

PARCOURS DU PORT AUX DEUX-RIVES



VILLES
& PAYS
D'ART &
D'HISTOIRE
DIRE



LES ACTIVITÉS PORTUAIRES À STRASBOURG

L'eau et l'organisation des activités portuaires ont joué un rôle important dans le développement de Strasbourg, qui bénéficie d'une situation géographique privilégiée à la croisée du Rhin, de l'Ill et de la Bruche. Les premières installations portuaires sont situées sur l'Ill, très en retrait du Rhin, dont l'aménagement est difficile du fait des crues et de l'instabilité des chenaux.

La ville vit néanmoins au rythme du fleuve : Strasbourg profite de son positionnement sur l'axe de circulation entre les Pays-Bas et l'Italie du Nord constitué par le Rhin. Dès le Moyen Âge, les activités portuaires assurent un pouvoir considérable à la corporation de l'Ancre, regroupant les bateliers depuis 1331. Elle obtient rapidement le monopole du transport de personnes et de biens sur le Rhin entre Strasbourg et Mayence.

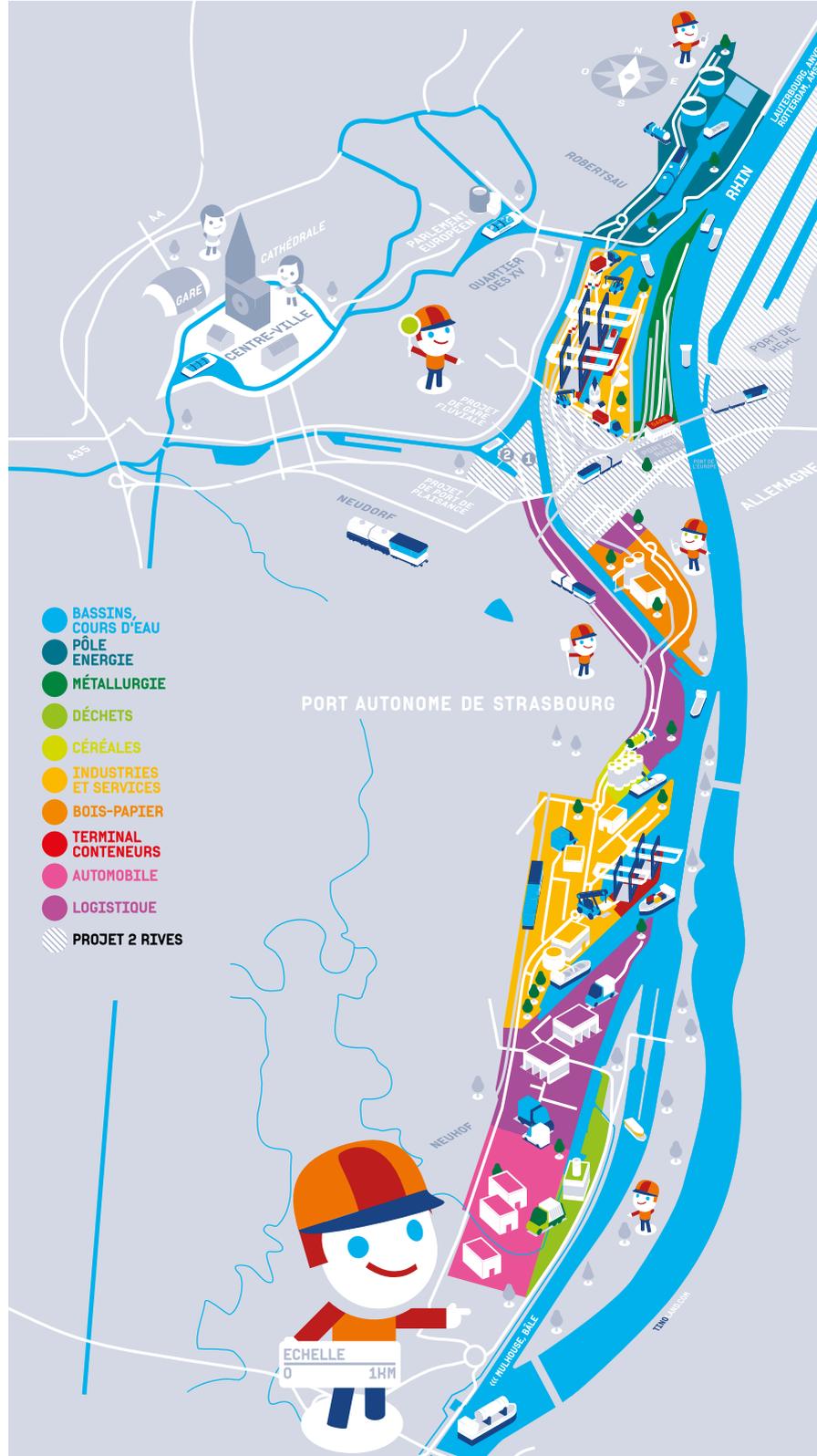
Au XIX^e siècle, la réalisation des canaux du Rhône au Rhin et de la Marne au Rhin permettent à Strasbourg d'accéder au marché domestique français. La canalisation du Rhin engage la mutation et le déplacement du port vers le fleuve.

