



**Métropoles**

10 | 2011  
Varia

---

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

Antoine Beyer et Jean Debrie

---



**Éditeur**

ENTPE - École Nationale des Travaux  
Publics de l'État

**Édition électronique**

URL : <http://metropoles.revues.org/4494>

ISSN : 1957-7788

**Référence électronique**

Antoine Beyer et Jean Debrie, « Les temporalités frontalières et urbaines du port de Strasbourg. Analyse géohistorique d'une relation fluviale ville-port », *Métropoles* [En ligne], 10 | 2011, mis en ligne le 15 mai 2012, consulté le 30 septembre 2016. URL : <http://metropoles.revues.org/4494>

---

Ce document a été généré automatiquement le 30 septembre 2016.



Métropoles est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

---

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

Antoine Beyer et Jean Debrie

---

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

- 1 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 (Gataloup, 1996). Appliquée à l'analyse d'une relation ville-port, elle repose sur l'identification des temps urbano-portuaires qui reflètent une trajectoire économique inscrite dans un contexte territorial donné. A travers cet article, nous tenterons de voir dans quelle mesure le modèle général des trois temporalités d'une relation urbano-portuaire, animée par une tension coupure/couture caractéristique, s'applique au cas strasbourgeois. Cette ville présente en effet deux caractéristiques puisqu'il s'agit d'un port fluvial mais surtout d'une ville en position frontalière, c'est-à-dire soumise à d'importants facteurs de perturbations. Cette double entrée doit alors s'interpréter comme le croisement de deux logiques spatiales et temporelles *a priori* distinctes : 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 de la combinaison de ces deux dimensions qui s'étend ici des premières installations portuaires aux dialogues en cours liés aux objectifs d'aménagement de la métropole transfrontalière.
- 2 Sur la relation ville-port, la littérature académique - en particulier géographique - est dense. Elle renvoie à un intérêt fort des chercheurs géographes, urbanistes, architectes,

pour un objet urbain à l'interface du jeu scalaire mondial. Il ne s'agit pas ici de reprendre les apports de ces recherches déjà finement synthétisés par d'autres (Lechener, 2006 ; Ducruet, 2004 ; Lavaud-Letilleul, 2002), mais d'en dégager une unité qui peut permettre de relire le cas strasbourgeois. Si cette littérature académique renvoie en général à des villes portuaires maritimes et souvent à des métropoles et/ou des ports de taille mondiale, elle identifie une évolution temporelle qu'elle partage largement avec les ports fluviaux autour d'un trinôme connexion/déconnexion/reconnexion (Hall, 2005 & 2010). Ce trinôme est une grille d'analyse pertinente pour analyser l'histoire de la relation ville-port dans ses dimensions géographiques, économiques et institutionnelles. À « ces ports qui créèrent des villes » (Chaline, 1994) succèdent des logiques d'expansion industrielle, de spécialisation et de massification portuaire qui vont se traduire par un divorce relatif de la ville et de son port, en s'inscrivant dans une logique de zonage fonctionnel (Bird, 1963 ; Hoyle et Pinder, 1992 ; Hall, 2008). La migration des activités liée au nécessaire desserrement des infrastructures portuaires introduit en retour une problématique de friches dans la ville originelle qui va modifier les pratiques des acteurs urbains et portuaires (Fouilland, 2003 ; Prelorenzo & Rodriguez-Malta, 1998). Les réserves foncières que représentent les terrains portuaires sous-employés engagent un dialogue parfois conflictuel entre les gestionnaires des deux espaces et a souvent conduit à approfondir la dissociation fonctionnelle entre la ville et le port (Ducruet 2004 & 2005). Les modèles d'évolution des fronts portuaires en ville reposent souvent sur des syndromes de « docklandisation », pour reprendre l'expression de Jacques Charlier (1994), où l'ambiance portuaire ne sert que de cadre à la promotion immobilière en valorisant des fonctions récréatives, tertiaires et touristiques (Chaline, 2001 ; Norcliffe & al, 1996) peu compatibles avec une réelle activité portuaire, sinon de plaisance. De telles réalisations n'en n'invoquent pas moins l'ouverture de la ville sur le port dans une relation que les aménageurs vont chercher à mettre en scène. Les objectifs de développement durable tels qu'ils se redéfinissent actuellement dans le débat urbain ouvrent en revanche de nouvelles perspectives d'interfaces et de complémentarité entre les fonctions de transport locales et régionales et la logistique métropolitaine. Ces réflexions prennent désormais en considération les fonctionnalités de transports alternatifs dans les aménagements urbains, une problématique particulièrement sensible dans les villes fluviales (FLUIDE, 2010).

- 3 Si ces trois temps de la relation ville-port nous semblent pertinents pour observer une configuration spatiale fluviale à l'intérieur d'un territoire, il reste que la position frontalière de la ville de Strasbourg impose un axe politique de lecture. La relation entre frontières et réseaux de transport, souvent utile pour expliquer la morphologie des réseaux techniques et leur production dans la durée (Beyer, 2007 ; Debie, 2007), est évidente dans le cas de Strasbourg. L'imposition successive de discontinuités géopolitiques a bien sûr des effets directs sur l'orientation des flux (Rietveld, 1991). Au basculement historique de la ville entre espaces nationaux allemand et français correspondent des orientations portuaires différentes qui vont aussi se conjuguer à une intensité d'intégration variable du port à l'espace rhénan. Par l'effet de distanciation, les contraintes militaires et la rupture politico-économique qu'elle opère (Reitel, 2010), la frontière peut impulser un développement portuaire soutenu ou en revanche le contrarier. Son insertion dans un système politique territorialisé conduit en effet à redéfinir sa position et les contours de ses marchés (Vigarié, 1964). La marque frontalière s'exprime en fait de deux manières : celle du déplacement de son tracé, par le jeu des annexions et des rattachements nationaux alternatifs qui caractérisent l'espace alsacien

durant les 150 dernières années, mais aussi celle d'une fonction de filtre, changeant dans son expression et son intensité.

- 4 Aussi, l'éclairage géohistorique de la relation ville-port à Strasbourg, tout comme la réflexion plus prospective de cette relation, implique alors un croisement de deux chronologies, l'une plus géopolitique, liée à une position frontalière évolutive, l'autre économique et générale articulée à l'histoire portuaire dans une perspective plus résolument urbaine de la déconnexion-reconnexion des deux espaces fonctionnels. Dans cette lecture, l'analyse suivie envisagera alternativement l'évolution de la fonction portuaire de Strasbourg dans une situation d'instabilité frontalière (première partie), pour considérer ensuite la manière dont l'espace portuaire participe au projet urbain (deuxième partie). Ces approches correspondent à deux entrées complémentaires qui permettront d'envisager l'analyse à deux échelles géographiques, celle de l'espace régional et celle de l'aménagement urbain.

