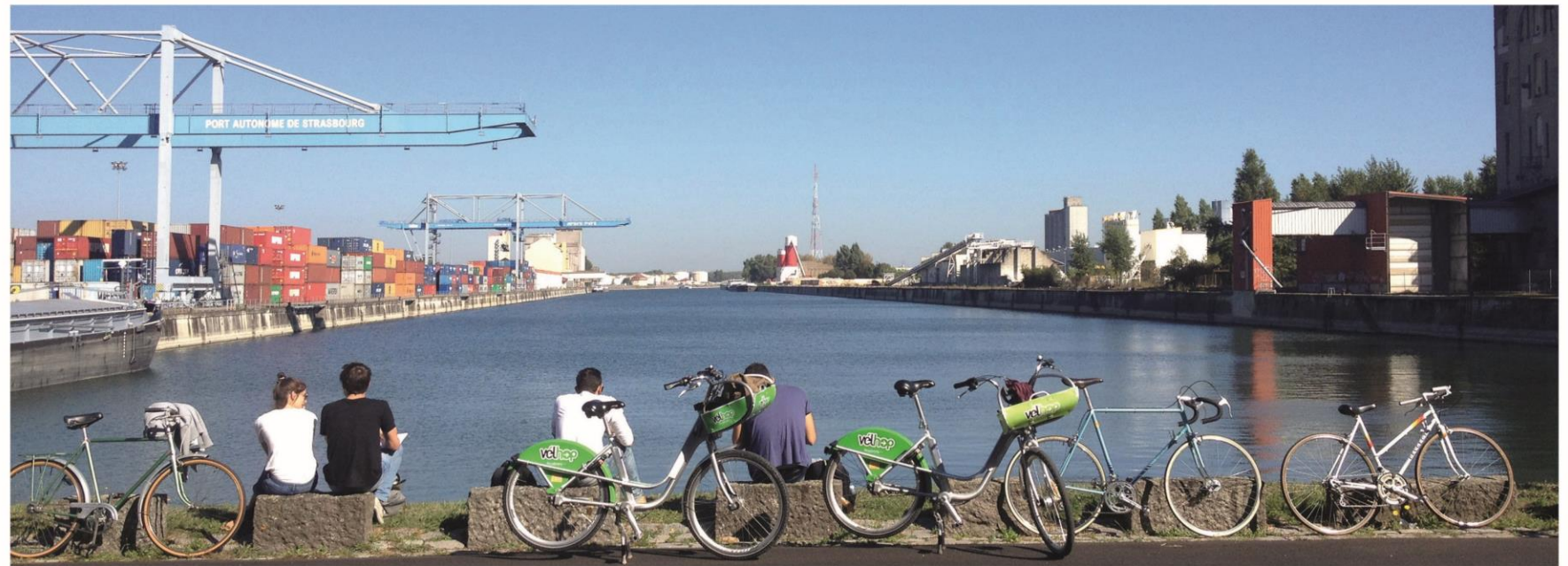


FIGURE 3 AMBIANCES CONTRASTÉES DANS L'ESPACE PORTUAIRE

Conteneurs dans le bassin du Commerce vu de l'ancienne capitainerie;  
canoés dans le bassin des Remparts;  
« tiers-paysage<sup>15</sup> » le long du chemin de halage entre fleuve et voies ferrées.





## Vers une métropolisation transactionnelle

Des interactions aux transactions : vers une approche systémique et agentive de la ville-port

Le port comme levier privilégié de métropolisation pour Strasbourg ?





# Karto-District

[A propos du projet](#)

[Exposition cartographique](#)

- Vidéos**
- Quelques contributeurs au projet
  - Table-ronde sur la cartographie transfrontalière
  - Présentation de fin de projet

[Thèmes de travail et données sources identifiées](#)



[Über das Projekt](#)

[Kartographische Ausstellung](#)

- Vidéos**
- Einige Mitwirkende an dem Projekt
  - Podiumdiskussion zur grenzüberschreitenden Kartierung
  - Vorstellung des Projektabschlusses

[Arbeitsthemen und identifizierte Quelldaten](#)

Suivez-nous sur les réseaux sociaux / Folgen Sie uns auf den sozialen Netzwerken :



Cofinancé par l'Union européenne  
Fonds européen de développement régional (FEDER)  
Von der Europäischen Union kofinanziert  
Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)







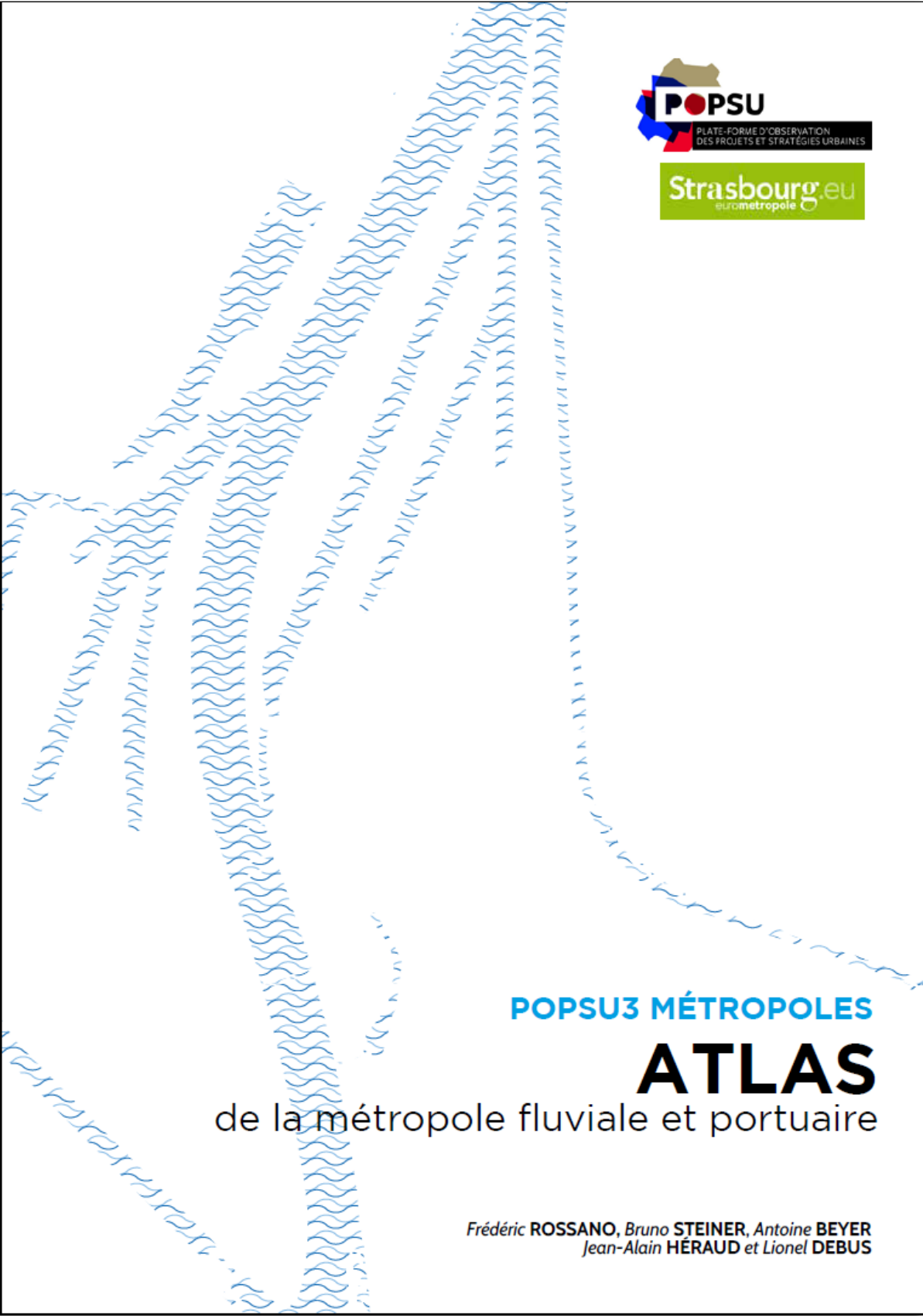
## UN PORTULAN QUI FAIT PARLER TOUTES SORTES DE CHOSES



Septembre 2020

WORKSHOP  
CARTOGRAPHIQUE  
ÉTUDIANT





**POPSU3 MÉTROPOLIS**

# **ATLAS**

de la métropole fluviale et portuaire

*Frédéric ROSSANO, Bruno STEINER, Antoine BEYER  
Jean-Alain HÉRAUD et Lionel DEBUS*





© Nicolas Levaud (2019)

Plateforme d'Observation des Projets et Stratégies Urbaines (POPSU)  
 Programme POPSU 3 Métropoles / la métropole et les autres (2018-2022)  
 « Strasbourg, métropole portuaire : interfaces et interactions territoriales »

**PARTENAIRES INSTITUTIONNELS**

Ministère de la transition écologique et solidaire  
 Ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales  
 Ministère de la Culture

Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA)  
 Eurométropole de Strasbourg

**GROUPEMENT DE RECHERCHE**

AMUP (Architecture Morphologie/Morphogénèse Urbain et Projet) / ENSAS-INSA de Strasbourg  
 MRTE (Mobilités Réseaux Territoires Environnement) / Cergy Paris Université  
 LIVE (Laboratoire Image Ville Environnement) / Université de Strasbourg  
 APR (Association de Perspective Rhénane) / Strasbourg