Un canal de jonction qui contourne le centre-ville par le sud est construit en 1882 par l'administration allemande, pour relier les deux canaux, en évitant d'emprunter l'Ill.

Afin d'asseoir son développement, la ville finance dès 1886 la construction d'un port moderne. Le port de la porte des Bouchers, renommé ensuite port d'Austerlitz, est ouvert au trafic commercial en 1892, constituant une porte d'entrée vers le Rhin. La construction des bassins du Commerce et de l'Industrie à partir de 1896 marque l'ouverture de la ville sur son fleuve.

Dans le contexte de l'après-guerre et pour permettre le développement du port sur le Rhin, le Port autonome de Strasbourg, établissement public associant la Ville et l'État, est créé en 1924. L'ensemble des installations et du foncier est transféré à cette nouvelle entité. Le développement du port se poursuit le long du Rhin, avec la réalisation de l'écluse sud, des bassins des Remparts, Vauban et René Graff (1927-1931), du Port au Pétroles (1927 – extension en 1963), des avant-ports nord et sud (1935), puis de la zone sud du port (à partir de 1950).

LE PORT AUTONOME DE NOS JOURS



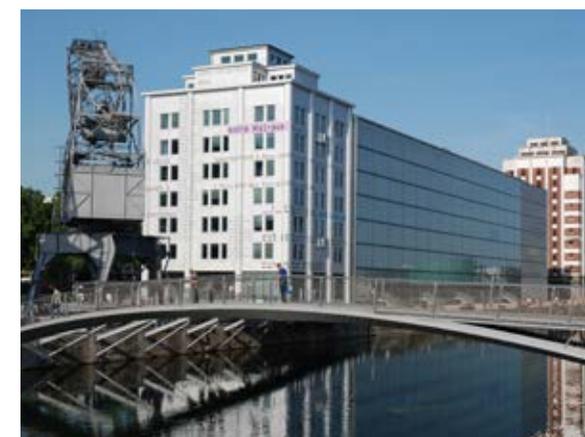
Aujourd'hui, le Port de Strasbourg est le deuxième port fluvial de France et constitue un atout majeur pour l'économie de la ville et de la région. La première vocation du Port autonome de Strasbourg (PAS) est la valorisation du domaine de 1 050 ha mis à la disposition de plus de 300 entreprises à des fins industrielles ou logistiques, dans le cadre de contrats d'occupation ou d'autorisation d'occupation temporaire du domaine public.

Première zone d'activité d'Alsace, le port se situe à la rencontre entre les différents modes de transport : la voie d'eau, le rail et la route. Par le Rhin, premier fleuve commercial d'Europe, les marchandises sont acheminées en 40 heures vers les grands ports de la Mer du Nord : Rotterdam, Anvers, Amsterdam. Des lignes fluviales relient ces ports à Strasbourg plusieurs fois par semaine. Côté ferroviaire, la gare du port du Rhin est la plus importante gare de fret d'Alsace et le PAS gère lui-même tout le réseau ferroviaire du port. Plusieurs navettes ferroviaires circulent chaque semaine entre Strasbourg et les ports d'Anvers, Zeebrugge, Rotterdam et Marseille-Fos.

L'établissement exploite en régie directe deux terminaux à conteneurs dans la zone sud du port (rue de Saint-Nazaire), et dans la partie centrale (rue du Bassin du Commerce), avec un trafic de plus de 400 000 boîtes par an.

