

Rêve de changement place de Haguenau p.10

VIVA CITÉ

LE JOURNAL DES QUARTIERS DE STRASBOURG

NUMÉRO 121 - DU 13 MARS AU 7 AVRIL 2012 - 1,50 EURO

Mobilités du futur

Trams, bus, trains :
viser l'interconnection
des transports publics

Autopromotion, 2^e démarque

Malgré le bilan en demi-teinte d'un premier appel à projets, la CUS continue d'encourager l'habitat participatif. Mais les candidats sont peu nombreux.

Strasbourg, ville pionnière en France en matière d'habitat écolo-participatif. Un statut revendiqué par la Communauté urbaine de Strasbourg (CUS). « Il a fallu un réel courage politique, souligne Pierre Zimmermann, chargé d'étude développement urbain durable à la CUS. C'était la première municipalité à se lancer dans un tel projet. » En 2010, la CUS proposait dix terrains pour développer l'habitat participatif, suivant l'exemple de villes références en la matière : Tübingen et Fribourg-en-Brisgau en Allemagne.

Le concept d'autopromotion est simple : des particuliers se regroupent afin de concevoir et de financer un projet immobilier écologique, selon le financement de chacun. Les programmes prévoient des espaces communs (buanderie, salle de jeux, atelier). A Strasbourg, les habitants impliqués dans ce type de projet appartiennent, dans la majeure partie des cas, aux classes moyennes supérieures : des architectes, des enseignants, des ingénieurs. Les habitants peuvent via ce système devenir acteurs de la ville et du changement urbain.

La première vague en échec

Pour encourager l'émergence de ce type de logements, la CUS lance cette année son deuxième appel à projet d'habitat participatif avec sept terrains répartis entre Neudorf et la Robertsau. En dépit du bilan en demi-teinte de la première opération. Car sur les dix terrains proposés lors de la première vague de 2010, seulement trois verront des projets sortir de terre à l'horizon 2013 : rue des Ducs à Cronembourg (huit logements), rue du Renard-Préchant (trois logements) et rue de la Tour des Pêcheurs (deux logements) à la Krutenau.

« Les chiffres peuvent donner l'impression d'un échec, mais c'était une première expérience, concède Pierre Zimmermann. Un projet expérimental ne peut réussir à 100%. » Plusieurs raisons expliquent ce faible taux de réalisation, notamment le manque d'attractivité de certains terrains, du fait de leur localisation ou de leur cadre. Des critères essentiels pour les candidats. Trois parcelles n'ont d'ailleurs séduit personne. Le 41 rue de la Ziegelau, à Neudorf, où se



Parfois peu attractifs, les terrains peinent à trouver preneurs. Rue Saint Urbain, à Neudorf, le terrain de 1000 m² de sols occupés dans le passé par un garage, n'a pas été dépouillé.

trouve un parking de proximité, est un terrain étroit qui n'a pas tenté les autopromoteurs. Impossible d'y aménager un jardin. Dans le même quartier, le 25 rue de Soultz, situé au milieu de plusieurs immeubles, est resté vacant. Idem à Cronembourg, sur la route d'Oberhausbergen, grand axe de passage. Ce terrain a totalement disparu de l'offre, contrairement aux deux autres qui ont de nouveau été proposés dans la deuxième consultation.

La proximité avec un arrêt de tram a pesé dans la sélection. « Il fallait aussi dénicher des terrains qui étaient libres, non réservés à d'autres projets, » ajoute le chargé d'étude. Donc des « dents creuses ». Le chargé d'étude n'esquive pas le terme : « Oui, ces terrains en sont. Il faut bien se rendre compte que plus on est proche du centre, plus les terrains disponibles sont rares et chers. Quand des terrains sont libres dans une grande ville comme

logiquement, moins le prix du mètre carré sera élevé. « La CUS a la volonté de soutenir cette expérimentation, indique Pierre Zimmermann. Si le prix était resté celui du marché, personne ne s'y serait retrouvé. Les groupes font des efforts financiers pour une construction écologique, il faut encourager cette démarche. » Finalement, les terrains vierges ne pourraient coûter qu'entre 150 et 200 euros le mètre carré, contre 350 à 400 euros actuellement.

la consultation suivante, la CUS a voulu rectifier le tir. En partenariat avec Écoquartiers (association qui promeut des actions exemplaires d'urbanisme), elle a fait appel à une chargée de mission. « Je suis là pour dynamiser, former les groupes et leur donner un maximum d'outils », explique Anne Burgeot.