4 ÉDITORIAL / LEITARTIKEL

5 INTRODUCTION / EINLEITUNG

**ANCRAGE TERRITORIAL / TERRITORIALE VERANKERUNG**

- 6-7 Palimpseste portuaire et horizons métropolitains  
Der Straßburger Hafen in Zeit und Raum
- 8-9 Domanialité des cours d'eau  
Die öffentliche Verwaltung der Wasserläufe
- 10-11 Navigabilité des cours d'eau  
Die Schiffbarkeit der Wasserstraßen
- 12-13 Les cours d'eau, supports d'une mosaïque d'usages riverains  
Kontakt zum Wasser: Facetten einer Flußmetropole
- 14-15 Un port protecteur au sein d'une trame hydraulique tumultueuse  
Ein schützender Hafen inmitten in einem verwirren Wassergeflecht

**INDUSTRIE, LOGISTIQUE / INDUSTRIE, LOGISTIK**

- 16-17 L'interface portuaire au cœur d'une armature productive et logistique  
Der Hafen im Zentrum einer Produktions- und Logistikstruktur
- 18-19 Maillage énergétique du corridor rhénan  
Energetische Vernetzung des Rheinkorridors
- 20-21 Des zones d'activités adossées sur les réseaux  
Von den Wasserstrassen erreichbare Gewerbegebiete
- 22-23 Des fonctions portuaires au service d'un métabolisme métropolitain  
Hafenfunktionen im Dienste eines metropolitanen Stoffwechsels

**CADRE DE VIE, TOURISME / LEBENSUMGEBUNG, TOURISMUS**

- 24-25 Urbanités non-industrielles : des cohabitations ville-port  
Zusammenleben von Stadt und Hafen
- 26-27 Des espaces portuaires à la rencontre des trames verte et bleue  
Hafengebiete treffen auf den blauen-grünen Infrastruktur
- 28-29 Le fluvial, colonne vertébrale du tourisme strasbourgeois  
Die Flussschifffahrt, ein Rückgrat für den Straßburger Tourismus
- 30-31 Le tourisme fluvial régional, entre essor et lacunes  
Aufschwung und Angebotslücken des regionalen Flusstourismus
- 32-33 Les ports à la confluence des grandes trames naturelles  
Häfen am Zusammenfluss der großen natürlichen Korridore

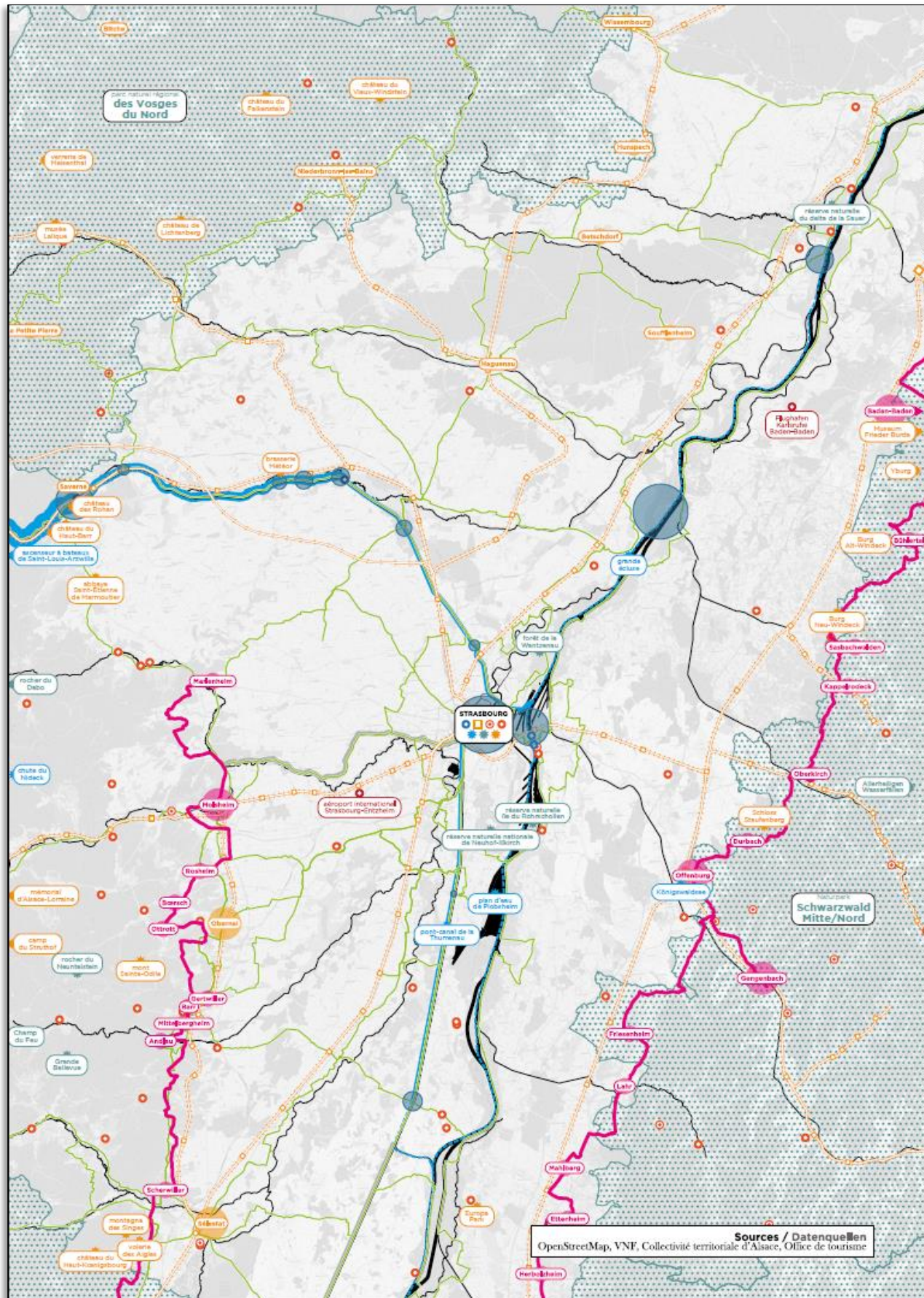
**ACTEURS, GOUVERNANCE / AKTEURE, REGIERUNGSFÜHRUNG**

- 34-35 Dynamiques partenariales et constellations d'acteurs  
Dynamische Partnerschaften

36-40 **TRADUCTION / ÜBERSETZUNG**



## Le tourisme fluvial régional, entre essor et lacunes Aufschwung und Angebotslücken des regionalen Flusstourismus



### LÉGENDE / LEGENDE

- Tourisme fluvial / Flusstourismus**  
port nautique (capacité) /  
Sportschiffahrt Hafen (Aufnahmefähigkeit)
- navigation de plaisance (trafic) / Sportschiffahrt (Verkehr)  
canal déclassé / stilllegen Wasserweg  
aucune information / keine Information
- 1 500 - 3 000 bateaux par an / Schiffe pro Jahr  
3 000 - 6 000 bateaux par an / Schiffe pro Jahr  
> 6 000 bateaux par an / Schiffe pro Jahr
- port de croisière / Kreuzfahrthafen  
loueur de bateau / Bootverleih
- Points d'intérêts touristiques /  
Touristische Attraktionen**
- site culturel ou de loisir / Kulturort oder Erlebnispark
- site naturel / Naturschauplatz
- site en lien avec le tourisme fluvial / Flusstouristenort
- villes attractives / attraktive Städte
- étapes de la route des Vins / Etappen der Weinstraße
- Autres infrastructures liées au tourisme /  
andere tourismusbezogene Infrastruktur**
- aéroports / Flughäfen  
gares ferroviaires / Bahnhof  
réseau ferroviaire / Eisenbahnnetze  
ligne ferroviaire grande vitesse / Schnellfahrstrecke  
route des Vins / Weinstraße  
itinéraires cyclables / Fahrradrouten  
campings / Campingplatz  
hôtels / Hotel  
parcs naturels / Naturparks

Conçue d'abord exclusivement pour l'industrie et le commerce, l'armature portuaire s'est vue progressivement porteuse aussi de fonctions récréatives génératrices d'interactions grandissantes avec les territoires. Le tourisme « fluvestre » mobilisant l'eau et les chemins de halage est devenu une part importante de l'activité portuaire, à différentes échelles et selon différentes filières (croisiérisme, plaisance, bateau-mouche, cyclotourisme... au gré du fleuve, des canaux et des rivières) : il s'appuie sur l'attractivité des territoires environnants.

Strasbourg se situe en effet au centre d'une région touristique transfrontalière particulièrement riche dont la réputation n'est plus à faire (routes des vins, massifs des Vosges et de la Forêt Noire, remarquables paysages ruraux, ensembles architecturaux urbains remarquables, thermalisme, gastronomie, artisanat d'art...). Les marchés de Noël ont plus récemment donné un nouvel éclat touristique à Strasbourg et sa région.