Enfin, Batorama, filiale du Port autonome, propose un service de bateaux-promenades sur l'Ill, qui accueille chaque année près de 800 000 passagers, représentant ainsi la première attraction touristique payante d'Alsace.

Strasbourg se positionne véritablement comme une ville portuaire, avec un port d'importance majeure sur le Rhin. Le déplacement progressif vers le Rhin, puis l'extension des nouvelles installations hors de la ville, correspondent 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.



1 LE SQUARE LOUISE WEISS ET LE QUAI DU WOERTHEL

Le quartier de la Petite France est, depuis l'installation du barrage Vauban en 1690, un quartier privilégié pour les activités portuaires. Les canaux permettent alors un acheminement aisé des marchandises, stockées dans les entrepôts le long du quai du Woerthel. Au nord, longé par le square Louise-Weiss, un canal est affecté à la navigation, alors que trois autres sont fermés par les installations des moulins et utilisés comme quais de déchargement. À la fin du XIX^e siècle, de nombreuses activités industrielles s'installent sur les canaux et chutes d'eaux. Entièrement bâti, le square abrite des entrepôts de bois et charbon et une tannerie. Sur le canal, vers le moulin dit Düzenmühle, le quai du Woerthel sert de dépôt de sable et de charbon. Par ailleurs, plusieurs établissements de bains proposent des bains en baignoire ou en rivière, comme les bains Mathis, les bains Napoléon ou les bains Nussbaum. Aujourd'hui, les canaux et les anciennes maisons de tanneurs, restaurées avec soin, composent l'identité de ce quartier au charme pittoresque.

2 L'ANCIENNE DOUANE

Dès le XII^e siècle, Strasbourg tire parti de sa situation et se spécialise dans le commerce de transit. Les marchandises, dont le transport est plus facile par voie d'eau que par la route, sont acheminées depuis le Rhin vers la ville par un canal aujourd'hui disparu, le Rheingiesen. Son tracé sinueux à travers la Krutenau guidait les embarcations vers l'Ancienne Douane, où l'activité portuaire se concentre jusqu'au XIX^e siècle. La Ville y aménage plusieurs débarcadères et entreprend en 1358 la construction du dépôt de douane. Le bâtiment est agrandi à plusieurs reprises jusqu'en 1781. Situé sur le bord de l'Ill, l'édifice faisait à la fois office d'entrepôt, de douane et de comptoir de vente. À l'emplacement actuel de la crèche Stenger-Bachmann, deux grues monumentales destinées à charger et décharger les marchandises ont fonctionné jusqu'à la fin du XIX^e siècle. Gravement touché par les bombardements de 1944, l'édifice est reconstruit en 1956 dans le respect de son style d'origine.

3 LE MÔLE SEEGMULLER

En 1892, le bassin d'Austerlitz accueille son premier bateau à vapeur : le port entre dans l'ère moderne. Une grande zone industrielle s'est alors développée, bientôt peuplée d'entrepôts, de silos et animée de gigantesques grues. On l'appelait le « môle Seegmuller », du nom de l'entreprise qui en a exploité les bâtiments jusqu'au début des années 2000. Il se trouvait dans la zone non aedificandi qui jouxtait les fortifications ; les premières constructions qui y furent élevées étaient donc précaires, souvent en bois, pour pouvoir être détruites facilement en cas de nécessité. Suite à l'incendie qui ravage le site en 1928, le Port autonome charge l'architecte Gustave Umbdenstock de la conception de trois édifices destinés à l'Armement Seegmuller : un entrepôt commercial flanqué d'une tour abritant des bureaux et logements de service, un silo à céréales, et un bâtiment mixte associant un silo à céréales et un entrepôt commercial. Les entrepôts, les grues, le bassin et les quais composent un bel ensemble portuaire. Les structures de béton armé apparentes, et leur remplissage de brique inscrivent ces édifices dans l'architecture industrielle moderne.