Un calendrier plus réaliste

De plus, les délais étaient difficiles à respecter : trois mois pour présenter un projet complet. « C'est assez déconcertant d'avoir fixé un tel calendrier, avoue Anne Burgeot. Mais c'était la première expérience. » Les groupes ont désormais quatre mois pour se constituer, proposer un projet de vie collective ainsi qu'un pré-programme et une idée de son financement. Ensuite, les lauréats engagent un assistant à maîtrise d'ouvrage qui chiffre l'initiative et lance le programme. Le projet architectural définitif n'est présenté qu'en dernier lieu.

Il faudra attendre le 30 avril, date de dépôt des candidatures, pour savoir si la deuxième vague de terrains proposés suscite davantage d'intérêt. Et la délivrance des permis de construire, d'ici un an environ, pour estimer la réussite de cette deuxième consultation. Une étape importante pour Strasbourg, car elle sert de laboratoire : dans le cadre des futurs projets d'aménagement, notamment ceux de la ZAC Danube et de la ZAC Etoile, des lots seront réservés à l'autopromotion.

EMMANUEL DAESCHLER
THIBAUD MÉTAS



La municipalité de Strasbourg propose dix terrains aux candidats à l'autopromotion.

L'opposition municipale explique le manque d'engouement par la petite taille des terrains, comme le parking de Neudorf, où seuls deux logements sans jardin peuvent être construits. Des arguments que Pierre Zimmermann récuse : « Il a fallu trouver des terrains de taille diversifiée pour intéresser tous types de groupe. Et les quartiers vont devenir plus attrayants dans l'avenir. C'est le cas de Neudorf. »

Strasbourg, c'est qu'il y a une raison. »

Des prix en dessous du marché

Pour rendre les terrains plus attractifs, la CUS a sensiblement baissé le prix du foncier. Un parti pris revendiqué afin de soutenir des projets modèles en matière de performance énergétique.

Résultat : plus le logement est performant éco-

A l'école de la campagne

A un mois de l'élection présidentielle, les jeunes militants battent le pavé. Marchés, collages, réunions : ils se mobilisent pour la victoire de leur champion.

Le moral gonflé à bloc, les jeunes militants politiques comptent les jours qui les séparent du 1^{er} tour du scrutin de l'élection présidentielle, le 22 avril. Ils s'organisent pour défendre sur le terrain leur candidat et leur parti. Le Mouvement des jeunes communistes (MJC), par exemple, a appelé la jeunesse à s'engager en faveur du Front de gauche. 10 000 tracts ont été distribués dans le Bas-Rhin mais surtout dans Strasbourg et son agglomération. Les Jeunes écologistes d'Alsace, quant à eux, ont épaulé leurs aînés dans une grande opération de tractage régionale, en vue du meeting d'Eva Joly le 14 mars, à Strasbourg. A quelques semaines du 1^{er} tour, reportage auprès des jeunes du Modem, de l'UMP et du PS.

Curieux et convaincus au Modem

« Bayrou, Président ! » Ils sont étudiants et sont une petite dizaine, affiches de campagne brandies, à scander le nom du candidat du Mouvement démocrate à l'élection présidentielle. Sur les 1200 personnes présentes au meeting, le 6 mars, à Strasbourg, plusieurs dizaines de jeunes sont venus au Palais des congrès. Des convaincus comme des curieux. Certains d'entre eux ont croisé la douzaine de Jeunes démocrates d'Alsace (sur 40 revendiqués), présents la veille et le jour même de la venue de Bayrou dans les allées du campus de l'université. Les militants ont distribué 4000 tracts. Pendant le meeting, ils portent un tee shirt avec inscrit « Bayrou » rouge et bleu sur fond blanc, rappelant les affiches. Parfois, l'écharpe orange est nouée autour de leur cou. Sauf pour leur président, Florian Brünner qui préfère ne pas montrer ostensiblement son appartenance politique et « préserver son originalité ». Louis, look débraillé et cheveux en bataille, « s'est totalement reconnu dans les propos du candidat » à propos du désendettement « indispensable » de la France. Sur la refondation de l'Europe, thème principal du discours ? « Bayrou est un européen convaincu et ça me plaît. » Son de cloche un peu différent du côté d'Aline et Mathieu, futurs professeurs. « Il y a eu plus d'incantations que de propositions ce soir. » Si leurs convictions se situent



Les « Jeunes pops » ont suivi une formation pour défendre au mieux le bilan de Nicolas Sarkozy.

plutôt à droite, « on a encore quelques semaines pour réfléchir », déclarent-ils.