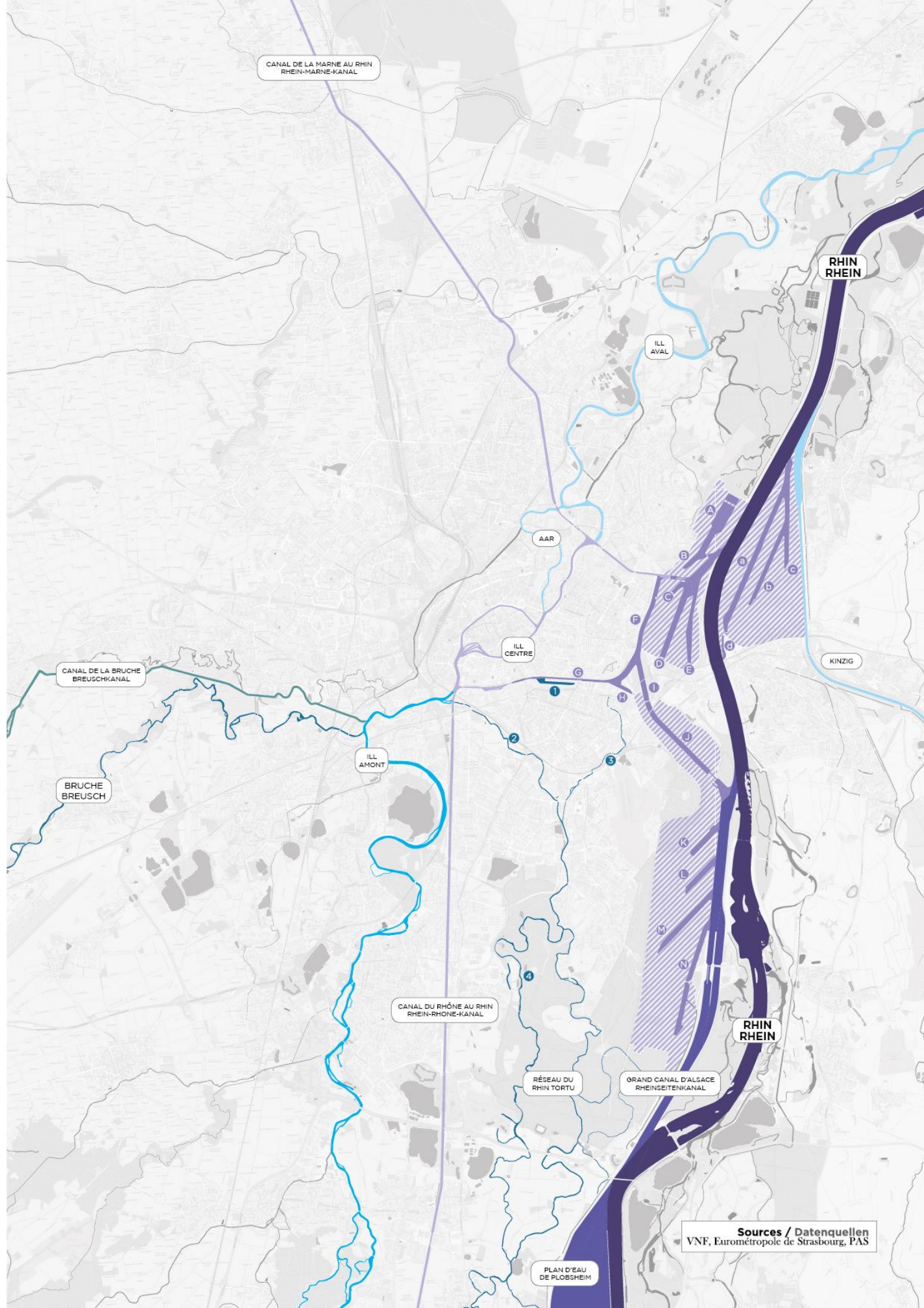
L'aménagement des chemins de halage le long des canaux régionaux a permis le développement de remarquables itinéraires cyclables qui participent activement de la trame touristique douce.

Le tourisme fluvial connaît aujourd'hui un important essor. Il y a bien sûr les croisières rhénanes, pour lesquelles Strasbourg est le point de départ d'excursions, souvent en autocar. Une filière de petite plaisance et de yachting s'est également développée principalement sur le canal de la Marne au Rhin où le pôle de Saverne a développé une destination appréciée au seuil de la traversée des Vosges. Celle-ci opère malheureusement trop exclusivement depuis l'ouest, sans solides appuis ou relais dans ou autour de Strasbourg ; l'offre autour de la voie d'eau apparaît là encore lacunaire dans les aménagements comme dans les services ; elle ne permet pas de mettre en valeur les formidables richesses paysagères environnementales et patrimoniales associées au couloir rhénan qui constituent pourtant autant d'atouts pour promouvoir un tourisme moins massifié.

*« On ne peut pas imaginer qu'un canal soit géré dans une étroitesse de territoire ou même d'esprit. Ce n'est pas possible tounstiquement parlant [...] Plus il y aura de choses qui vont se passer sur l'eau et autour de l'eau, plus ça prendra de la valeur et plus les gens se retrouveront [...] On ne peut pas se cantonner à notre petit pré carré : il faut qu'on travaille avec Strasbourg, la métropole. »*

Jean-Claude BUFFA  
Adjoint au Maire de Saverne  
chargé du commerce, de l'industrie et du tourisme





**Gestionnaires des cours d'eau /  
Gewässermanagement**

- État français (FR) / Land Baden-Württemberg (DE)
- Région Grand-Est (FR)
- Collectivité européenne d'Alsace (FR)
- Eurométropole de Strasbourg (FR)
- 1 bassin d'Austerlitz
- 2 Rhin Tortu
- 3 Ziegelwasser
- 4 Schwartzwasser

**Gestionnaires des voies navigables /  
Wasserstraßenverwaltung**

- Voies Navigables de France (VNF) (FR) /  
Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS)
- Port Autonome de Strasbourg (PAS) (FR)
- A bassin aux Pétales
- B bassin Albert Auberger
- C bassin Louis Armand
- D bassin du Commerce
- E bassin de l'Industrie
- F bassin des Remparts
- G bassin Dusuzeau
- H bassin de la Citadelle
- I bassin Vauban
- J bassin René Graff
- K bassin Auguste Detœuf
- L bassin Gaston Haeling
- M bassin Adrien Weirich
- N darse IV
- a Hafenbecken I
- b Hafenbecken II
- c Hafenbecken III
- d Yachthafen
- Rhein-Hafen Kehl (DE)
- emprises foncières PAS (FR) /  
Grundbesitz Rhein-Hafen Kehl (DE)
- Électricité de France (EDF) (FR)
- Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) /  
Zentralkommission für die Rheinschifffahrt

**Réseau hydrographique non-domanial /  
Privateigentum an Wasserläufen**

- cours d'eau non-domaniaux / private Wasserläufe
- plans d'eau / Wasserflächen

**Sources / Datenquellen**  
VNF, Eurométropole de Strasbourg, PAS

PLAN D'EAU  
DE PLOBSHEIM

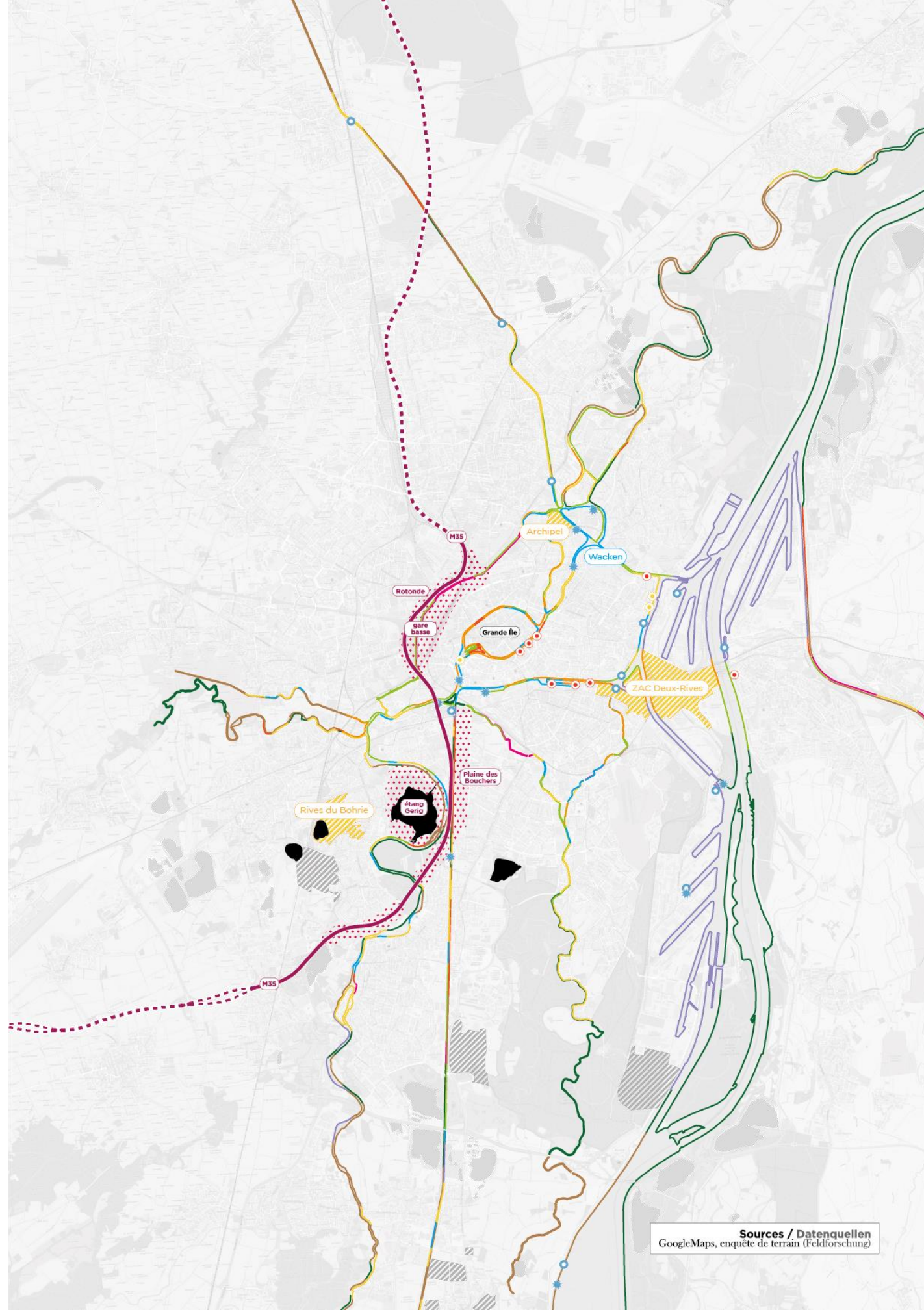


ANCRAGE TERRITORIAL /  
TERRITORIALE VERANKERUNG

EUROMÉTROPOLE /  
EUROMETROPOLE

# Les cours d'eau, une mosaïque d'usages riverains

## Kontakt zum Wasser: Facetten einer Flußmetropole



### Contact à l'eau / Wasserkontakt

- tissus urbains mixtes denses /  
dichtes gemischtes Stadtgewebe
- tissus urbains à dominante résidentielle /  
Stadtgewebe mit überwiegender Wohnnutzung
- activités commerciales ou artisanales /  
kommerzielle oder handwerkliche Aktivitäten
- équipements publics /  
öffentliche Einrichtungen
- activités industrielles ou portuaires /  
Industrie- oder Hafenaktivitäten
- infrastructures de transport / Verkehrsinfrastruktur
- milieu naturel / natürliche Umgebung
- milieu agricole / landwirtschaftliche Umgebung
- parcs / Parks