4 LA PRESQU'ÎLE MALRAUX

En septembre 2000, la fermeture de l'entreprise Seegmuller met un terme définitif à l'activité portuaire du secteur, et laisse un patrimoine qui témoigne de l'histoire industrielle de Strasbourg. La presqu'île Malraux s'est transformée en un lieu de référence en matière d'animation urbaine et de vie culturelle. La médiathèque André Malraux occupe ainsi, depuis 2008, l'un des anciens entrepôts du site. Deux grandes grues, sur le parvis, rappellent l'ancienne activité portuaire et rythment l'espace. La Tour Seegmuller, qui abritait d'anciens silos, est occupée par la Maison universitaire internationale, qui accueille des étudiants étrangers et chercheurs en cycles supérieurs depuis 2016. Inaugurés en septembre 2014, les Dock's comprennent 68 logements, des bureaux, des commerces mais aussi un espace dédié au numérique et à la culture - le Shadok -, équipement public de la ville de Strasbourg. La recomposition des espaces publics, ainsi que plusieurs constructions nouvelles marquant le paysage (Cinéma UGC, cité de la Musique et de la Danse, Black Swans, siège de l'Institut National des Etudes Territoriales) contribuent également à la création d'une nouvelle centralité.



5 LE BASSIN DUSUZEAU : LE PORT CHARBONNIER

Constituant la partie est du canal de jonction, le bassin Dusuzeau est mis en service en 1882. Ancien port charbonnier de la ville, il accueille différentes activités relatives au charbon jusqu'au milieu du XX^e siècle. La rive sud était occupée par des chantiers de charbon et de bois et par une usine à gaz qui produisait du coke métallurgique, combustible présentant un pouvoir calorifique élevé permettant la fonte des métaux. Près de la porte de la Citadelle, le bassin était franchi par deux ponts routiers. Le pont tournant, de système Schwedler, était manœuvré à bras, pour chaque bateau entrant ou sortant du bassin d'Austerlitz. Les deux ponts ont été remplacés par des ponts fixes, puis détruits durant la Seconde Guerre mondiale. À partir de 1973, le Port autonome cède à la ville de Strasbourg les terrains situés entre le bassin Dusuzeau et la route du Rhin, au fur et à mesure de l'extinction des contrats d'occupation, anticipant ainsi la reconversion urbaine en cours avec la construction de l'éco-quartier Danube.



6 L'ÉCO-QUARTIER DANUBE

L'éco-quartier Danube constitue l'un des points forts de l'urbanisation du projet Deux-Rives. Entre ville et port, Danube valorise l'identité du site à travers le rapport du quartier à l'eau et à la nature. L'Eurométropole de Strasbourg a concédé l'opération de la ZAC Danube à la SERS qui en est devenu l'aménageur en 2010; sa réalisation s'échelonne jusqu'en 2020. Construit sur le projet de l'agence d'urbanisme Devillers & associés, Danube accueille sur près de 7 hectares, 850 logements (dont 50% de logement social), 12 000 m² de bureaux et de commerces, un EHPAD, une résidence étudiante et une école maternelle. Le projet, lauréat de l'appel à projet « Éco-quartier » lancé par l'État dans la catégorie Mobilité en 2009, a obtenu en 2013 l'attestation « engagée dans la labellisation éco-quartier » délivrée par le ministère de l'Égalité du territoire et du Logement. L'éco-quartier associe notamment des logements basse consommation (BBC), la première tour de logements à énergie positive (Elithis), et des logements en habitat participatif.



7 LES BASSINS DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE

Dès 1896, la saturation des infrastructures portuaires existantes entraîne la construction de deux nouveaux bassins directement en contact avec le Rhin. Ces deux bassins, construits sur l'Île-aux-Épis en moins de deux ans, deviennent le centre de l'activité portuaire dans les années 1900. Ils engendrent de nombreuses installations de production sur la plaine voisine. Greniers et usines forment, en l'espace de peu de temps, l'ébauche du port actuel. Aujourd'hui, les bassins sont équipés de terminaux à conteneurs et colis lourds permettant de procéder aux manutentions de marchandises depuis le bateau ou le train, ainsi qu'à des opérations de stockage. Enfin, ils se voient dotés d'entrepôts, d'un atelier de réparation de conteneurs et d'un parc de stockage au sol. La construction de ces bassins est une étape dans le déplacement progressif du port le long du Rhin, et dans l'extension de nouvelles installations hors de la ville.