Pour les Jeunes populaires d'Alsace, la première mission est d'apprendre à valoriser le bilan de Nicolas Sarkozy. L'UMP a créé une « école de formation » avec à sa tête Mickaël Camilleri, numéro 2 des Jeunes UMP, et Vincent Rigaud. Ces deux pros de la communication ont sillonné la France pour former les « Jeunes pops ». Objectif : leur apprendre à tracter efficacement sur les marchés et à faire du porte-à-porte. Dernière étape de leur tour de France, le Bas-Rhin, le dernier dimanche de février.

Formation chez les « Jeunes pops »

Devant une quarantaine de militants « sur les 50 de vraiment actifs », selon Elsa Schalck, la présidente départementale des « Jeunes pops », la première partie de la journée est consacrée au programme politique. Et c'est Mickaël Camilleri qui s'en charge. Son rôle : expliquer le bilan de Nicolas Sarkozy ainsi que son projet. Des arguments sur le Grenelle de l'environnement, la TVA sociale, les peines planchers, etc., sont développés. Pour ceux à qui le raisonnement a échappé, une séance de rattrapage est possible, sur le site internet. En bonus,

quelques attaques sont lancées contre le candidat socialiste : « Vous le voyez vraiment diriger la France ? Il était tellement bon que Lionel Jospin n'en a pas voulu dans son gouvernement ! » L'auditoire déjà acquis est désormais conquis.

La seconde partie de la journée est consacrée à la forme, car pour Vincent Rigaud, « on ne peut pas faire passer des idées sans la forme ». Alors en bon communicant, il prodigue quelques conseils. Première leçon : cibler. « N'essayez pas de dire à quelqu'un qui vote à gauche que Sarkozy a fait du bon boulot. » Il enchaîne : « Vous, votre job, c'est d'aller convaincre non seulement les déçus de Sarkozy, mais aussi les indécis. Les études montrent que la plupart des électeurs ne se décident que quinze jours avant le premier tour. » Seconde leçon : écouter. « Les gens veulent que les politiques les écoutent, pas qu'ils leur montrent à tout prix qu'ils ont raison ! Vous devez donc séduire avant de convaincre. » Dans le public, une jeune femme l'interpelle : « Ma mère, pour faire son choix, prendra les programmes de Sarkozy et Hollande et surlignera les propositions qui l'intéressent. Elle votera pour le candidat dont le programme aura été surligné le plus en jaune fluo. »

« Ta mère a toute mon admiration, répond Vincent Rigaud, mais elle fait partie de ces 2% de la population qui votera sur des critères rationnels. Vous ne croyez tout de même pas que l'élection va se gagner ou se perdre sur des chiffres d'économie ? »

Tables rondes et Etats généraux au PS

Du côté du Mouvement des jeunes socialistes (MJS), à Strasbourg et dans la communauté urbaine, entre 20 et 30 militants sont vraiment actifs dont la plupart sont des étudiants âgés de 17 à 25 ans, selon les intéressés. Leur priorité, en dehors du tractage sur les marchés, réside dans l'organisation des États généraux de la jeunesse (EGJ), initiés par François Hollande. Il s'agit de débats et de réflexions, lancés à travers tout le pays et ouverts à tous. Les mardis soirs, le comité local se donne rendez-vous au café La Taverne française. Leur place est réservée et ils s'attablent autour d'une bière ou d'un thé. Les discussions commencent. Elles sont consacrées à la préparation des dix tables rondes qui se déroulent en mars et en avril, dans le Bas-Rhin : les militants font le point sur la réservation des salles, la communication des événements, les prises de

contact. Chaque table ronde est animée par un « ambassadeur » sur des thèmes aussi variés que l'énergie, le logement, le transport, etc. Adrien Ramelet, étudiant en droit, également responsable de la page facebook des EGJ dans le comité, s'occupera de la table ronde consacrée à l'enseignement supérieur, son domaine de prédilection. Elle aura lieu à Strasbourg et portera sur l'avenir de l'université. A cette occasion, il compte faire venir le député socialiste Armand Jung. « Le seul de la région, précise-t-il, mais j'espère que cela va changer avec la victoire de François Hollande. » Il attend aussi la participation de doctorants, d'associations étudiantes. « Et puis bien sûr, tous les volontaires sont les bienvenus ! »

Clémentine Degrève, 19 ans, animera une table ronde à Sélestat sur la santé et l'IVG. Enthousiaste et passionnée, cette étudiante en médecine a adhéré au MJS avant les primaires socialistes car elle avait « envie d'agir pour faire gagner François Hollande ».

