

STRASBOURG Urbanisme

Strasbourg-sur-Mer, nouvelle vitrine du port autonome

Le nouveau siège du port autonome de Strasbourg prend forme à toute vitesse, rue du Port-du-Rhin, à deux pas du bâtiment historique de la capitainerie. Il devrait être prêt cet été.

Sur le quai du bassin du Commerce, son clocher pointu détone au milieu des camions, des silos et des containers. La capitainerie (qui a longtemps abrité un bureau de poste), emblème du port avec ses pignons néogothiques et son horloge, voit un nouveau voisin sortir de terre à quelques mètres : le futur siège du port autonome de Strasbourg.

La fin d'un siècle de présence au centre-ville

Au carrefour de la route du Port-du-Rhin, de la rue du Péage et de la rue de Lübeck, les ouvriers s'activent depuis des mois entre ses murs en béton nu, dans un quartier lui-même en plein chantier. Le quatrième étage commence à prendre forme - la première pierre a été posée en janvier. « La fin des travaux est prévue l'été prochain, l'inauguration en sep-



Une perspective du futur siège du port autonome de Strasbourg. Document Rey-de Crécy - Atelier d'architecture

tembre 2020 », annonce Pauline Jacquet, responsable de la promotion portuaire.

Pour les quelque 70 salariés de la maison-mère, c'est la fin de près d'un siècle de présence au centre-ville, dans le vénérable hôtel d'Andlau-Klinglin de rue de la Nuée-Bleue, qui sera vendu. « Ce siège avait un ca-

chet historique, mais il n'est plus adapté à la vie de l'entreprise », résume Philippe Thénoz, directeur adjoint de la maîtrise d'ouvrage au port. « Aujourd'hui, nos clients sont dans la zone portuaire, plus dans le centre-ville. Nous nous faisons beaux pour eux et le public. »

Hommage aux containers

Car le nouveau siège se veut une vitrine du port, au plus près des bassins et des voies

ferrées où sont réalisés près de 70 % de son activité. Dans le projet du cabinet d'architecture strasbourgeois Rey-de Crécy, aux larges surfaces vitrées, les cinq niveaux du bâtiment ressemblent à des boîtes empilées, hommage transparent aux fameux containers. Avec la future promenade qui doit relier le siège à la capitainerie, au bord de l'eau, « Strasbourg-sur-Mer », comme l'appellent les communicants du port, se veut une nouvelle interface avec la ville. Tout près des quartiers Starlette et Citadelle, qui doi-

vent émerger du no man's land d'ici cinq ans, et dont la desserte exige une révision complète de la voirie (lire ci-dessous). « La ville se rapproche du port, après lui avoir longtemps tourné le dos », résume Philippe Thénoz. Ce redéploiement date du plan d'occupation des sols (POS) de... 1992, rappelle Nicolas Teinturier, le directeur de la valorisation du domaine du port autonome. « Le POS avait gelé la zone centrale du port, là où se développe la ZAC des Deux-Rives, en concentrant les activités portua-

res dans la zone nord (entre la capitainerie et le port aux pétoles) et la zone sud. »

100 km de voies ferrées

Pourtant, le 2^e port fluvial de France, qui occupe une bande de terre de 10 km² et 200 hectares de bassins à Strasbourg - et 100 km de façade rhénane en comptant ses annexes de Lauterbourg, Beinheim et Markolsheim - reste étranger aux Strasbourgeois. « Aujourd'hui, quand ils boivent du café Sati, achètent de la farine des Moulins Advens ou commandent un meuble Ikea, ils ne voient pas le rapport avec le port », regrette Philippe Thénoz. Devant lui, au bord de l'eau, des stackers, ces petites grues sur roues, déchargent des containers arrivés par camions ou par train. « Certains reprennent le bateau jusqu'à la mer du Nord », explique-t-il. « Le terminal nord où nous nous trouvons est trimodal : il est desservi par camion, par bateau et par train - le port dispose de 100 km de voies ferrées, souvent branchées aux entreprises in situ. Le développement du fret ferroviaire est un enjeu, comme la desserte du dernier kilomètre, souvent effectuée en camion. Demain, on peut imaginer des palettes transportées en voiture électrique, voire en vélo-cargo ! Pour cela, il faut une base logistique de proximité. »