## 1. Construction frontalière et développement portuaire

- 5 Le développement du port de Strasbourg est étroitement lié à une position frontalière qui a engendré d'importants retournements de situation géopolitiques, tout en tissant des liens particuliers entre le port intérieur et les instances étatiques. Certains de ces éléments, bien qu'estompés, restent présents dans les aménagements et la gestion du port actuel. Après un démarrage tardif à l'extrême fin du 19<sup>ème</sup> siècle, la fonction portuaire de Strasbourg culmine dans l'Entre-deux-guerres, à une époque où le port autonome représente un enjeu symbolique et fonctionnel de premier plan. Cette vocation internationale et macrorégionale pour le Grand Est va toutefois s'estomper au cours des années 1960 et réorienter le port vers une fonction plus industrielle et régionale. Le renouveau actuel des trafics, grâce à l'accès privilégié aux grands ports maritimes de la rangée nord-européenne, vient à nouveau bouleverser la donne. Il inaugure un nouveau cycle où la ville et son port se retrouvent, portés par un projet convergent de durabilité et de mixité des fonctions.

### 1.1 Le fleuve « tuteuré » par une frontière internationale

- 6 Strasbourg a vécu au rythme du fleuve, même si les premières installations portuaires sont sur l'ill, très en retrait du Rhin dont l'aménagement était difficile du fait des crues et de l'instabilité des chenaux de son majeur (Nonn, 1982). Depuis le 14<sup>ème</sup> siècle, les mariniers locaux jouissaient du monopole de la navigation entre Mayence et Strasbourg et disposaient d'un droit d'étape (*Stappelrecht*), c'est-à-dire d'un arrêt obligatoire dans son port pour toute marchandise transitant sur le fleuve. Conquise pour le contrôle de son pont et en tant que métropole d'Alsace, la ville d'Empire est « rattachée » à la France en 1681. Le commerce fluvial est alors en pleine décadence et les séquelles de la Guerre de Trente Ans sont lentes à se cicatrifier. Mais les trafics reprennent au siècle suivant, l'Alsace bénéficiant de l'exportation de produits agricoles vers le Nord, notamment le vin et les céréales. Comme la région est « réputée étrangère » sur le plan douanier, les échanges ne sont que peu entravés par une frontière politique qui tend à se resserrer avec la Révolution. Après 1790, la décision de la Constituante d'intégrer Strasbourg à l'espace douanier national lui fait perdre son importante fonction d'étape entre la

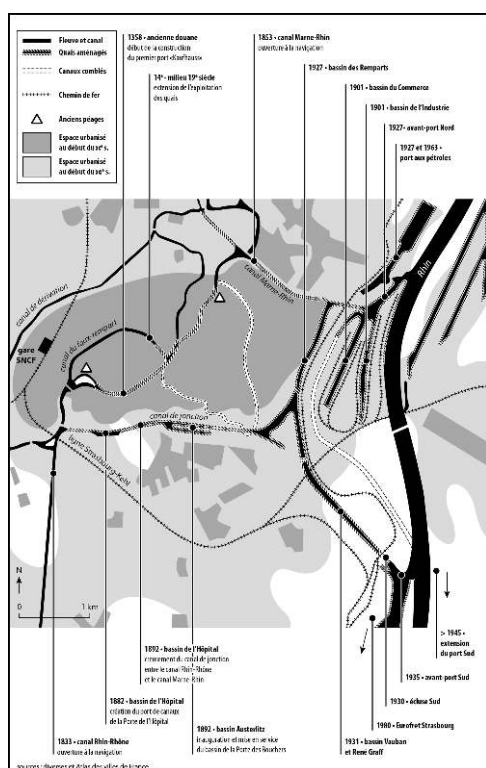
Hollande et la Suisse ou l'Allemagne méridionale. L'essentiel des trafics de transit empruntera désormais la rive droite du Rhin (Hau, 1995).

- 7 La situation continue à se modifier au cours du 19<sup>ème</sup> siècle, lorsque Strasbourg est raccordée au système des canaux intérieurs avec l'ouverture des canaux du Rhône au Rhin (1832) et de la Marne au Rhin (1853), rapidement doublés par les voies ferrées. A côté de cette composante politique, la coupure avec le fleuve se double d'une barrière physique. La correction du Rhin entreprise par l'ingénieur badois Tulla entre Bâle et Mannheim pour réduire les effets des inondations a accru la vitesse du courant et favorisé l'encaissement du fleuve en amont et l'atterrissage des alluvions en aval. Ce processus d'érosion s'accroît avec le temps et rend la navigation à la remontée de plus en plus difficile et coûteuse pour les bateaux. La concurrence du chemin de fer de rive droite conduit à un arrêt progressif de la navigation en amont de Mannheim. A partir de 1864, le port de Strasbourg n'est plus desservi par les chalands rhénans, alors même que s'imposent définitivement la liberté et la gratuité de circulation sur le Rhin (Convention de Mannheim de 1868). Il est devenu un port de canaux, tourné essentiellement vers le marché domestique français.

## 1.2 Le port rhénan moderne, porté par l'initiative municipale

- 8 Il faudra près de deux décennies après l'annexion allemande de 1870 pour que la ville s'ouvre à nouveau au fleuve. Pour la ville et la région, il s'agit d'une nécessité économique afin de s'insérer dans les marchés allemands et d'asseoir leur développement. L'augmentation de la puissance des remorqueurs rouvre la possibilité de trafics sur un fleuve lui-même régularisé au moyen d'épis artificiels placés perpendiculairement à la berge. La municipalité doit toutefois lutter contre le manque d'empressement de ses voisins dans l'aménagement du fleuve, alors que les deux grands ports en aval profitent de leur fonction de transbordement, au premier rang Mannheim (Grand-duché de Bade), mais aussi Ludwigshafen (Royaume de Bavière). De longues tractations ainsi que des travaux, entrepris entre 1907 et 1913, sont nécessaires pour rendre un accès fluvial compétitif à la ville. A la veille de la Première Guerre mondiale, le Rhin est à nouveau navigable toute l'année en aval de Strasbourg et le port devient alors la tête de navigation sur le fleuve de 1913 à 1960.
- 9 La municipalité strasbourgeoise s'est parallèlement engagée dans la modernisation de ses installations portuaires (cf. figure 1) comme c'est la règle pour les villes allemandes. Elle finance en 1892 la réalisation du bassin d'Austerlitz sur le nouveau canal de jonction entre le fleuve, les canaux du Rhône au Rhin et de la Marne au Rhin en évitant l'étroite traversée de la ville (Bassin Dusuzeau 1882). Les travaux d'agrandissement se poursuivent avec les bassins du Commerce et de l'Industrie ouverts en 1901 qui rapprochent le port du Rhin. De 1100 t dans les années 1880, le trafic est porté à 500 000 t en 1900 et atteint 2 Mt en 1913. Les trafics sont composés à l'import des charbons de la Ruhr (56 %) et de céréales (31 %), et à l'export de machines (31 %), de potasse (21 %), de bois (13 %) et de soude (11 %) (Nonn, 1982). En réponse à cette menace commerciale, les chemins de fer badois inaugurent en 1900 le port de Kehl, face à Strasbourg, pour continuer à contrôler les trafics de transit à destination de la Suisse et de l'Allemagne méridionale.