Les contributions présentées seront synthétisées nationalement dans le but de rédiger un Livre blanc de la jeunesse remis à François Hollande. En cas de victoire socialiste, « ce sera notre participation concrète aux changements du pays », déclare, convaincu, Adrien Ramelet.

ADRIANE CARROGER

Séance mouvementée le 2 mars au tribunal correctionnel : injures et évacuation pour une affaire de trafic de drogue

« ÇA VA FINIR EN BAGARRE »

Vendredi 2 mars, la comparution immédiate de Jason N. dégenère.

« Putain, mais c'est quoi ce bordel aujourd'hui ? », lance une policière en pleine comparution au tribunal correctionnel.

L'affaire n'avait a priori rien d'explosif. Jason N., 19 ans, sept mentions sur son casier judiciaire et originaire du Neuhof, est jugé pour trafic et détention de cannabis et d'héroïne. Depuis la mi-janvier il en aurait tiré entre 4500 et 6000 euros. Il a été arrêté le 28 février. C'est la première fois qu'il se retrouve devant une juridiction pour adultes.

Avant le début de l'audience, la salle est déjà comble. La mère du prévenu et d'autres membres de la famille sont au premier rang. Sept ou huit amis assis plus loin. Faute de place, une dizaine d'autres attend devant la salle.

Le dossier de Jason N. n'est que le cinquième traité cet après-midi. Pendant l'heure qui précède sa comparution, la police ou le président forcent plusieurs personnes à quitter la salle – principalement à cause de bavardages.

« Le président Wendling n'aime pas voir les gens debout, lance l'huissier à ceux qui pénètrent au dernier moment. *Trouvez une place assise ou il vous demandera de sortir* ».

Les débats s'ouvrent, les policiers font s'asseoir les rares personnes encore debout et refoulent ceux qui veulent entrer. La tension monte, un premier incident éclate. Un jeune qui se fait refouler à l'entrée s'emporte. « *Qu'est-ce que t'as ? Casse-toi !* », lance-t-il au policier. Il est fermement repoussé. « *Un problème ?* », demande alors François Wendling. « *Non, répond le policier, énervé. Mais ça va finir en bagarre...* »

A la barre, Jason N. écoute, calme, se retournant de temps à autre vers ses proches. Le procureur réclame 18 mois de prison ferme à son encontre. Sa mère parle un peu fort. Les policiers lui lancent un regard d'avertissement. Elle recommence alors. Volontairement. « *Vous êtes dans un tribunal, veuillez sortir* », lui lance le président. Elle refuse.

Les policiers forcent alors la mère à sortir. C'est le geste de trop pour les amis de Jason N.. La mère se met à insulter les policiers. Les jeunes montent sur les bancs pour s'interposer. Empoignades, injures envers les policiers. L'audience est suspendue, la salle évacuée et les fauteurs de troubles mis à la porte. Dehors, les provocations, verbales et gestuelles, continuent et des renforts de police arrivent.

« *Ils s'en sont pris à la mère. Faut la comprendre, ça détruit une famille ce genre d'affaire* », justifie un des proches de Jason N.

A la reprise de l'audience, après vingt minutes d'interruption, le jugement tombe. Jason N. écope d'une peine de deux ans de prison, dont un ferme. Il repart menotté.

THIBAUT CORDENIER

La lente marche vers l'accessibilité

Malgré les efforts de la CUS, l'objectif de rendre tous les lieux publics accessibles aux handicapés en 2015 ne sera pas atteint.



QUENTIN THOMAS/CUEJ

Tous les bus de la CTS sont équipés de rampes d'accès, mais certains arrêts ne sont pas adaptés aux personnes en fauteuil roulant. La CUS souhaite rendre le réseau 100% accessible d'ici 2015.

On dépend du bus. Parfois on ne peut pas le prendre alors qu'on paye notre abonnement comme tout le monde ». Alexandra Bitoun a 30 ans, habite Schiltigheim et se déplace en fauteuil roulant électrique. N'ayant pas le permis, elle prend fréquemment le bus pour se rendre à Strasbourg.

Un trajet banal qui prend parfois des allures de parcours du combattant. « *Sur la ligne 6, les rampes d'accès qui nous servent à monter ne marchent pas toujours. C'est mal configuré, se désolait-elle. Pour pouvoir les prendre, il faut appuyer sur un bouton à l'extérieur ou demander au chauffeur qu'il fasse sortir la rampe. Puis je dois attendre que tout le monde finisse de monter par devant. Mais je n'ai pas toujours le temps de demander au chauffeur de sortir la palette. Et lorsque j'y arrive, la place handicapé n'est pas toujours disponible...* ».