8 LA CAPITAINERIE

Siège de l'administration portuaire, la capitainerie a été édifiée en 1899 par l'architecte strasbourgeois Gustave Oberthur. Le bâtiment, en grès, est construit dans un style néo-médiéval avec des pignons à redents, des oriels et des frises de trilobes sur la tour médiane. Son style historisant rappelle le bâtiment des Petites Boucheries construit par le même architecte rue de la Haute Montée. Stratégique, l'emplacement central de la capitainerie permet de fermer le bassin de commerce, centre de l'activité portuaire. L'ancien poste de commandement se veut aussi le bâtiment de prestige du port moderne, alors en pleine expansion vers le Rhin. Aujourd'hui, la présence d'un bureau de poste assure la pérennité du bâtiment.



9 LA MALTERIE

L'ancienne minoterie des Grands Moulins de Strasbourg, fondée au Port du Rhin en 1898, bénéficie d'un accès par voie navigable et ferrée. Suite aux dégâts subis par l'usine pendant la Seconde Guerre mondiale, les Grands Moulins décidèrent de déplacer leurs activités et de transformer l'ancienne minoterie en malterie. En 1988, la construction d'une nouvelle unité de production, composée d'ateliers, d'une chaufferie, de nouveaux silos et de bureaux, renforce les capacités de production. Les deux silos subsistant du complexe initial sont aujourd'hui parmi les derniers témoins du noyau historique du bassin du commerce. Ils s'imposent par l'esthétique épurée de leurs élévations latérales, en béton armé et briques, scandées de monumentales arcatures cintrées aveugles. Œuvre des architectes Brion et Haug, un des deux silos, de forme allongée, est bâti en briques, avec des tourelles à mâchicoulis orientées vers le bassin du commerce. En 1933, ce silo est prolongé de cinq travées, couronnées par un monumental mur-pignon lui donnant des airs de cathédrale de l'industrie. Ces silos s'inscrivent dans la lignée des *grain elevators* développés aux États-Unis à la fin du XIX^e siècle.

10 LA SOCIÉTÉ COOPÉRATIVE DE CONSOMMATION DE STRASBOURG - LA COOP

À l'étroit dans ses locaux historiques situés rue des Dentelles, la coopérative s'installe au Port du Rhin en 1911 sur un terrain de 630 ares à proximité des bassins du Commerce et de l'Industrie. Le site comprenait à l'origine l'entrepôt central, une boulangerie industrielle et le siège social, dessinés par l'architecte Eugène Haug. Les deux extensions des années 1930 puis 1950 permettaient une diversification des activités grâce à la construction d'un atelier d'embouteillage, d'une unité de transformation de la viande et de magasins. La Coop est aujourd'hui constituée par une collection d'objets industriels reflétant différentes époques : entrepôts, ateliers, quais, auvents, embranchements ferroviaires, cheminées. Après la cessation d'activité de la société en 2014, la transformation du site ouvre une nouvelle ère. Une programmation urbaine a été formalisée par l'architecte-urbaniste Alexandre Chemetoff, en lien avec la Ville, l'Eurométropole et la Société Publique Locale Deux-Rives. Il s'agit d'un programme mixte regroupant des équipements culturels, des locaux professionnels et des programmes de logement. Le projet d'aménagement s'attache à garantir aussi bien la préservation patrimoniale que des conditions favorables à l'émergence de projets novateurs.

11 LES GRANDS MOULINS

Les Grands Moulins de Strasbourg s'installent vers 1946 sur le site d'une ancienne huilerie datant de la fin du XIX^e siècle. Ils y construisent un bâtiment de bureaux l'année suivante, doté d'un laboratoire, d'un vestiaire d'usine, d'une cantine et d'une infirmerie. De 1952 à 1960, le moulin est agrandi à plusieurs reprises pour créer un magasin à farine et un atelier de conditionnement, puis un nouveau silo pour le stockage de la matière première. Enfin, un poste de chargement pour la distribution de la farine en vrac est établi en 1968 ainsi qu'une aire de stationnement pour camions et voitures. Tandis que les activités de l'huilerie sont arrêtées vers 1978, l'atelier d'expédition est agrandi à deux reprises, en 1980 puis en 1989, alors qu'un second poste de chargement voit le jour en 1991. La modernisation de la minoterie et ses extensions successives ont provoqué la disparition de plusieurs constructions et installations anciennes. Plusieurs de ces éléments ont néanmoins été conservés : les silos, un atelier de fabrication, un magasin industriel, un atelier de réparation, un transformateur, un monte-charge, le pont bascule et la voie ferrée. L'ancienne chaufferie et le poste d'incendie attendant sont actuellement désaffectés.