Figure 1. L'extension du port de Strasbourg



### 1.3 Une pièce centrale du retour de la France sur le Rhin

- 10 Avec le retour de l'Alsace à la France en 1918, le port va revêtir un enjeu national : il s'agit d'imposer la puissance française sur le Rhin et d'assurer des débouchés compétitifs au Grand Est industriel. Le port va aussi accueillir les réparations allemandes en nature : les bateaux et remorqueurs confisqués sont rattachés à des compagnies françaises basées à Strasbourg et les matières premières perçues au titre du paiement de la dette de guerre (notamment le charbon de la Ruhr) y transitent. Dans cette configuration, la navigation rhénane devient un enjeu de diplomatie économique de premier ordre. Dans de nombreuses clauses du traité de Versailles la France s'est d'ailleurs réservé certains avantages fluviaux : le port de Kehl est constitué comme organisme international entre 1920 et 1929 (art. 65 du Traité de Versailles) et fonctionne de fait en symbiose avec son homologue strasbourgeois. Jusqu'en 1928, les intérêts français pourront utiliser une partie des équipements du port badois qui représentera jusqu'à 20 % des trafics strasbourgeois. Des clauses douanières favorables assurent aux entreprises d'Alsace-Moselle le maintien des échanges avec l'Allemagne. L'accroissement des capacités de traitement d'un port en plein essor nécessite alors d'importants investissements que la ville de Strasbourg ne peut supporter seule.

### 1.4 Des statuts portuaires originaux

- 11 L'État entend peser sur les orientations du port et mettre en lumière sa sollicitude envers les provinces recouvrées. Il contribue au développement des nouvelles installations avec le financement de 73 % de l'avant-port et de 9 % du bassin des remparts. Les capacités

ferroviaires sont accrues. Le trafic qui, Avant-guerre s'établissait à 2 Mt, double au cours de la décennie suivante. Il justifie le creusement de nouveaux bassins au nord et au sud, d'autant que le port de Kehl doit être évacué en 1928. Une nouvelle tranche de travaux d'agrandissements est programmée par l'État (100 MF), soit l'équivalent du capital déjà engagé jusque-là par la municipalité. L'extension concerne le port aux pétroles (1927), les bassins Dusuzeau et Vauban (1928-31) et les avant-ports nord et sud. Contrairement aux précédents, les nouveaux terrains viabilisés furent peu occupés du fait du retournement de la conjoncture après 1928, puis de la montée du péril nazi, à l'exception d'un important chantier naval (1936) (Nonn, 1982).

- 12 Le nouvel équilibre donne naissance au statut de 1924 (appliqué à partir de 1926) et instaure le Port Autonome de Strasbourg. Y siègent à parité six représentants de l'État et six représentants de la Ville auxquels s'ajoutent un représentant de la Chambre de Commerce et d'Industrie, un représentant du département et un représentant des salariés du port. La présidence est assurée par un conseiller municipal de Strasbourg. Cette double influence, étatique et municipale, traduit des statuts originaux dans le droit français. Elle établit notamment un domaine portuaire propre pour le terrain et l'outillage que le Port peut louer ou vendre librement. La singularité frontalière caractérise également le port voisin de Kehl qui est passé à plusieurs reprises sous juridiction française, entre 1919 et 1928 puis à nouveau entre 1945 et 1951. Après cette date, il sera géré par un conseil d'administration où siègent à égalité dix membres nommés par le Land du Bade-Wurtemberg et autant par le Port Autonome de Strasbourg. Avec le traité de Paix de 1990, ce conseil est ramené à 8 membres dont 5 nommés par le Land et 3 par le port Autonome de Strasbourg. En retour, ce dernier ouvre aussi son Conseil d'Administration à un observateur allemand. Ce dispositif où domine le Land fait de Kehl un établissement public singulier vis-à-vis des autres ports allemands liés à un statut et une administration communale.

## 1.5 Le grand port de la France de l'Est face au repli de son arrière-pays

- 13 L'effacement des frontières à l'ouest étend la zone de chalandise du port alsacien au-delà des Vosges et offre de nouvelles liaisons internationales à l'industrie lorraine (sidérurgie, produits chimiques et manufacturés, vracs), tant pour l'approvisionnement régional que pour le grand export. Les conditions de trafic sont améliorées vers le sud avec la mise au gabarit des 125 km du canal du Rhône au Rhin entre Mulhouse et le bassin du Doubs en 1920, et une tarification ferroviaire plus attractive laisse entrevoir le marché lyonnais. Cette fonction suprarégionale est renforcée par le rôle de relais de distribution qu'occupe le port vers la Suisse, difficilement accessible par voie fluviale. La production de potasse alsacienne bridée dans le cadre de cartels allemands connaît un fort développement qui profite durablement à l'activité portuaire. Son exutoire maritime est Anvers, où elle est chargée vers l'Amérique, le Royaume-Uni, la Suède et le Danemark. A partir de 1922, les premières installations pétrolières sont développées pour les produits importés. Là encore, le port occupe une fonction de redistribution pour le Grand Est et la Suisse, ce que vient confirmer la construction d'un port spécialisé en 1927 et étendu en 1963. Parallèlement, la vocation de stockage et de première transformation (minoteries-malterie - huileries - cokeries - fabrication de briquettes de houille et de boulettes de charbon, centrale thermique) se développe.

- 14 Le port est relativement épargné par les destructions de la Seconde Guerre mondiale, ce qui permet une reprise rapide des trafics après 1945 sur les bases acquises. La montée en puissance des trafics pousse à poursuivre l'aménagement des bassins du port sud à partir de 1950 (Bassins Detoef, Haelling, Weirich, Darses IV et V) (cf. figure 1). Mais après 1960, la fonction de redistribution va progressivement décliner sous l'effet de la réalisation de grandes infrastructures de transport et de l'évolution de la structure industrielle régionale. La construction du Grand Canal d'Alsace soustrait en effet au port les trafics de transit suisses dont les convois poussés jusqu'à 3000 t peuvent remonter le Rhin jusqu'à Bâle. À l'est, la canalisation de la Moselle achevée en 1964 détourne les transports de pondéreux de l'industrie et de l'agriculture lorraine. L'électrification de la ligne ferroviaire entre le Nord-Pas-de-Calais et la Lorraine, puis celle de l'axe Toul-Dijon, restreint encore son aire d'attraction. Le pipeline sud-européen au départ de Fos-sur-Mer est opérationnel en 1962. Ses capacités seront doublées, puis triplées au début des années 1970. Enfin, les trafics traditionnels de charbon, de potasse et, plus récemment, de sables et de graviers (qui, bien qu'inclus dans les statistiques, n'entrent pas dans le port) tendent à se tarir, réduisant d'autant le potentiel du port fluvial.