Afin d'améliorer l'accessibilité des bus, la CTS est en train d'équiper ses véhicules d'une place handicapé supplémentaire. Actuellement, sur les 235 bus qui circulent sur le réseau, seulement 93 sont équipés de deux places. Fin 2012, ce sont 135 bus qui pourront accueillir deux handicapés.

Ces mesures font partie du schéma d'accessibilité adopté par la CUS à la fin de l'année 2009. D'un montant de 20 millions d'euros répartis sur cinq ans, il vise à rendre le réseau de transport 100% accessible, afin que tous les bus et tous les arrêts soient adaptés aux handicapés. Actuellement seules 81% des lignes sont accessibles. : certains arrêts de bus sont inaccessibles aux personnes en fauteuil notamment à cause des trottoirs.

Un plan d'action sur trois ans

L'an dernier, la Ville a mis en place l'acte II de sa charte Ville et Handicap qui date de 1990, instauré une commission de l'accessibilité et lancé un plan d'actions 2011-2014. Celui-ci prévoit de concentrer les efforts sur plusieurs points : les bâtiments publics, la voirie, les espaces publics, les transports et l'accès aux logements. Bus, écoles, places de parking adaptées et mise en accessibilité du centre administratif étant les principales priorités.

Toutes ces actions s'inscrivent dans le cadre de la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté

des personnes handicapées, votée en 2005. Elle prévoit qu'à l'horizon 2015, les établissements recevant du public (ERP) existants – qu'ils soient publics ou privés – et les transports en commun soient totalement accessibles. Les établissements neufs doivent de leur côté se soumettre aux normes d'accessibilité.

Depuis trois ans, l'Association des paralysés de France (APF) établit un baromètre de l'accessibilité. Il classe les 96 chefs lieux de département de l'Hexagone. Cette année, Strasbourg est en 33^e position – en baisse de dix places par rapport à l'an dernier.

Si ce classement est un indicateur, il est néanmoins à prendre avec précautions. La rétrogradation de Strasbourg s'explique davantage par la progression d'autres villes que par une dégradation du niveau d'accessibilité.

De plus, il se focalise principalement sur le handicap moteur au détriment du handicap visuel. « *Le handicap moteur est généralement bien mieux pris en compte*, précise Ludovic Spitz, chargé de mission à Argos Services, un bureau d'étude spécialiste de l'accessibilité. *C'est du dur, donc on l'intègre dès la conception*

des projets. Pour le visuel, c'est avant tout une affaire de pictogrammes et de contraste ».

Manque de consultation

Tous les handicaps ne sont pas traités de manière égale. Les différentes solutions sont parfois difficilement conciliables. Exemple avec la rénovation des sols de la place d'Austerlitz. D'après Denis Leroy, directeur de l'Association des aveugles d'Alsace-Lorraine, elle ne respecte pas les normes de base : « *Il n'y a pas de rebord sur les cheminements, pas de dispositif de guidage, de repérage, aucun contraste visuel* ».

Cette problématique se retrouve également dans les transports en commun. « *Les trams sont accessibles aux handicapés moteurs mais il n'y a pas toujours de son pour les non voyants* » explique Ludovic Spitz.

Pour Denis Leroy, le problème vient d'un manque de formation des aménageurs publics. « *La Ville a des idées, ajoute Alexandra Bitoun, mais elles sont mises en place par des valides, donc ce n'est pas toujours bien fait. Nous ne sommes pas assez consultés* ».

THIBAUT CORDENIER
QUENTIN THOMAS

Sex-shops chics

Une nouvelle génération d'enseignes dédiées à l'érotisme attire une clientèle dans des boutiques qui ont pignon sur rue.

Les gens assument leur sexualité et n'ont plus envie de se cacher ».

Agathe Jaegle a ouvert Zoé Love Shop il y a un an, rue du Pont Saint-Martin, en plein cœur du quartier de la Petite France. Aujourd'hui, ces magasins dédiés à l'érotisme s'implantent dans des secteurs touristiques où ils ont pignon sur rue. Strasbourg et la CUS comptent trois love shops pour une demi-douzaine de sex-shops environ. Il n'est pas toujours facile de repérer ces établissements qui sont qualifiés de magasins de cosmétique ou de commerces de détail sur le registre de la chambre du commerce.

Situé près de la gare et ouvert depuis quatre ans, le love shop Concorde est l'antenne d'un groupe qui en compte cinq à Paris. La boutique strasbourgeoise, avec ses quatre employés, est la seule basée en province. Le love shop Erotica est, quant à lui, implanté depuis 2008 place d'Austerlitz. Il est temporairement fermé en raison du réaménagement de la place.