12 LE JARDIN DES DEUX-RIVES

Créé en 2004, ce jardin est l'une des premières réalisations du projet urbain des Deux-Rives, visant à développer la ville vers son fleuve et à créer une métropole à 360°. Sa création a été confiée au paysagiste allemand Rüdiger Brosk ; il a choisi de donner une structure circulaire au vaste parc paysager transfrontalier reliant les deux rives du Rhin par une passerelle. Lancée entre deux pays, entre deux rives, la passerelle se vit comme un espace innovant, dédié à la nature, aux cyclistes et aux piétons. Afin de rester dans le ton de la coopération transfrontalière présidant à l'aménagement du jardin, un architecte français, Marc Mimram, est choisi pour réaliser cet ouvrage d'art comme trait d'union entre les deux rives et entre deux peuples au passé antagoniste. Symbole de l'amitié franco-allemande, le jardin constitue un lieu de rencontre et de promenade unique où sont régulièrement organisées des manifestations culturelles. Ainsi, jardins éphémères, expositions florales, musique, danse et arts de la rue s'y succèdent pour le plus grand plaisir de ses visiteurs français et allemands.

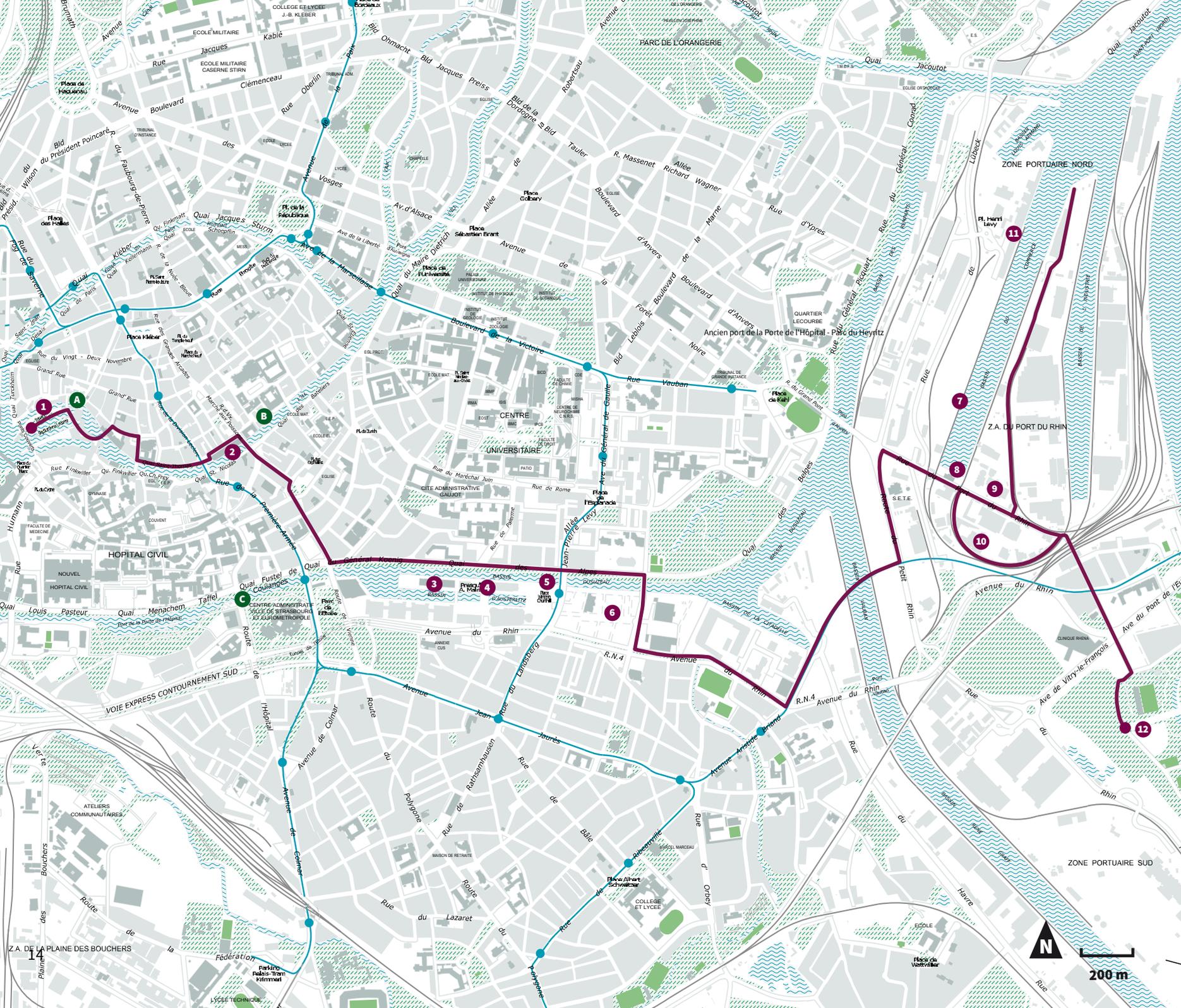
LE PATRIMOINE PORTUAIRE DE STRASBOURG

- 1 Le Square Louise Weiss et le quai du Woerthel
- 2 L'Ancienne Douane
- 3 Le môle Seegmuller
- 4 La presqu'île Malraux
- 5 Le bassin Dusuzeau : le port charbonnier
- 6 L'éco-quartier Danube
- 7 Les Bassins de commerce et de l'industrie
- 8 La capitainerie
- 9 La Malterie
- 10 La société coopérative de consommation de Strasbourg - La Coop
- 11 Les Grands Moulins
- 12 Le jardin des Deux-Rives

AUTRES POINTS D'INTÉRÊT

- A Écluse de la Petite France
- B Poêle de la corporation de l'Ancre
- C Ancien port de la Porte de l'Hôpital - Parc du Heyritz

-  Parcours à vélo
-  Lignes de tramway



Laissez-vous conter Strasbourg, ville d'art et d'histoire...

... à travers ce document qui vous propose de découvrir la ville à votre rythme ou en compagnie d'un guide-conférencier agréé par le ministère de la Culture et de la Communication. L'office de tourisme vous propose des visites guidées toute l'année.