## 1.6 De l'industrie à la logistique

- 15 La zone portuaire tend alors à accueillir une nouvelle génération d'implantations industrielles, moins liées au fleuve. Jouent ici l'importance des friches et des réserves foncières qui permettent au port de demeurer la plus importante zone industrielle d'Alsace. On peut évoquer dans cette perspective l'implantation en 1968 de l'usine General Motors (transmission automatique et pompes hydrauliques) et de ses sous-traitants (Delfi, fermé en 2009). Se développe aussi l'entreposage à vocation régionale, plus orientée vers la route, à l'image de la plate-forme Eurofret. L'usine de cellulose construite au milieu des années 1930 par un groupe suisse associé à des industriels strasbourgeois, et reprise par un groupement de scieurs et papetiers locaux, est finalement intégrée au groupe finlandais UPM. Elle est spécialisée dans la production de papier journal et magazine. Bien que l'unité de production soit bord à quai, ce n'est que très récemment que ses trafics transitent à nouveau par le port de Strasbourg. L'essor le plus notable des trafics est assuré par le conteneur. Le terminal conteneurs sud a été complété en 2006 par un second terminal étendu en 2010, à l'emplacement d'anciens entrepôts publics qui ont été rasés. Le choix d'un site en amont du pont de l'Europe s'imposait pour éviter de contraindre le tirant d'air. À ces phases du développement correspond donc une modification progressive de l'espace portuaire et, en creux, du rapport à son environnement urbain. Le déplacement progressif le long du Rhin, puis l'extension hors de la ville des installations nouvelles, correspondent bien au mouvement général du développement des ports qui sortent de leurs périmètres originels, recomposant ainsi les termes de l'inscription portuaire dans les projets urbains (Hoyle & Pinder, 1992). Strasbourg ne semble donc pas être une exception du modèle énoncé. Toutefois, l'analyse n'est que partielle. En effet, les précédents développements ont surtout été l'occasion de montrer comment le balancement des appartenances nationales successives a modifié les horizons commerciaux du port de Strasbourg. Mais les dynamiques portuaires ont été surtout envisagées sous l'angle régional et national. Reste alors à analyser de manière plus détaillée la gestion planifiée de l'interface ville-port et les effets de ces alternances à l'échelle urbaine qu'il s'agit d'éclairer par le temps long géohistorique.



## 2. L'insertion du port dans les projets urbains strasbourgeois

- 16 On l'a vu, les relations entre Strasbourg et son port ont ainsi traversé des périodes contrastées, tantôt en symbiose, tantôt en opposition. Les fonctions militaires de la ville n'ont pas laissé initialement s'épanouir l'activité fluviale qui a été historiquement la sienne. Ce n'est qu'avec le desserrement urbain après 1870 que le développement du port moderne en direction du Rhin a été rendu possible. Il est d'abord le fruit de la volonté municipale et a effectivement assuré la prospérité économique de la ville au tournant du 20<sup>ème</sup> siècle. Repris et amplifiés par l'État français, les aménagements s'étendent et s'éloignent de la ville alors que les bassins centraux se désertifient en laissant des paysages de friche au cœur de l'agglomération (Môle Seegmuller). Coincée à l'est par le double écran, portuaire et frontalier, la ville se développe à 180°. L'urbanisme zonal de l'Après-guerre renforce cette logique de développement séparé. Aujourd'hui les anciennes réalités se sont estompées, la frontière devient accueillante et le port se fait attractif. Bien que difficile à se mettre en place, un nouveau dialogue semble pouvoir s'instaurer entre les deux entités qui se tournaient le dos : chacun à son rythme, le port et la ville ont changé de style et de gouvernance. Ils tendent désormais à se rapprocher à nouveau sur des valeurs et projets susceptibles d'être partagés.

### 2.1 Le 19<sup>ème</sup> siècle et l'urbanisme des canaux

- 17 Dans la première moitié du 19<sup>ème</sup> siècle, les quais urbains sont progressivement aménagés avec des chemins de halage et vont accueillir des activités liées au transport fluvial, essentiellement du négoce et de l'entrepôt. Les ponts sont progressivement reconstruits pour rendre plus commode la circulation des bateaux (Klein, 1996). 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<sup>ème</sup> siècle voit la multiplication de nouveaux programmes urbains (théâtre, halle aux grains, gare ...) disposés autour de la Grande Ile et de ses quais aménagés. Urbanisme et transport fluvial restent étroitement liés, sans pour autant qu'un port digne de ce nom puisse être réalisé dans l'enceinte fortifiée, faute de place. Dans les années 1830, le maire Schützenberger envisage la réalisation d'un port urbain sur divers sites dont les militaires refuseront la réalisation. Les bateaux mâtés n'entrent plus en ville et les trafics diminuent suite aux réaménagements du Rhin. L'idée d'un port *intra muros* est définitivement condamnée après 1850.

### 2.2 Les étapes de la projection portuaire sur le Rhin. Le port s'éloigne de la ville

- 18 En mai 1871, avant même que l'Alsace ne soit officiellement annexée à l'Empire, la Chambre de commerce avait demandé au Reich de faire de Strasbourg un relais pour le trafic des grands chalands rhénans vers la Suisse. Dès que les perspectives d'extension urbaine se précisent, les premières propositions d'un renouveau fluvial se font jour. Il

faudra cependant attendre 1892 et la réalisation d'une rocade fluviale au sud de la ville (canal de jonction) pour que soit creusé le port de la Porte de l'Hôpital. « *Mais l'espoir de voir Strasbourg retrouver son effervescence commerciale retomba vite : le bassin était trop petit, mal équipé, et fermé aux gros bateaux à vapeur, seuls capables de naviguer sur le Rhin. Les commerçants devaient ronger leur frein jusqu'en 1886, quand, enfin, la municipalité décida de construire un port extérieur à la ville, accessible aux bateaux du Rhin, pourvu de toutes les installations nécessaires à la navigation, (...) et susceptible d'agrandissement, Metzgerthorhafen, aujourd'hui le Bassin d'Austerlitz.* » (Agence d'Urbanisme, 1981). La nouvelle accessibilité fluviale attire les activités industrielles et pousse la municipalité à envisager un développement à l'est, sur l'Île aux Épis avec les bassins du Commerce et de l'industrie réalisés en 1901 avec le soutien du premier magistrat Otto Back, un maire nommé par les autorités allemandes.