Fondé par deux jeunes associés, Zoé Love Shop a bâti en 2011 des travaux effectués sur le pont Saint-Martin. Agathe Jaegle estime qu'il faut attendre trois ans pour juger du succès de son commerce : « Même si on n'est pas à la hauteur du prévisionnel, on s'en sort pas mal. »

Pour Maité Weber, la gérante du Concorde, « depuis l'ouverture, ça marche plutôt bien, le chiffre d'affaires est en hausse année après année ». Et quand on lui parle de la récente concurrence, elle ne s'inquiète pas : « Zoé Love Shop est plus un complément qu'un concurrent, ça crée de la demande supplémentaire. »

La boutique de la place d'Austerlitz affiche, elle, un chiffre d'affaires de près de 60 000 euros en 2010, soit une hausse de 13%, selon le site Internet societe.com.

Les ventes de DVD en baisse

A contrario, certains sex-shops traditionnels connaissent une période difficile. Selon un employé de BoutiX, un sex-shop situé rue Fix, au Neudorf, son établissement a beaucoup souffert de l'impact d'Internet ces dernières années.

Au love shop Concorde, qui vend aussi des films pornographiques dans une partie séparée du reste du magasin, le constat est le même : « Aujourd'hui, on fait la plupart de nos bénéfices grâce à la lingerie, car les ventes de DVD sont en baisse importante. »

Pour les gérants des établissements, sex-shops et love shops ne s'adressent pas à la même clientèle. « Pour nous, la concurrence vient plus d'une grande surface comme Planet Dream, à Eckbolsheim », ajoute l'employé de BoutiX.

Alors que le sex-shop centre ses ventes sur les DVD et les cabines de visionnage, « chez Zoé, la vente de sex-toys représente environ 50% de notre chiffre d'affaires », complète Agathe Jaegle.

Situé entre deux restaurants, Zoé Love Shop ne heurte pas les passants. La façade, semblable à toutes celles du quartier, abrite une vitrine rose et noire plutôt discrète. « Dans les love shops, on vient en couple, les femmes osent entrer », constate Agathe Jaegle. A l'intérieur, mobilier en bois de style scandinave, tête de lit accrochée au mur, accueil chaleureux et ambiance



Le prix des sex-toys peut atteindre 150 euros comme pour ce godemiché au design moderne.

propre. Mais l'entrée reste contrôlée et interdite aux mineurs « pour des raisons éthiques ».

Godemichés roses en forme de banane

Même constat du côté du Concorde où « Les femmes sont très nombreuses à venir acheter de la lingerie coquine notamment » et où « l'âge des clients va de 20 à 70 ans ».

Cette diversification de la clientèle s'explique aussi par un changement dans la manière de présenter les produits. Certains sex-toys vendus sont les mêmes que ceux proposés par les sex-shops traditionnels, mais avec un

emballage différent. Dans les rayons des love shops, il n'y a généralement rien d'ostentatoire. Pas d'image de sexes ou de femmes nues. Tout est fait pour jouer la carte de la discrétion et du design ludique, tout en proposant des produits imaginés pour stimuler la sexualité : godemichés roses en forme de banane, kits de déguisements sexy, bougies à se verser sur le corps ou huiles de massage aphrodisiaques et comestibles.

Chez Zoé, le grand succès du moment est le WeVibe. Un sex-toy télécommandé à utiliser en couple qui coûte plus de 150 euros. On trouve des sex-toys à partir de 10 euros.

A cette présentation, il faut ajouter une écoute et des conseils proposés par les love shops. Pour Agathe Jaegle, « connaître les besoins des gens, les éclairer et les orienter vers ce qui leur convient » est essentiel.

Selon le sociologue Baptiste Coulmont, auteur en 2007 de *Sex-shops, une histoire française* (Dilecta), si les love shops sont encore rares en province, ils font partie de la vague de démocratisation impulsée par la vente de sex-toys à domicile qui va dans le sens d'une reconnaissance et d'une légitimation du désir et du plaisir féminin.

Sur son blog*, Baptiste Coulmont explique que ce passage « du sex-shop glauque à l'atmosphère feutrée » décrit à la fois une « aristocratisation » et une « féminisation » du sex-toy.