### Vie sur l'eau / Leben auf dem Wasser

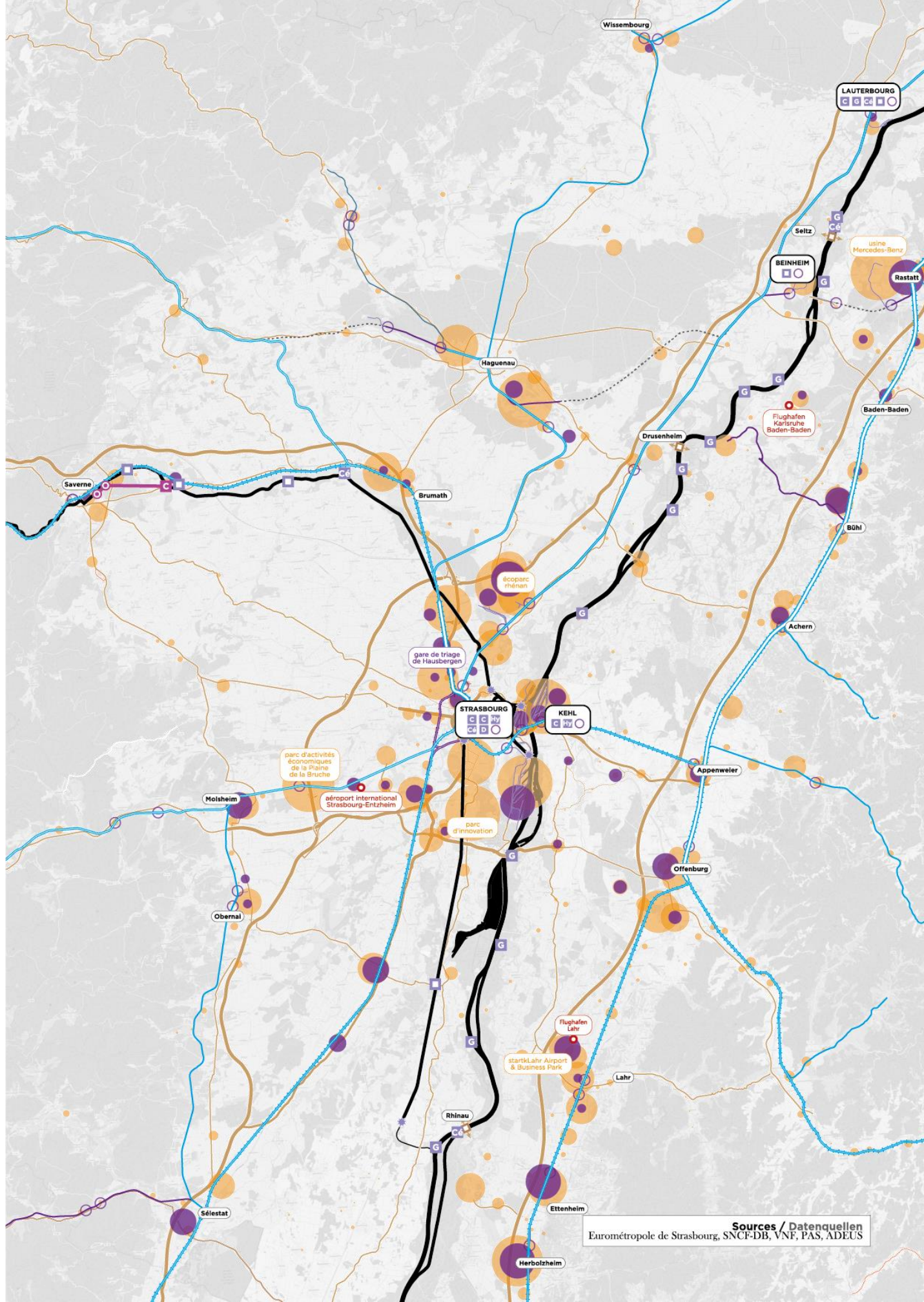
- restaurants, bars / Restaurants, Bars
- logement (péniches) / Wohnen (Hausboote)
- zones de mouillage / Ankerzonen
- ports nautiques / Sportsschiffart Häfen

### Projets urbains / Stadtprojekte

- projets urbains ayant un rapport à l'eau fort /  
Stadtprojekte mit starkem Wasserkontakt
- zones en projets / in Planung Gebiete
- tissus urbains en mutation riverains de la M35 /  
Stadtgewebe im Wandel am Rande der Autobahn M35
- autoroute M35 / Autobahn M35

Sources / Datenquellen  
GoogleMaps, enquête de terrain (Feldforschung)





**Zones d'activités et logistique /  
Gewerbegebiete und Logistik**



**Infrastructures de transport /  
Verkehrsinfrastruktur**

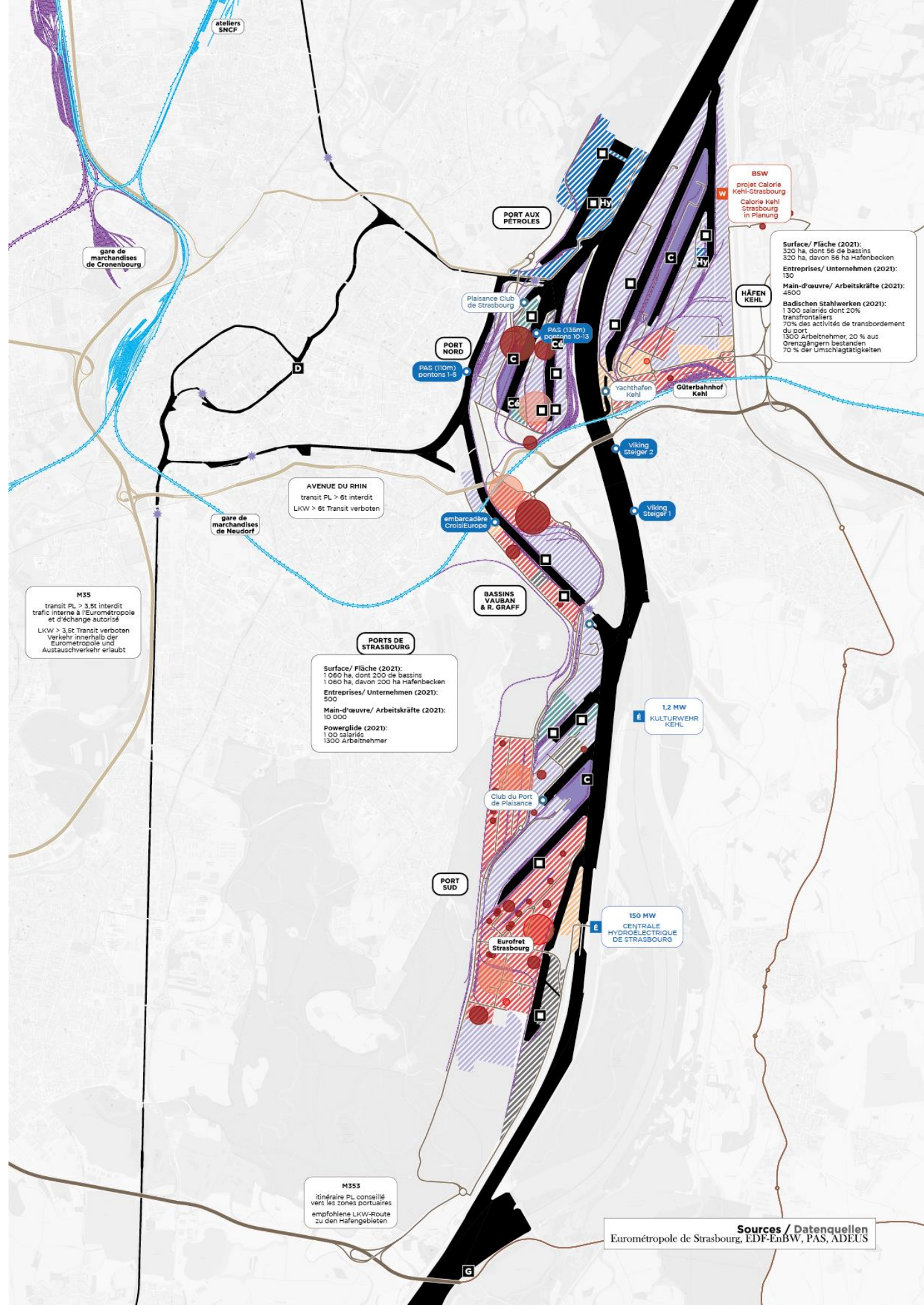
- tronçons ferroviaires électrifiés /  
elektrifizierte Bahnstrecken
- mixtes < 3 voies / < 3 Gleisen Mischbetriebsstrecken
- mixtes à 2 voies / zweigleisiger Mischbetriebsstrecken
- fret à 2 voies / zweigleisiger Güterverkehrsstrecken
- tronçons ferroviaires non-électrifiés /  
nichtelektrifizierte Bahnstrecken
- mixtes à 2 voies / zweigleisiger Mischbetriebsstrecken
- mixtes à 1 voie / eingleisiger Mischbetriebsstrecken
- fret à 2 voies / zweigleisiger Güterverkehrsstrecken
- fret à 1 voie / eingleisiger Güterverkehrsstrecken
- tronçons inexploités / ungenutzte Bahnstrecken
- installations terminales embranchées /  
Gleisanschlüssen
- autoroutes / Autobahnen
- axes de circulation importants /  
Hauptverkehrskorridor
- bacs rhénans / Rheinfähren
- aéroports / Flughäfen