### 2.3 L'accueil de l'industrie en période de haute conjoncture économique

- 19 Le plan d'extension de 1929 dessiné par Laforgue à la direction des travaux municipaux retient l'extension du port sud, dont le développement sera surtout réalisé après 1945 avec le remblaiement du Petit Rhin et le creusement successif de bassins, en 1950 la darse 1 (Bassin Detoef), en 1958 la darse 2 (Bassin Haeling), en 1966 la darse 3 (Bassin Weirich), et enfin la darse 4 en 1971 (Bassin Bilger). Signe des temps, l'ultime aménagement de 1980 est Eurofret, un centre de transport plurimodal, en fait essentiellement tourné vers la route. Hormis le quartier du port du Rhin avec ses immeubles HBM, le port ne suscite pas l'urbanisation et serait plutôt répulsif. Soutenus par les responsables portuaires, les aménageurs ont longtemps défendu une conception exclusive des espaces portuaires : à l'est, le long de la frontière, les activités industrielles polluantes, à l'ouest, le développement résidentiel.
- 20 Les divers plans d'urbanisme qui se sont succédé dans la période d'expansion entérinent le principe de zonage et assignent au port une vocation industrielle qui va durablement sanctuariser le domaine foncier du Port Autonome de Strasbourg. L'orientation portuaire se précise d'abord avec le plan du regroupement d'urbanisme (Plan Calsat de 1959), le Plan d'urbanisme directeur (Plan Vivien) de 1965, le SDAU de 1973 et le dossier d'agglomération de 1975. Ces plans volontaristes s'inscrivent pleinement dans la politique ambitieuse de Pierre Pflimlin. Il s'agit de hisser Strasbourg au rang de métropole française et rhénane, en assurant le rayonnement de la ville sur de solides bases économiques. Le Département va alors mener une politique très active d'accueil d'entreprises industrielles, notamment étrangères (américaines, allemandes et suisses), qui sera portée notamment par la personnalité de René Urich. Ce dernier dispose de nombreux leviers pour faire aboutir cette politique car, tout en présidant l'ADIRA (Agence de Développement Économique du Bas-Rhin), il est conseiller municipal et vice-président de la CCI. Disposant d'importantes réserves foncières équipées, le port sera, dans les années 1960, une des zones d'implantation privilégiée. On peut citer l'installation emblématique de General Motors dans le port sud en 1967. Le cloisonnement de grandes unités urbaines monofonctionnelles est renforcé par la réalisation projetée de voies rapides. Les anciens espaces à vocation militaire, laissés vacants par l'armée, offrent autour du Centre l'espace nécessaire à la planification de rocades et de pénétrantes qui séparent plus qu'elles ne lient entre eux les morceaux de ville. Cette logique ségrégative

accentue encore la fonction ancillaire et productive des terrains portuaires avec notamment l'accueil de long du Rhin d'un centre d'incinération communautaire. Le départ progressif des militaires et l'apparition de friches portuaires et industrielles aux marges de la ville donnent à ces espaces toutes les caractéristiques d'un délaissé urbain. Traversés par le principal axe de transit menant vers l'Allemagne, ils contribuent à donner de l'espace portuaire une image répulsive et constitueront longtemps une piètre vitrine pour la métropole alsacienne.

## 2.4 Les acteurs du changement. Vers une nouvelle convergence ?

- 21 La crise économique du milieu des années 1970 ouvre une période de transition et un tournant dans la conception de l'urbanisme métropolitain qui va avoir ses effets sur les aménagements portuaires, mais dont la gestation va prendre plusieurs décennies avant de trouver un écho dans l'espace urbain. C'est en fait la combinaison des mutations industrielles, puis l'évolution du sens de la frontière avec le marché unique européen et enfin la mutation logistique et urbanistique de la ville durable qui tissent progressivement les conditions d'une réévaluation des relations entre les espaces portuaires et urbains que les aménagements précédents n'avaient cessé de spécialiser et d'opposer.
- 22 La logique de l'extraterritorialité portuaire a longtemps prévalu. Les directeurs des ports ont bénéficié jusqu'à présent d'une certaine longévité à la tête de l'institution qui leur assure un poids dans la direction des affaires et les orientations apportées à la politique du port. Nommés par l'État et issus des grands corps (Polytechnique et Mines), ils assument une légitimité technique, face à un pouvoir urbain qui a longtemps suivi leurs recommandations. Durant la période précédente, les responsables portuaires ont défendu la prééminence de l'activité industrielle et le maintien de l'intégrité foncière du port. Les espaces libérés par des activités industrielles, souvent de transformation énergétique liée au charbon (centrale thermique - gaz de ville - usine d'agglomération de poussières de charbon- cokerie) restaient vacants et sont considérés par les uns comme des friches industrielles à urbaniser et par les autres comme des réserves foncières en attente de réindustrialisation. L'absence de débat au conseil municipal sur ces questions portuaires a ainsi pendant longtemps de fait validé une extraterritorialité portuaire déjà inscrite dans l'espace urbain. Il faut attendre les années 1980 pour voir émerger les premières discussions sur la nécessité d'assumer ou non un tournant tertiaire du port dans un contexte de déclin des activités industrielles héritées. Cette première discussion reste alors strictement interne au conseil municipal et demeure sans effet quant à la validation des programmes et des comptes de l'autorité portuaire qui restent autonomes. Dès les années 1960, un premier accord était intervenu entre le port et la Ville pour un transfert des terrains que les activités portuaires libéreraient à l'ouest du pont Churchill dans la partie la moins accessible du port et la plus proche de l'hyper-centre. Il était alors reconnu que ces espaces peu accessibles n'avaient plus de vocation portuaire. L'axe de développement historique du port vers le Rhin correspond ainsi aux espaces les moins aptes à accueillir de nouvelles implantations, les nouvelles unités de production exigeant des parcelles plus grandes et plus profondes. Si ces terrains cédés par le port n'ont longtemps pas donné lieu à des projets urbains de la part de la municipalité, les fonds dégagés par les ventes du foncier ont alors permis à l'autorité portuaire l'acquisition de terrains à Lauterbourg et à Marckolsheim à des fins industrielles, alors que le

développement sur le site strasbourgeois devenait de plus en plus contraint. A cette étape, il s'agit encore d'une tendance à l'exurbanisation. Les projets industrialoportuaires se font toutefois plus rares et sont plus étroitement encadrés par les contraintes environnementales.