Cette atmosphère feutrée, Murielle et Patrick**, couple d'une quarantaine d'années, l'apprécient en venant dans un love shop. « C'est agréable de trouver des magasins qui ne sont pas vulgaires et dans lesquels on a envie d'entrer sans se poser de questions et sans avoir peur du regard des autres. »

Pour David, un client de 27 ans venu acheter un sex-toy pour sa petite amie, l'image fréquentable de ces établissements facilite l'entrée dans le magasin. « On n'a rien à cacher, c'est plus facile de franchir le pas. »

Entrer dans ces magasins n'est donc plus tabou. Enfin presque. Car lorsqu'on leur demande leur nom, les clients préfèrent quand même garder l'anonymat.

ETIENNE GRELET
THIBAUD MÉTAIS

*http://coulmont.com

**les prénoms ont été modifiés.

Français et étrangers quémangent une aide alimentaire auprès de l'assistante sociale.

CENTRE SOCIAL PROTESTANT, 16 RUE DE L'AIL

Ils sont une quinzaine, assis sur des bancs en bois, à attendre leur tour. Derrière la lourde porte d'entrée, deux pièces longues et exigües, aux murs jaune clair ; les nouveaux arrivants forment une petite file devant le bureau d'accueil. La permanence du Centre social protestant, ouverte trois matinées par semaine, accueille des hommes, femmes et enfants venus des quatre coins de l'existence. Les Français côtoient les étrangers, régularisés ou non, dans une même attente : un entretien avec l'assistante sociale, qui leur permettra de bénéficier de l'aide alimentaire. Pas d'impatience, pourtant, dans les regards.

On discute autour d'un café-croissant pendant que d'autres, sourire aux lèvres, chargent leurs cabas de pâtes, riz et autres produits de première nécessité. Des cartons passent de mains en mains, dans le bourdonnement des conversations, jusqu'à atterrir dans les bras de leur destinataire. Dans un coin de la pièce, une femme aux yeux rieurs discute avec sa voisine de banc. Géorgienne d'origine, elle s'appelle Nana — « Comme l'héroïne de Zola » — et vit à Strasbourg depuis trois ans avec son mari et ses deux enfants. Sans papiers ni travail, elle bénéficie de l'aide alimentaire à raison d'une fois par semaine, et

travaille pour le Centre en tant que traductrice. Car Nana parle cinq langues, dont, « le russe, l'arménien et le géorgien ». Au besoin, elle assure la communication entre David, le responsable d'accueil, et les arrivants, dont le français est parfois vacillant. « Ils font du bon travail, confie-t-elle. La première fois que je suis venue, j'ai raconté mon histoire, et on l'a écoutée. On se sent bien, ici. » A l'autre bout de la pièce, Merzouk, un Algérien d'une quarantaine d'années, attend, le regard fixé sur la porte du fond. Pas d'aide alimentaire en vue, « pas besoin », mais une attente « de soins médicaux » qui né-

cessitent un accord préalable de l'assistante sociale. Après une quinzaine de minutes, la porte s'ouvre : c'est son tour. Pendant ce temps-là, David, debout derrière son bureau, parle avec le dernier arrivé. « Passée une certaine heure, nous ne pouvons plus accepter les gens. Nous autorisons un maximum de douze entretiens par matinée avec l'assistante sociale, pour garantir une véritable écoute. », explique-t-il. « Depuis six mois que je travaille là, j'ai du refuser du monde presque à chaque fois ». Pour les autres, la matinée qui s'achève a bien meilleur goût.

THIBAUT PRÉVOST

Les transports se conjuguent au

Rendre plus performants les transports en commun passe par l'intermodalité. Mais l'argent manque et les multiples acteurs peinent à coordonner leurs initiatives.

Adeus.
L'Agence publique de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise a une fonction d'analyse et est consultée par la CUS.

Astus.
L'Association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise a été créée en 1994 et revendique 129 adhérents en 2011.

Ecocité.
Association créée en 2008, Ecocité compte 85 membres. Son domaine d'action s'étend aux transports et à l'espace urbain en général. La ville de Strasbourg consulte parfois cette association en tant que partenaire de réflexion.

TC-Alsace.
Ce forum sur internet permet aux usagers de débattre des aménagements en matière de transport et d'exposer les problèmes rencontrés sur les lignes. Apparue en février 2008, il regroupe 92 internautes.

Tous les porteurs de projets de transports en commun sont au moins d'accord sur un point : l'intermodalité est l'un des grands enjeux pour répondre aux problèmes rencontrés par les voyageurs qui changent chaque jour de ville pour se rendre de chez eux à leur travail. Des « pendulaires », selon le jargon en vigueur. L'intermodalité implique l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.