Contact

Office de tourisme
17 place de la Cathédrale
67082 STRASBOURG
Tel : +0033(0)388522828
info@strasbourg.fr
www.otstrasbourg.fr

Le département Animation du patrimoine

coordonne les initiatives de Strasbourg, Ville d'art et d'histoire. Il propose toute l'année des animations pour les habitants et pour les scolaires. Il se tient à votre disposition pour tout projet.

Contact

Département Animation du patrimoine
www.strasbourg.eu
missionpatrimoine@strasbourg.eu

Strasbourg appartient au réseau national des Villes et Pays d'art et d'histoire

Le ministère de la Culture et de la Communication, direction de l'Architecture et du Patrimoine, attribue l'appellation Villes et Pays d'art et d'histoire aux collectivités locales qui animent leur patrimoine. Il garantit la compétence des guides-conférenciers et des animateurs du patrimoine et la qualité de leurs actions. Des vestiges antiques à l'architecture du 20^e siècle, les villes et pays mettent en scène le patrimoine dans sa diversité. Aujourd'hui, un réseau de 186 villes et pays vous offre son savoir-faire sur toute la France.

À proximité

Pays du Val d'argent, Mulhouse, Pays de Guebwiller, Sélestat bénéficient de l'appellation Villes et Pays d'art et d'histoire.

Document réalisé par

Le département Animation du patrimoine, direction de la Culture,
© Ville de Strasbourg, avril 2017

Maquette d'après DES SIGNES Studio Muchir
Descloups 2015

Crédits iconographiques

AEPICT / SERS : p. 10d • Archives de Strasbourg (p. 2, 8g, 9g, p. 10g) • Cabinet des Estampes et des Dessins © Photo Musées de Strasbourg, M. Bertola (p. 8d) • D. Cassaz / Ville et Eurométropole de Strasbourg (p. 9 d) • EuropFlash / Port autonome de Strasbourg (p. 1) • C. Hamm / Ville et Eurométropole de Strasbourg (p. 11, 12, p. 13g) • SPL Deux Rives (p. 6) • TER - 51N4E_LIST (p. 6) • Tinoland / Port autonome de Strasbourg (p. 4) • F. Zvardon / Ville et Eurométropole de Strasbourg (p. 13d).