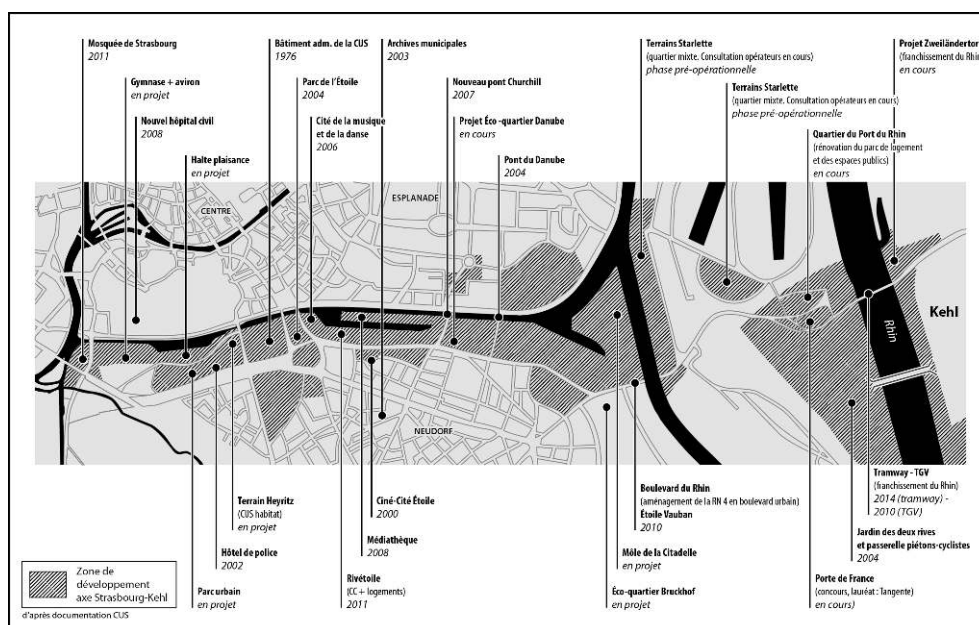
- 23 Le changement de municipalité en 1989 conduit à mener une réflexion et à des concours d'idées sur les marges urbaines. Depuis quelques années, on assiste ainsi à un progressif changement d'attitude sur cette question qui engage une relation nouvelle entre port et ville. Du côté portuaire, le renouvellement générationnel de l'encadrement n'est pas étranger à cette évolution. Du côté urbain, 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, là encore, un infléchissement. Cette reconnaissance est pour l'instant encore réduite 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). Par ailleurs, les dirigeants du port ont bien compris que l'aménagement ne peut ignorer le politique et surtout l'avis des riverains dans un mouvement urbain marqué, comme partout, par le grignotage progressif de la ville sur les espaces productifs (Chaline, 2001 ; Prelorenzo, 1995). Dans cette optique, le Port Autonome de Strasbourg cherche à tisser des liens plus étroits avec son environnement. Il est ainsi à l'origine d'initiatives comme la Fête du port, il s'est engagé avec la ville sur des questions de logistique urbaine en réalisant en partenariat avec l'agence d'urbanisme des études prospectives et promeut des réflexions sur l'avenir du port dans le cadre d'ateliers portuaires ouverts. Autant d'indices de repositionnement au sein d'une large réflexion sur la fonction du port et sur la redéfinition de ses missions.
- 24 Cette évolution, du point de vue général, s'inscrit en pleine cohérence avec les tendances qui traversent la plupart des ports intérieurs. Dans un contexte de pression foncière urbaine forte, ces ports voient dans leur contribution aux objectifs de développement durable un moyen de légitimer leur activité et de contrebalancer par une logistique verte, une fonction industrielle de plus en plus contestée. A Strasbourg, comme à Lyon, Lille ou Bruxelles, la situation urbaine portuaire se négocie, introduisant des arbitrages nouveaux entre fonctions urbaines et fonctions logistico-industrielles. A Strasbourg, le port autonome entend négocier, voire jouer le rôle d'un opérateur foncier de référence en encadrant directement les opérations immobilières à réaliser. Il cherche surtout à garder la propriété foncière dans le cadre de locations et d'amodiations qui permettent de garantir des ressources pérennes pour le port. Il faut rappeler que la caisse des retraites des salariés du port est alimentée par l'amodiation des parcelles que toute cession viendrait réduire. L'idée d'un revenu exceptionnel mais ponctuel lié à la vente de terrain est donc largement étrangère au modèle économique portuaire. Dans un contexte de mutation urbaine, le transfert entre les intérêts des deux entités semble désormais s'amplifier puisque les friches portuaires restantes, « en ville », rencontrent le projet municipal de développement de la continuité urbaine Strasbourg-Kehl considérée comme alternative à l'étalement urbain par « reconstruction de la ville sur la ville ». Les perspectives nouvelles de valorisation du patrimoine foncier portuaire permettraient en parallèle au Port de dégager des moyens pour le redéploiement de ses activités. Il est donc intéressant de souligner que l'émergence et la traduction actuelle d'une réflexion métropolitaine transfrontalière engagent une évolution des termes du dialogue ville-port dans son contexte urbain et régional.

## 2.5 Les enjeux portuaires de la métropole transfrontalière durable

- 25 La frontière, on l'a vu, a joué un rôle prégnant dans les choix d'aménagement. Longtemps espaces d'affirmation nationale, les zones frontalières tombent progressivement dans l'oubli avec l'affaiblissement de leurs enjeux symboliques dans la première construction européenne. Pour les décideurs strasbourgeois, la ville de Kehl était considérée comme une quantité négligeable, c'est-à-dire au mieux un « faubourg allemand de Strasbourg ». Il est ainsi frappant que le SDAU de 1973 fait de la rive droite du Rhin une *terra incognita*. Paradoxalement, la relance de la construction européenne du début des années 1990 marque un tournant qui redonne un attrait symbolique aux frontières qu'il s'agissait de supprimer. Les nombreuses esquisses et projets qui ont lentement mûri finissent par dessiner une bande urbaine qui, de Strasbourg à Kehl, reprend les discontinuités laissées par les fonctions militaires, industrielles et les réseaux de transport lourds qui traversent les espaces portuaires. Elle instaure indéniablement l'ouverture d'un nouveau cycle urbain.
- 26 Il faut attendre la municipalité socialiste pour que des contacts réguliers et un plan de développement transfrontalier se développe. A cette époque, un groupe de travail franco-allemand est mis sur pied, qui jette les bases d'un aménagement concerté de part et d'autre du Rhin. La réflexion porte sur les espaces interstitiels à requalifier qui, du Heyritz à la frontière, englobe la place de l'Etoile, les Fronts de Neudorf et la route du Rhin (cf. figure 2). C'est finalement toute la logique de développement de la métropole qui est revue. A l'étalement diffus du développement périurbain vers l'ouest se substitue un axe oriental au caractère urbain, voire métropolitain affirmé. Le projet s'inscrit dans le mouvement général d'une coopération européenne qui aboutira progressivement à la mise en place de l'Eurodistrict (2003) dans l'espace Strasbourg-Ortenau devenu récemment (2008) un Groupement Européen de Coopération Interterritoriale (GECT) aux compétences élargies. Cette lecture européenne confronte la ville dans sa reconstruction à son passé militaire et frontalier. Longtemps isolé du fait de l'incertitude de la zone et de sa desserte, le bâtiment administratif de la CUS ponctue aujourd'hui de nouvelles centralités urbaines telles que la grande mosquée, la médiathèque, les archives municipales, le multiplexe. A l'autre bout de l'axe, le coup d'envoi est lancé avec la réalisation transfrontalière du Jardin des Deux Rives. A partir de 2001, le changement de majorité et la lecture différente du Tandem Fabienne Keller- Robert Grossmann (UMP) a valorisé une lecture du territoire urbain strasbourgeois à tonalité moins transfrontalière, au profit d'un axe de développement réorienté à l'ouest, la « Viaropa » dont l'extension permettait d'intégrer les équipements à l'ouest de l'agglomération (le Zénith, la patinoire et la possibilité d'un nouveau parc des expositions). Le retour au pouvoir des socialistes, en 2008, redonne la priorité au projet initial tourné vers le Rhin et l'ouverture transfrontalière autour de l'Eurodistrict. Il est notamment consacré par la décision prise en février 2009 d'étendre le réseau de tramway vers le quartier du port du Rhin puis d'atteindre Kehl. Si le débat politique reste entier - l'opposition municipale dénonçant un projet de desserte de zones peu urbaines et le groupe majoritaire revendiquant le caractère moteur du tramway dans les urbanisations à venir, il reste que ce tracé de tramway renvoie à la problématique de la couture ville-port et à une interprétation inventive des héritages portuaires. L'extension du tramway, après la traversée du bassin du commerce, longe des terrains portuaires, ainsi que des terrains appartenant à la COOP. Le sommet de l'OTAN et les destructions qu'il a suscitées ont par ailleurs conduit à