**Transport fluvial de marchandises /  
Gütertransport in der Binnenschifffahrt**

- terminaux portuaires /  
Hafenterminals
- conteneurs / Container
- granulats / Aggregate
- hydrocarbures / Kohlenwasserstoff
- céréales / Getreide
- distribution urbaine / städtische Verteilung
- polyvalents / Mehrzweck-Plattform
- zones portuaires trimodales /  
trimodale Hafengebiete
- Projet de transport de conteneur par péniche /  
Containertransport Projekt per Binnenschiff
- plateforme de chargement / Logistik-Ladefläche
- entreprises savernoises associées /  
assoziierte Unternehmen aus Saverne

**Sources / Datenquellen**  
Eurométropole de Strasbourg, SNCF-DB, VNF, PAS, ADEUS



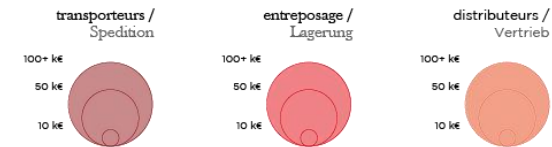


### Types d'activités des zones portuaires / Aktivitäten in Hafengebieten

- filière déchets / Abfall
- commerces et loisirs / Einkaufs und Freizeit
- industries / Industrien
- conteneurs / Container
- filière hydrocarbures / Kohlenwasserstoffen
- filière agroalimentaire / Agribusiness
- filière logistique / Logistik
- barrages hydroélectriques sur le Rhin /  
Wasserkraftwerke am Rhein
- projet de réseau de chaleur Calorie Kehl-Strasbourg /  
Wärmenetz Calorie Kehl-Strasbourg in Planung
- appontements pour bateaux de croisière /  
Kreuzfahrtschiffe Anleger
- ports nautiques / Sportschiffahrt Häfen

### Entreprises logistiques dans les ports / Logistikunternehmen im Häfen

(chiffre d'affaire du groupe, en k€) / (Umsatz, in k€)



### Infrastructures de fret / Güterverkehrsinfrastruktur

- voies navigables / Wasserwege
- écluse contraignante / verbindliche Schleuse
- tronçons ferroviaires mixtes / Mischbetriebsbahnstrecken
- tronçons ferroviaires fret / Güterverkehrsbahnstrecken
- tronçons routiers ouverts au transit poids lourd (PL) /  
Lastkraftwagen (LKW) Transitverkehr Straßenabschnitt
- tronçons routiers interdits au transit poids lourd (PL) /  
LKW-Transitverkehr verboten Straßenabschnitt
- HY** hydrocarbures / Kohlenwasserstoff
- D** distribution urbaine / Verteilung
- poly** polyvalents / Mehrzweck-Plattform
- C** conteneurs / Container
- G** granulats / Aggregate
- Cé** céréalières / Getreide

**M35**  
transit PL > 3,5t interdit  
trafic interne à l'Eurométropole  
et d'échange autorisé  
LKW > 3,5t Transit verboten  
Verkehr innerhalb der  
Eurometropole und  
Austauschverkehr erlaubt

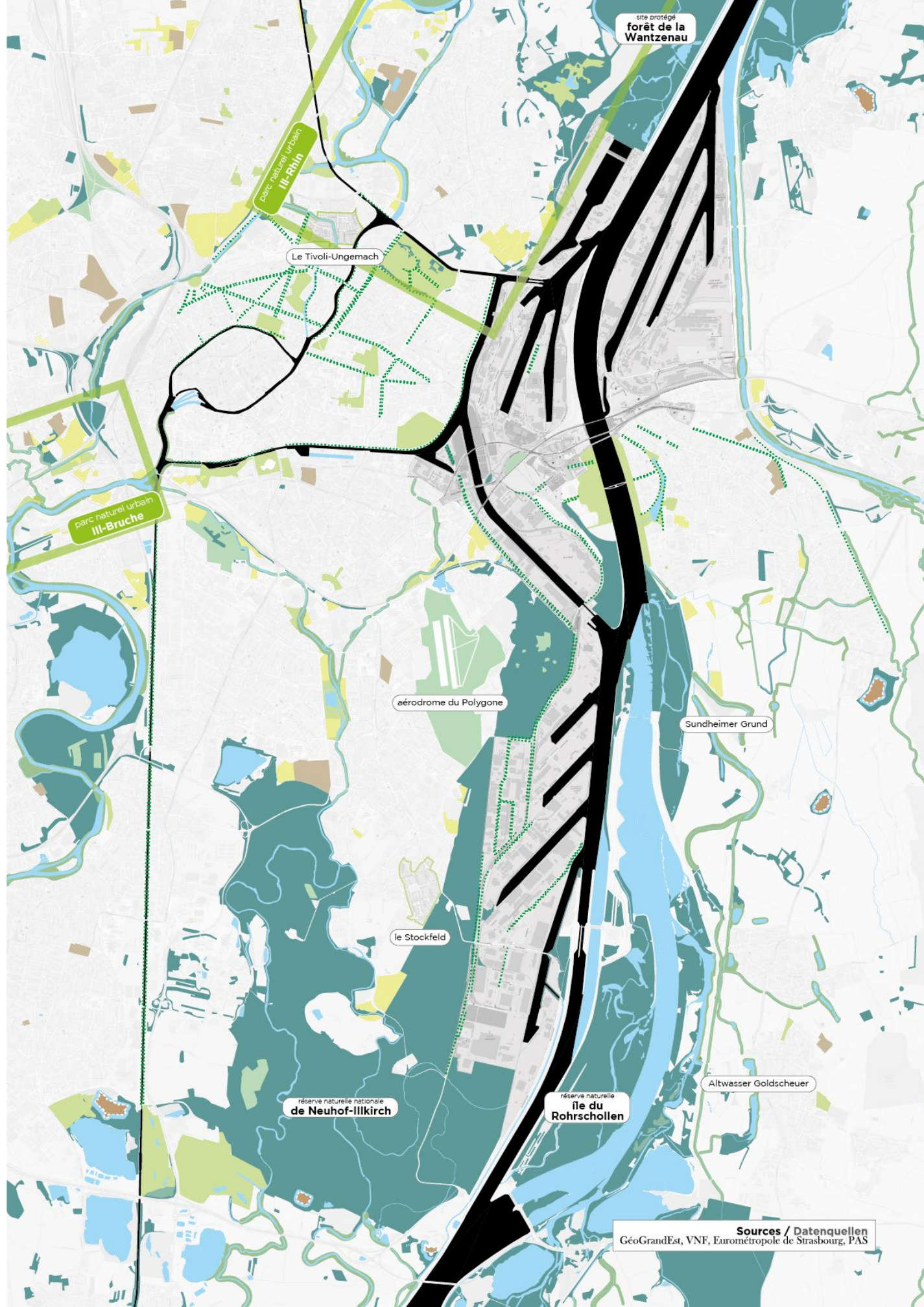
**PORTS DE STRASBOURG**  
Surface/ Fläche (2021):  
1 080 ha, dont 200 de bassins  
1 080 ha, davon 200 ha Hafenbecken  
Entreprises/ Unternehmen (2021):  
500  
Main-d'œuvre/ Arbeitskräfte (2021):  
10 000  
Powerglide (2021):  
1 00 salariés  
1300 Arbeitnehmer

**HÂFEN KEHL**  
Surface/ Fläche (2021):  
320 ha, dont 86 de bassins  
320 ha, davon 86 ha Hafenbecken  
Entreprises/ Unternehmen (2021):  
130  
Main-d'œuvre/ Arbeitskräfte (2021):  
4500  
Badischen Stahlwerken (2021):  
1 300 salariés dont 20%  
transfrontaliers  
70% des activités de transbordement  
du port  
1300 Arbeitnehmer, 20 % aus  
Grenzländern  
70 % der Umschlagstätigkeiten