Catherine PIETTRE

Un patrimoine très convoité



La capitainerie (à gauche) et l'ancienne brasserie Schutzenberger (en ruine depuis un incendie survenu en 1997), vues du futur siège du port autonome, rue du Port-du-Rhin. Photo DNA/Laurent RÉA

LA CAPITAINE

C'est un immeuble « symbolique », avec sa vue imprenable sur 1,5 km de bassin. « Dans toutes les discussions avec la SPL des Deux-Rives (chargée de l'aménagement de la ZAC du même nom, NDLR), il n'a jamais été question de céder la capitainerie ! », tempête Nicolas Teinturier, responsable de la valorisation du domaine portuaire. Le souhait exprimé par un élu de la voir rachetée par la Ville n'était donc qu'un rêve éveillé ? « Sa réhabilitation est inscrite dans notre budget. Les étages hébergeront des bureaux et le rez-de-chaussée un restaurant, pour les actifs du port et les habitants. » Et non pas un hôtel de luxe, selon une rumeur colportée entre les frites et le fromage au restaurant voisin.

LA BRASSERIE SCHUTZENBERGER

Couvert de tags et ouvert à tous les vents, le bâtiment n'a pas perdu tout son cachet. Il reste propriété du port... jusqu'à la fin 2019. « Il y a quelques années, nous avons signé un compromis de vente de 22 hectares avec la Ville et l'Eurométropole. Vingt sont destinés à l'urbanisation de la ZAC, deux au tram. Parmi les dernières cessions à réaliser figure la brasserie Schutzenberger, qui doit revenir à la Ville. »

LA MAISON RHEINFISCHER

Propriété du port, cette belle maison en briques rouges le long de la voie de tram, près du quartier Coop, est habitée par des agents du port dans les étages. Au rez-de-chaussée, elle abrite le PC conjoint de la préfecture et du port. C'est là qu'ont lieu les exercices de prévention des risques du port aux pétroles, classé Seveso. Mais Nicolas Teinturier ne ferme pas complètement la porte : « Est-ce que le rez-de-chaussée peut avoir un autre usage ? Le nouveau siège disposera également de salles de réunion. »

C.PI.

Une voirie redessinée entre le port et la ville

« Le port de Strasbourg est ouvert : ses rues sont pour tout le monde », résume Philippe Thénoz. Pour le malheur des riverains de l'avenue du Rhin, passage le plus naturel pour ses poids lourds. Une réalité de moins en moins acceptée, et qui le sera encore moins avec l'arrivée des premiers habitants de Starlette et de la Citadelle, en 2021. « Reste qu'une zone industrielle a besoin d'accès. Et les rocadés desservant la bande étroite du port sont distantes de dix kilomètres. »

D'où la nouvelle liaison interports, pensée en trois phases.

« La première phase a permis d'éloigner les poids lourds du champ captant du Polygone, en les déviant de la rue du Havre à la rue du Rhin-Napoléon », rappelle Gilles Brochard, chef du service tramway et grands projets à l'Eurométropole.

Un « giratoire traversant » d'ici l'automne 2021

La deuxième phase va du nouveau giratoire, réalisé près de la clinique Rhéna, entre la rue du Rhin-Napoléon et l'avenue Vitry-le-François, à un futur « giratoire traversant » à feux (c'est-à-dire qui pourra être traversé en

ligne droite, ou comme un rond-point classique, selon l'endroit d'où l'on vient) pour relier à terme la route du Petit-Rhin à l'avenue du Rhin. Ses travaux doivent débiter en janvier, pour une mise en service à l'automne 2021.

Cyclistes en site propre

Ce qui nous amène à la 3^e phase, en cours de réalisation (voir infographie). La rue de Lübeck sera redessinée pour lui permettre de relier la rue du Péage d'ici le 19 décembre. Celle-ci, aujourd'hui une simple impasse qui s'arrête à la maison Rheinfischer, sera prolongée jusqu'au nou-

veau giratoire.

Les poids lourds et voitures qui l'emprunteront à l'avenir passeront sous le tram grâce à une trémie ; les cyclistes et piétons poursuivront leur chemin en site propre et pourront rejoindre la piste actuelle le long du tram d'ici l'automne 2021.

C.PI.