développer le projet urbain de la Porte de France en rive gauche du Rhin. Un concours d'aménagement a été lancé en 2009 - dans le cadre d'un groupement de commande, associant à part égale la Communauté Urbaine et l'autorité portuaire. Il a conduit à retenir le projet Reichen (architecte) et Peter (paysagiste). Il répond au projet de reconstruire la ville sur la ville, allié à l'intérêt de sites ouvrant sur des bassins dans une perspective de mixité des fonctions qui pourrait alors constituer un nouveau quartier européen.

Figure 2. L'axe Strasbourg Kehl ou le projet de métropole transfrontalière durable



- 27 D'un espace d'abord pensé pour accueillir des fonctions économiques tertiaires, le projet a évolué vers une plus forte composante résidentielle. L'accueil éventuel du siège du port autonome de Strasbourg, actuellement en centre-ville et d'un terminal de croisière fluvial (Croisi-Europe) valide ce recentrage. Le Môle de la citadelle lui-même devrait s'ouvrir au quartier de l'Esplanade au moyen d'une passerelle. L'arrivée du tramway permet ainsi d'envisager une véritable continuité urbaine. Ces projets s'inscrivent par ailleurs dans une stratégie nouvelle de l'autorité portuaire. Dans le projet stratégique du port, le développement d'une fonction d'opérateur foncier est identifié, en particulier sur les deux projets de Starlette et Citadelle, où le Port Autonome se positionne comme promoteur sur des terrains qui lui appartiennent et dont il entend garder la maîtrise foncière. L'idée même de ville dans le port, refusée par les différents directeurs du port dans les années 1980 et 1990, s'introduit et tend donc à être assumée dans la pratique portuaire.
- 28 L'aménagement urbain de la liaison Strasbourg-Kehl tend toutefois à scinder les emprises portuaires en deux blocs distincts. Il est donc impératif d'assurer une bonne accessibilité à l'ensemble du site et à garantir leur ouverture sur les infrastructures structurantes. Le traitement de la liaison interports se fait par un carrefour dénivelé pour limiter les interférences selon les types de circulation. Les poids lourds venant du port Sud peuvent alors rejoindre l'Allemagne vers le Pont de l'Europe via un rond point. Pour faciliter l'accessibilité de la partie nord du port dont le terminal à conteneurs, une option est à l'étude via la route de service EDF au trafic de camions qui pourrait se raccorder à l'A35

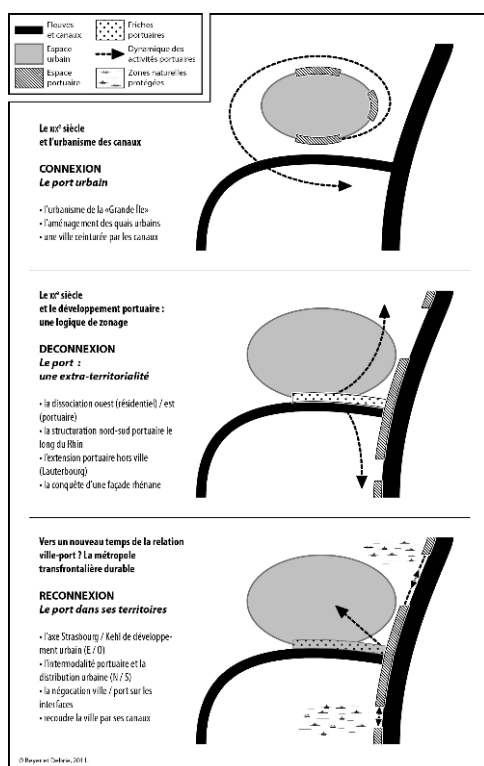
sans réalisation de nouvelles infrastructures. S'il reste à établir vers le nord la compatibilité environnementale de la traversée de la forêt rhénane et de la convention de la protection des zones humides (Convention RAMSAR), ces projets témoignent d'une réflexion imposée par la volonté municipale de transformer la nationale 4 en boulevard urbain, impliquant alors des scénarios de desserte alternatifs pour la desserte du port.

- 29 Le dialogue ville-port se développe ainsi, entre reconnaissance du rôle stratégique du port pour la ville (le port compte toujours parmi les trois sites économiques prioritaires de la CUS avec l'Espace européen de l'entreprise à Schiltigheim et le Parc d'innovation d'Illkirch-Graffenstaden) et pression résidentielle qui implique une réduction des poids lourds en ville. Dans cette discussion, entre autorités portuaires, communauté urbaine, sphères civiles et associatives, les entreprises de la zone portuaire cherchent de leur côté à structurer une position dans le cadre d'un « cahier des espérances » qui permet de défendre les intérêts portuaires. La création du Groupement des Utilisateurs Portuaires (GUP) à l'initiative de la Chambre de Commerce et d'Industrie - déclinaison appliquée au port des groupements d'acteurs que souhaite faire émerger la Communauté Urbaine pour négocier son programme ECO 2020 - complète alors le jeu des acteurs d'une renégociation en cours.

## **Conclusion. Les trois temps urbano-portuaires amplifiés par la logique frontalière strasbourgeoise**

- 30 Pour comprendre la dynamique géographique de la situation ville/port à Strasbourg, l'approche géohistorique devait cerner deux logiques spatiales, celle générale du lien ville-port et celle de l'évolution spécifique d'un espace frontalier. La combinaison de ces deux logiques permet de mettre en lumière comment la frontière, loin de contredire les dynamiques portuaires générales, vient au contraire amplifier les trois temps urbano-portuaires qui renvoient à des arbitrages évolutifs entre les fonctions qui modèlent l'espace urbain.