**M353**  
itinéraire PL conseillé  
vers les zones portuaires  
empfohlene LKW-Route  
zu den Hafengebieten

**Sources / Datenquellen**  
Eurométropole de Strasbourg, EDF-EnBW, PAS, ADEUS














**Trame urbaine / Stadtrahmen**

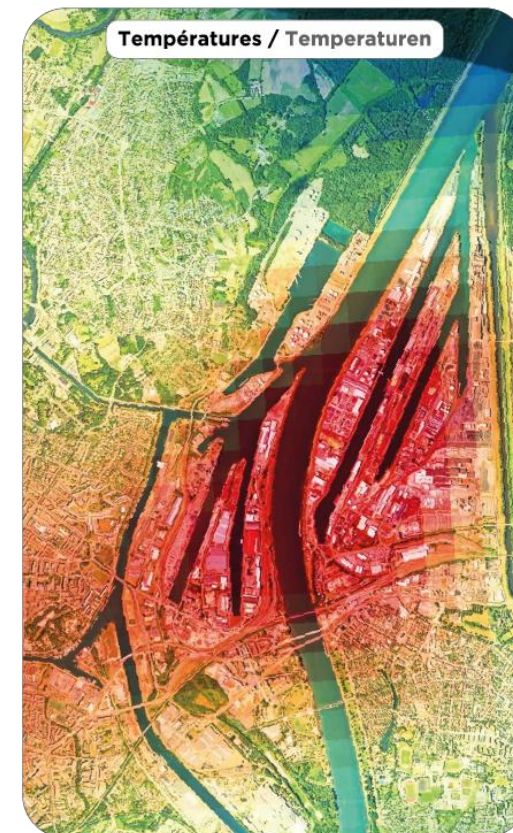
-  ZAC Deux-Rives (1990-2020) / konzertierte Planungszone Zwei-Ufer (1990-2020)
-  cités-jardins / Gartenstädte
-  cimetières / Friedhöfe
-  ceinture des forts de Strasbourg (1871-1890) / Festungsgürtel Straßburg (1871-1890)

**Trame plantée / Pflanzenrahmen**

-  parcs urbains, terrains de golf / städtischer Parks, Golfplätze
-  jardins familiaux / Kleingärten
-  alignements d'arbres / Straßenbäume
-  parcs naturels urbains (PNU) / städtischer Naturparks

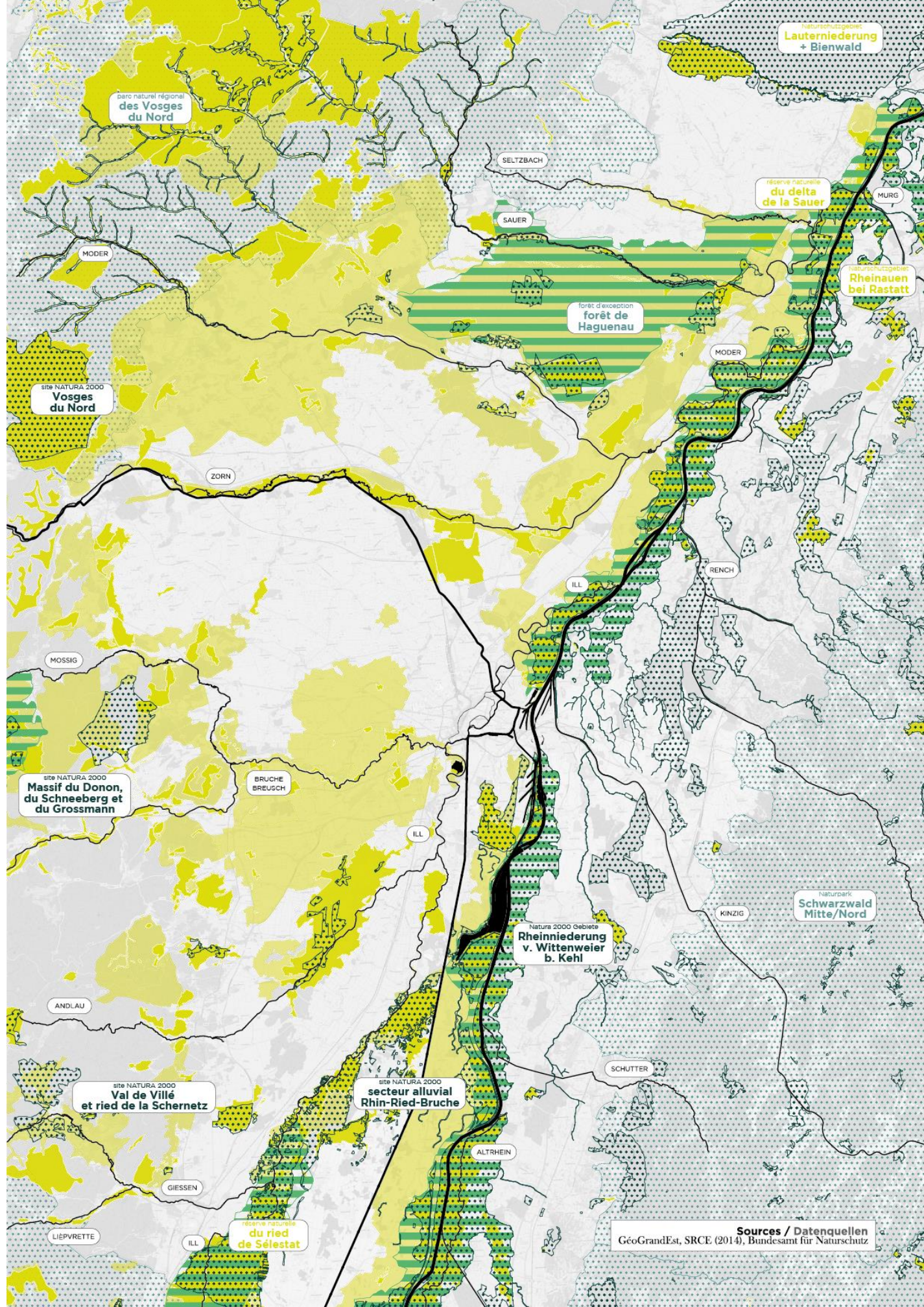
**Trame naturelle / Naturrahmen**

-  couverture forestière / Waldbedeckung
-  ripisylves / Auwälder
-  pelouses / Grasländer
-  voies navigables / Wasserwege
-  cours d'eau, plans d'eau / Wasserläufe, Wasserkörper





**Sources / Datenquellen**  
GéoGrandEst, VNF, Eurométropole de Strasbourg, PAS








**Patrimoine naturel protégé et mise en valeur /  
Geschütztes und aufwertetes Naturerbe**

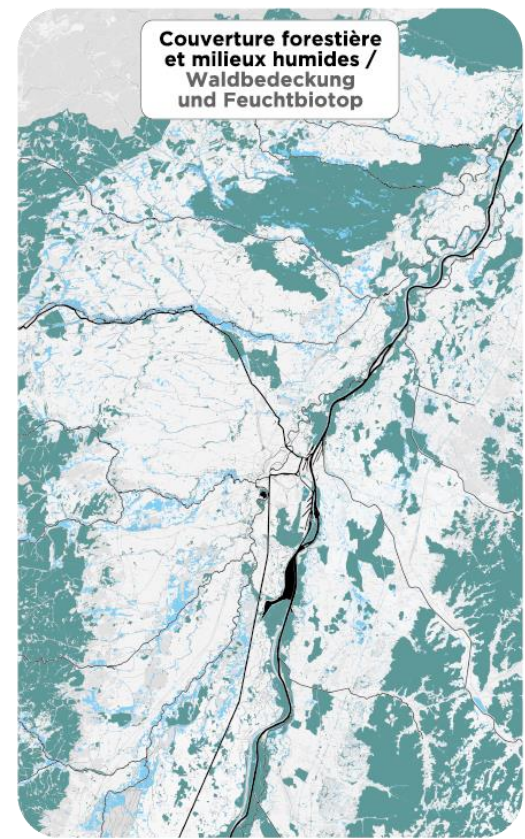
-  zones protégées NATURA 2000 /  
NATURA 2000-Schutzgebiete
-  périmètre Parc Régional Naturel /  
Perimeter regionaler Naturpark

**Patrimoine naturel Inventorilé /  
Inventarisiertes Naturerbe**

-  zones importantes pour la  
conservation des oiseaux (ZICO) /  
Important Bird and Biodiversity Areas (IBA)
-  zones naturelles d'intérêt écologique,  
faunistique et floristique (ZNIEFF) /  
natürliche Gebiete (ökologische,  
faunistische und floristische Interesse)
-  ZNIEFF de type I / Typ 1
-  ZNIEFF de type II / Typ 2

**Milieux naturels /  
natürliche Lebensräume**

-  couverture forestière / Waldbedeckung
-  milieux humides / Feuchtbiotop
-  cours d'eau, plans d'eau / Wasserläufe, Wasserkörper