Figure 3. Les trois temps de la relation ville-port



- 31 **Le premier temps**, celui de la connexion, valide ce qui peut être appelé un « urbanisme des canaux », c'est-à-dire un aménagement à usage portuaire des quais urbains disposés autour de la Grande Ile. Sans 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 imposées par les impératifs du commandement militaire d'une citadelle et les transformations hydrologiques du Rhin, indirectement liées à l'affirmation de sa fonction frontalière, empêchent le redéploiement du port pour le confiner à l'espace intra muros.
- 32 **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 suprarégionale 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 au mouvement urbain général d'une dissociation des usages 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 extraterritorialité 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 donc la barrière ultime de l'agglomération, étrangère à toute problématique d'urbanisation. 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 une nouvelle temporalité, où l'objectif de durabilité implique de retravailler les interfaces. Ce n'est que très récemment que des prémices de relations nouvelles entre la ville et le port semblent émerger, dans un contexte de planification urbaine de la durabilité.

- 33 De la coupure à la couture, **le troisième temps**, celui de la reconnexion, semble alors émerger. Il 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 ». Cette reconnexion présente alors deux faces de nature très différente. 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 de la reconversion d'une ligne ouest-est qui traverse les espaces portuaires et en associe étroitement les acteurs. La frontière devient ici prétexte au 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) sont donc deux faces actuellement explorées par les acteurs urbains et portuaires qui pourraient consolider un temps nouveau de la relation ville-port.

---

## BIBLIOGRAPHIE

- Badariotti, D. (1996), « Projet politique et urbanisme. Le Strasbourg de Pierre Pflimlin (1959-1983) », *L'espace géographique*, 1, pp. 53 – 64.
- Beyer, A. (2007), « Nœuds de transport et frontières : l'invention de la métropole baloise », *Annales de géographie*, 657, pp. 451-469.
- Beyer, A. (2008), « Frontière et ressources partagées : les aménagements hydroélectriques », *Géococonfluences*, <http://geoconfluences.ens-lsh.fr/doc/typespace/frontier/FrontScient3.htm>.

- Bird, J. (1963), *The major seaports of the United Kingdom*, Hutchinson of London, 454 p.
- Chaline, C. (1994), *Ces ports qui créèrent des villes*, l'Harmattan, 300 p.
- Chaline, C. (2001), « Réflexions sur les territoires de la ville-port soumise à la tentation du tourisme urbain », *Les territoires de la ville portuaire*, Association Internationale Villes & Ports, pp. 193-195.
- Charlier, J. (1994), « Anvers et le syndrome des docklands », *Acta Geographica Lovaniensa*, 34, pp. 311-319.
- Debrie, J. (2007), « Géohistoire d'un tracé technique : frontières et réseaux en Afrique de l'ouest continentale », *Flux / cahiers scientifiques internationaux Réseaux et Territoires*, 70, pp. 49-58.
- Ducruet, C. (2004), *Les villes-ports. Laboratoire de la mondialisation*, Thèse de doctorat, Université du Havre, CIRTAL, 435 p.
- Ducruet, C. (2005), « Structures et dynamiques spatiales des villes portuaires : du local au mondial » *Mappemonde*, 77.
- FLUIDE. (2010), *Fleuve, Urbain, Intermodal, Durable*, Projet ANR, sous la direction d'Antoine Frémont, Institut Français Scientifiques et Techniques des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux (IFSTTTAR).
- Fouilland B. (2003), *Les politiques d'aménagement des villes portuaires*, L'Harmattan, 344 p.
- Gallois, L. (1919), « Le port de Strasbourg », *Annales de Géographie*, t. 28, 156. pp. 414-424.
- 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.
- Hau, M. (1995), « L'industrialisation de l'Alsace au 19<sup>ème</sup> siècle », *Historiens et Géographes*, 347, pp. 189- 197.
- Hoyle, B.S. et Pinder, D. (1992), *European Port Cities in transition*, Belhaven Press, London, 207 p.
- Juillard, E. (1977), *L'Alsace et la Lorraine*, « Coll. Atlas et géographie de la France moderne », Flammarion.
- Klein, J.-P. et al. (1996), *Strasbourg, urbanisme et architecture*, Ed. Oberlin, Strasbourg, p. 79.
- Lavaud-Letilleul, V. (2002), *Mutations récentes et aménagement dans les villes-ports de la mer du nord*, thèse de doctorat, Université Paris I-Sorbonne, UFR Géographie, 652 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.
- Nijkamp, P. Rietveld, P. et Salomon, I. (1991), "Barriers in Communications: Conceptual Issues", *Annals of Regional Science*, 24, pp. 237-252.
- Nonn, H. (1982), « Strasbourg et sa communauté urbaine », *Notes et études documentaires*, Paris, 200 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.
- Pinol, J.L. (1996), *Atlas historique des villes de France*, Hachette, p. 136.
- 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.
- Seberechts, F. (1999), « Le port d'Anvers et le trafic des potasses d'Alsace, 1920-1950. Influences politiques en période de haute conjoncture économique et en période de crise sur le Rhin (France, Suisse, Allemagne) », *Revue belge d'Histoire Contemporaine*, t. 29, pp. 91 – 143.
- Trinquet, A. (1951), *Le port autonome de Strasbourg, grand port français sur le Rhin*, Imprimerie des Dernières Nouvelles de Strasbourg, Strasbourg, 442 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.

## RÉSUMÉS

L'éclairage géohistorique de la relation ville-port à Strasbourg implique un croisement de deux chronologies, l'une géopolitique, liée à une position frontalière évolutive, l'autre économique et générale, articulée à l'histoire portuaire dans une perspective plus résolument urbaine de la déconnexion-reconnexion des deux espaces fonctionnels. Dans cette logique, l'analyse suivie envisagera alternativement l'évolution de la fonction portuaire de Strasbourg dans une situation d'instabilité frontalière, pour considérer ensuite la manière dont l'espace portuaire participe au projet urbain. Ces deux approches permettront par ailleurs d'envisager l'analyse à deux échelles géographiques, celle de l'espace régional et celle de l'aménagement urbain.

The geo-historical approach to the relation port-city in the case of Strasbourg (France) implies to consider at the same time two chronologies. On the one hand, the geopolitical dimension with a city leaned on the french-german border. On the other hand, the more common economic development with the connection and the de-connection phases of the two functional spaces involved, i.e. port and urban spaces. In such a perspective, the paper will develop alternatively the way the port grew in a political unstable context, and replace its development in the shaping of the global urbanization. Those two topics will in return differentiate two geographical scales, the regional environment and the more local urban planning strategies.

## INDEX

**Mots-clés** : frontière, port fluvial, relation ville-port, Strasbourg

**Keywords** : border, city-port relation, river port

## AUTEURS

### **ANTOINE BEYER**

Chargé de recherche. Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux (Unité SPLOTT). Université Paris Est  
antoine.beyer@ifsttar.fr

### **JEAN DEBRIE**

Chargé de recherche. Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux (Unité SPLOTT). Université Paris Est  
jean.debrie@ifsttar.fr