**Sources / Datenquellen**  
GéoGrandEst, SRCE (2014), Bundesamt für Naturschutz





**L'EXPOSITION** 6 octobre 2023

**LA VILLE TRANSFORME LE PORT  
LE PORT TRANSFORME LA VILLE**





# L'EXPOSITION







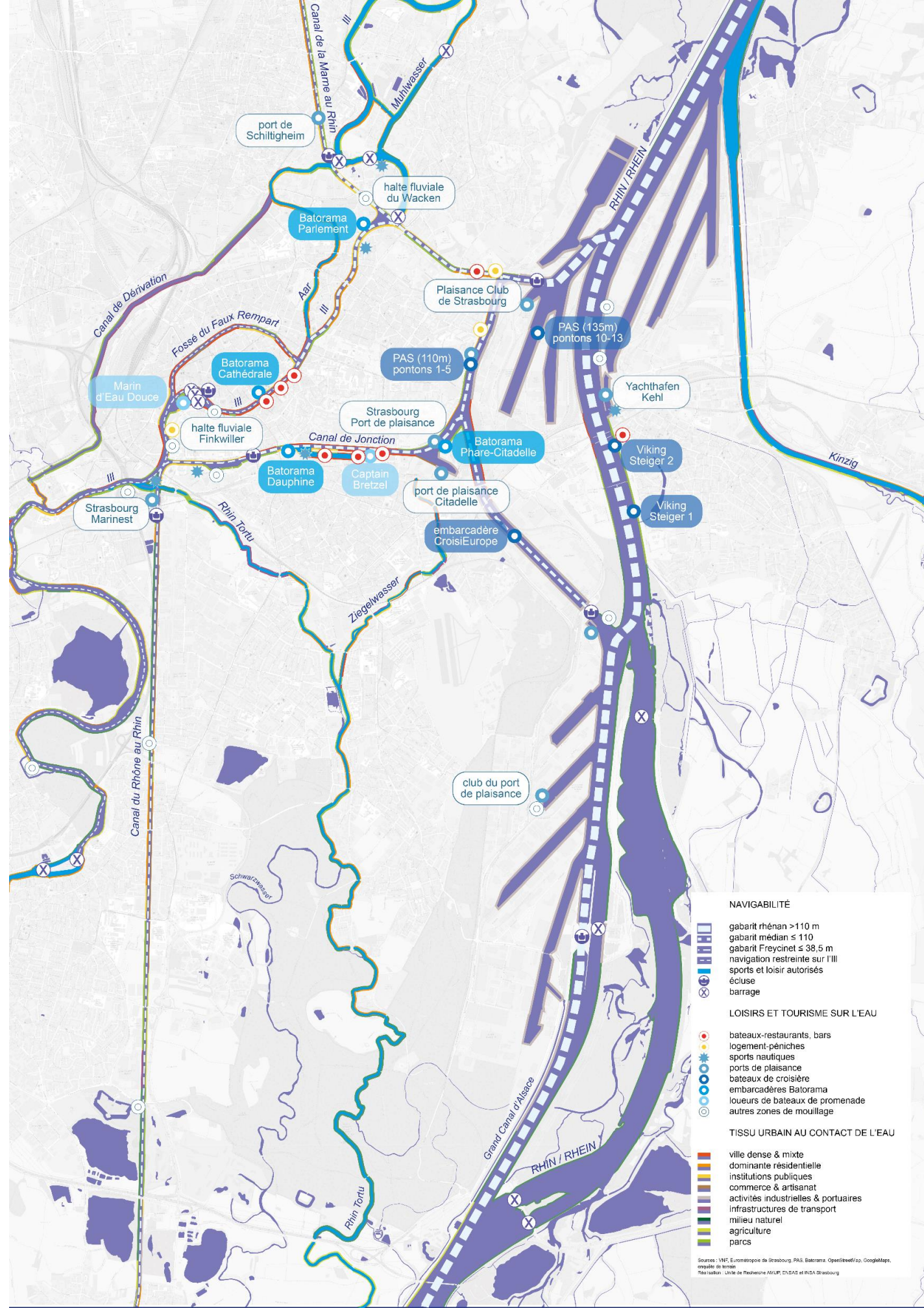
## L'EXPOSITION







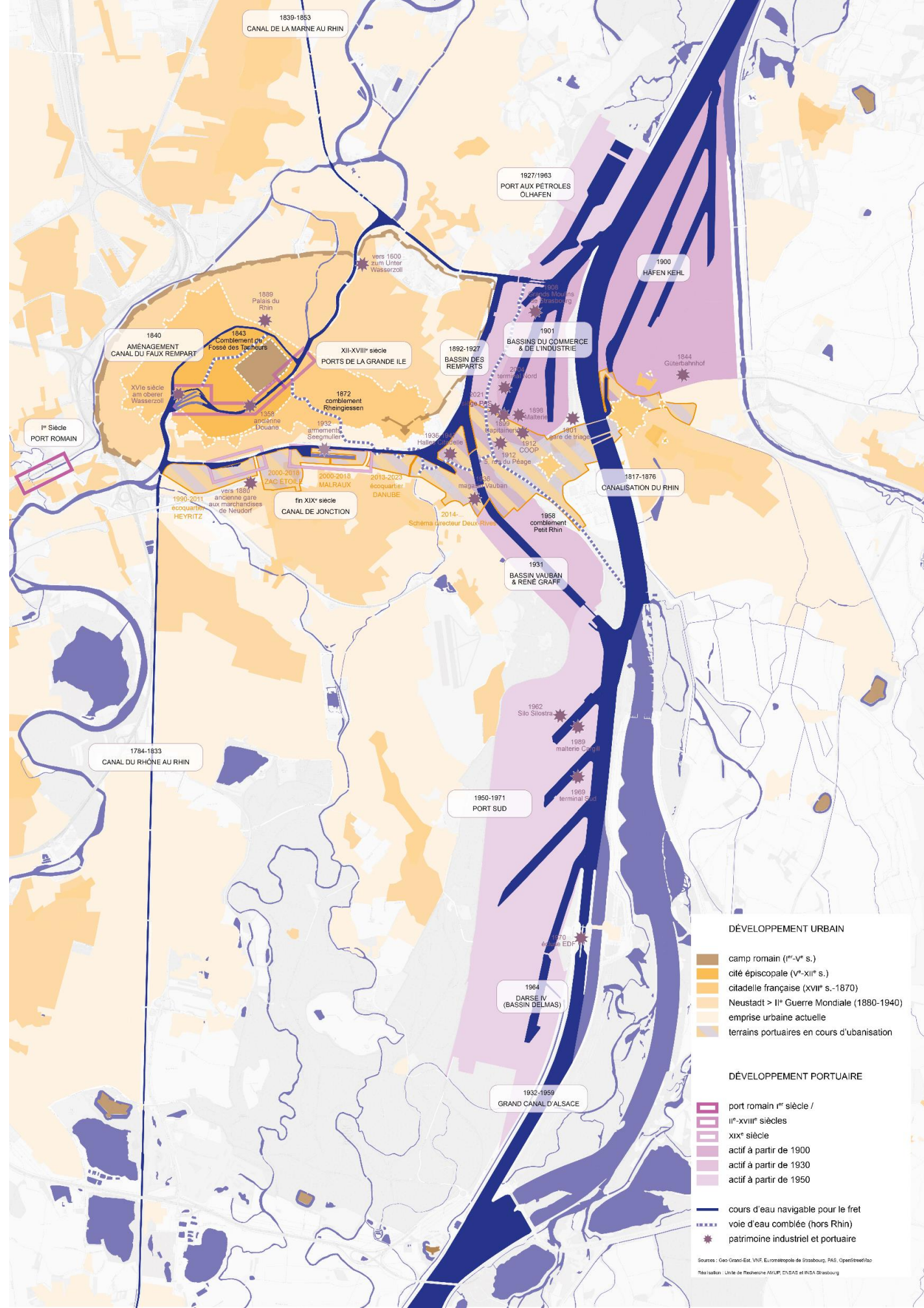




- NAVIGABILITÉ**
- gabarit rhénan >110 m
  - gabarit médian ≤ 110
  - gabarit Freycinet ≤ 38,5 m
  - navigation restreinte sur l'III
  - \* sports et loisir autorisés
  - ⊗ écluse
  - ⊗ barrage
- LOISIRS ET TOURISME SUR L'EAU**
- bateaux-restaurants, bars
  - logement-péniches
  - \* sports nautiques
  - ⊗ ports de plaisance
  - ⊗ bateaux de croisière
  - ⊗ embarcadères Batorama
  - ⊗ loueurs de bateaux de promenade
  - ⊗ autres zones de mouillage
- TISSU URBAIN AU CONTACT DE L'EAU**
- ville dense & mixte
  - dominante résidentielle
  - institutions publiques
  - commerce & artisanat
  - activités industrielles & portuaires
  - infrastructures de transport
  - milieu naturel
  - agriculture
  - parcs

Sources : VNF, Eurorégion de Strasbourg, PAS, Batorama, OpenStreetMap, GoogleMaps, enquête de terrain  
 Réalisation : Unité de Recherche AMUP, ENSAS et IRISA Strasbourg





1839-1853  
CANAL DE LA MARNE AU RHIN

1927/1963  
PORT AUX PÉTROLES  
OLHAFEN

1900  
HAFEN KEHL

1840  
AMÉNAGEMENT  
CANAL DU FAUX REMPART

1843  
Comblement de  
Fosse des Tacheurs

XII-XVIII<sup>e</sup> siècle  
PORTS DE LA GRANDE ÎLE

1892-1927  
BASSIN DES  
REMPARTS

1901  
BASSINS DU COMMERCE  
& DE L'INDUSTRIE

I<sup>er</sup> Siècle  
PORT ROMAIN

XVI<sup>e</sup> siècle  
am. oberer  
Wasserzoll

1899  
Palais du  
Rhin

1872  
comblement  
Rheingraben

1932  
aménagement  
Seegmüller

1908  
Stands Mouvins  
Strasbourg

1901  
gare de triage

1844  
Güterbahnhof

1956  
ancienne  
Douane

2000-2018  
ZAC ÉTOILE

2000-2018  
MALRAUX

1936-1937  
Halles d'Alsace

2004  
terminal Nord

1939  
Waltere

1901  
gare de triage

1930-2011  
écoquartier  
HEYRITZ

vers 1860  
ancienne gare  
aux marchandises  
de Neudorf

fin XIX<sup>e</sup> siècle  
CANAL DE JONCTION

2013-2023  
écoquartier  
DANUBE

1936  
magasin Vauban

1912  
COOP

1917  
S. du Péage

1817-1876  
CANALISATION DU RHIN

1958  
comblement  
Petit Rhin

1931  
BASSIN VAUBAN  
& RENE GRAFF

1962  
Silo Silostra

1988  
mallerie Canal

1784-1833  
CANAL DU RHÔNE AU RHIN

1950-1971  
PORT SUD

1989  
terminal Sud

1964  
DARSE V  
(BASSIN DELMAS)

1932-1959  
GRAND CANAL D'ALSACE

DÉVELOPPEMENT URBAIN

- camp romain (I<sup>er</sup>-V<sup>e</sup> s.)
- cité épiscopale (V<sup>e</sup>-XII<sup>e</sup> s.)
- citadelle française (XVII<sup>e</sup> s.-1870)
- Neustadt > II<sup>e</sup> Guerre Mondiale (1880-1940)
- emprise urbaine actuelle
- terrains portuaires en cours d'urbanisation

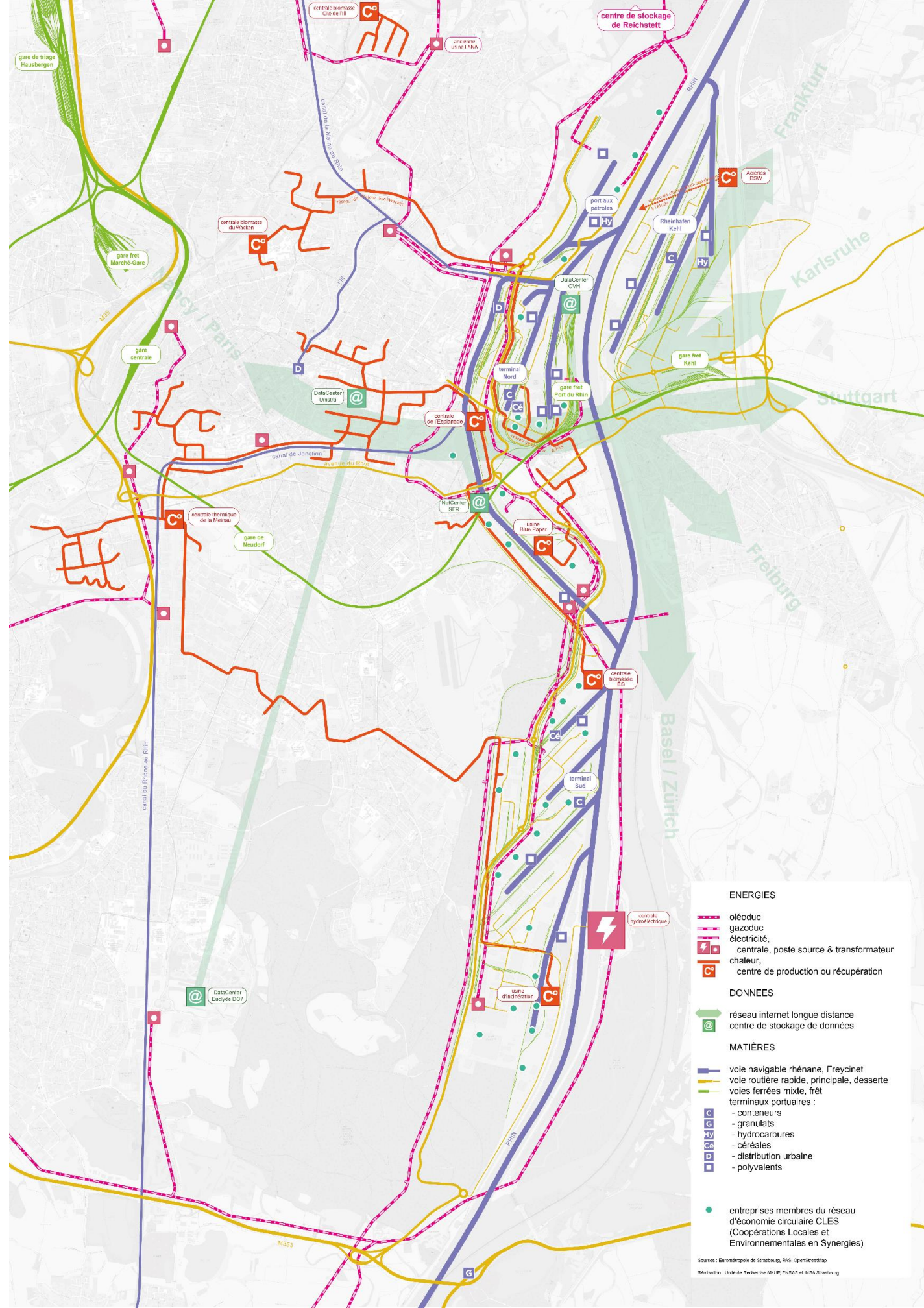
DÉVELOPPEMENT PORTUAIRE

- port romain I<sup>er</sup> siècle /
- II<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles
- XIX<sup>e</sup> siècle
- actif à partir de 1900
- actif à partir de 1930
- actif à partir de 1950

- cours d'eau navigable pour le fret
- voie d'eau comblée (hors Rhin)
- patrimoine industriel et portuaire

Sources : Geo Grand-Est, VNF, Eurorégion de Strasbourg, PAS, OpenStreetMap  
Réalisation : Unité de Recherche AMUP, ENDS et IRSA Strasbourg

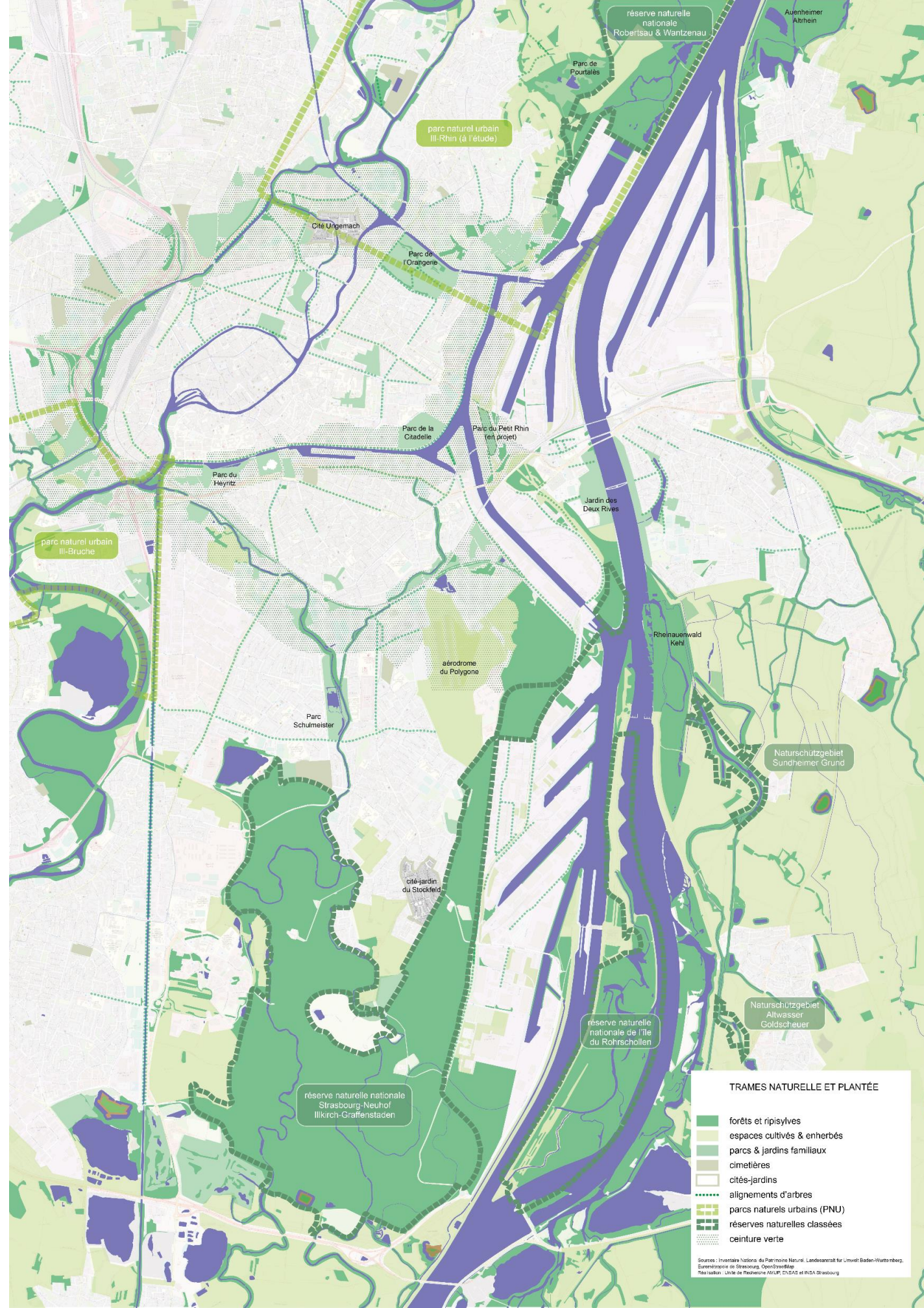




- ENERGIES**
- oléoduc
  - gazoduc
  - électricité, centrale, poste source & transformateur
  - chaleur
  - centre de production ou récupération
- DONNEES**
- réseau internet longue distance
  - centre de stockage de données
- MATIÈRES**
- voie navigable rhénane, Freycinet
  - voie routière rapide, principale, desserte
  - voies ferrées mixte, fret
  - terminaux portuaires :
    - conteneurs
    - granulats
    - hydrocarbures
    - céréales
    - distribution urbaine
    - polyvalents
- entreprises membres du réseau d'économie circulaire CLES (Coopérations Locales et Environnementales en Synergies)

Sources : Euroaéroport de Strasbourg, P&S, OpenStreetMap  
 Réalisation : Unité de Recherche AMUP, ENSEAS et IRISA Strasbourg





**TRAMES NATURELLE ET PLANTÉE**

- forêts et ripisylves
- espaces cultivés & enherbés
- parcs & jardins familiaux
- cimetières
- cités-jardins
- alignements d'arbres
- parcs naturels urbains (PNU)
- réserves naturelles classées
- ceinture verte

Sources : Inventaire National du Patrimoine Naturel, Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg, Service de l'écologie de Strasbourg, OpenStreetMap  
Réalisation : Unité de Recherche ANUR, ENSAE et INRA Strasbourg