A l'heure actuelle, on compte 100 000 déplacements intermodaux dans le Bas-Rhin sur 390 000 déplacements quotidiens, selon une étude de l'Adeus, l'agence publique d'urbanisme. Pour répondre à ces enjeux, le projet du tram-train étatique considéré comme la solution idéale puisqu'il n'obligerait pas les passagers à changer de mode de transport. La réflexion est toujours en cours mais l'investissement nécessaire à la construction du tunnel qui relierait le réseau TER à la ligne de tramway s'avère trop élevé. A défaut du tram-train, un cadencement des horaires des différents types de transports déjà existants, une plus grande visibilité de l'offre et un tarif attractif s'imposent.

Mieux coordonner les réseaux

Tant pour la Communauté urbaine de Strasbourg (CUS) que pour les associations d'usagers Astus et Ecocité, des efforts restent à fournir afin de parvenir à une meilleure harmonie entre les différents transports. L'uniformisation de l'offre n'est pas simple : les différentes compagnies de transports (SNCF, CTS) doivent coordonner leur trafic. « Il faudrait faire figurer sur un même support tous les horaires des réseaux TER et CTS pour avoir une plus grande visibilité de la durée des trajets », propose François Giordani, président de l'Astus. Un site Internet de plans interactifs,

Vialsace, a été mis en place en 2010 par dix des principaux réseaux de transport de la région. Il permet de prévoir les déplacements sur l'ensemble de la région et au-delà de la frontière en combinant toute l'offre de transports en commun. Le site prend en compte le temps de trajet en voiture vers les parking-relais et le temps de marche à pied jusqu'à destination. Mais, selon l'association Ecocités, l'outil doit être amélioré : « Le site est indigeste ! Il n'est pas clair et ne présente pas à coup sûr les trajets les plus courts », s'insurge Pierre Ozenne, vice-président de l'association.

Faire progresser l'intermodalité, c'est aussi proposer un prix accessible. Or, les voyageurs pendulaires sont dissuadés de prendre les transports à cause de



Depuis l'ouverture de la première ligne de tram, en 1994, le nombre de déplacements en transports en commun a

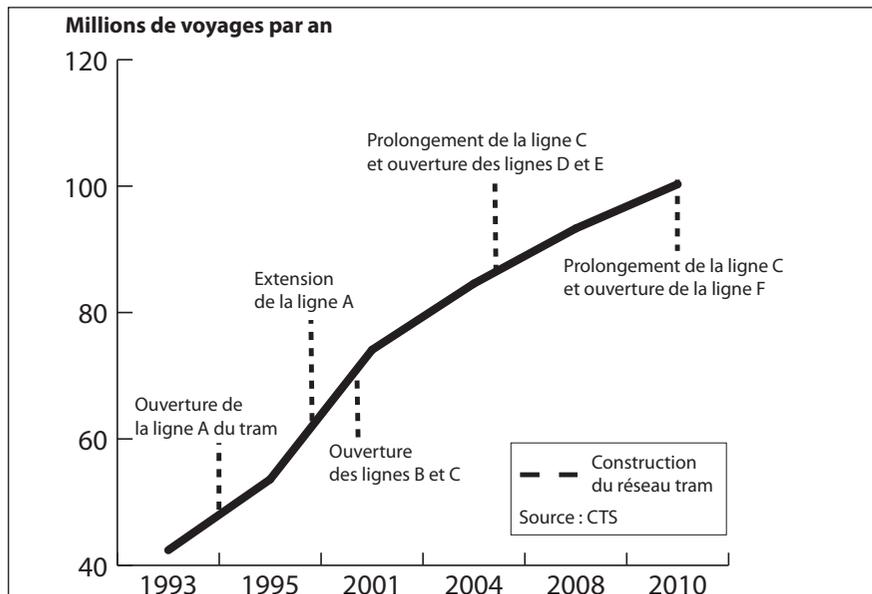
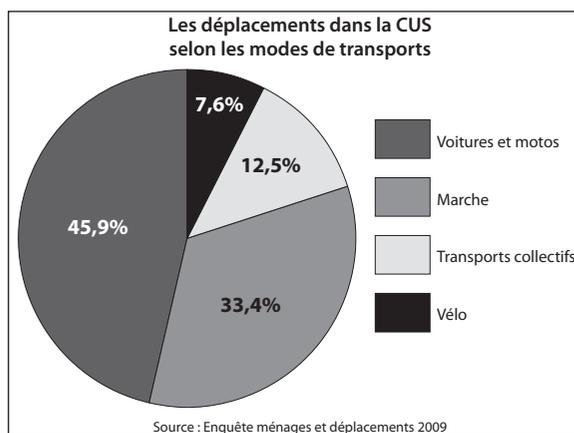
leur coût élevé. Par exemple, un usager venant de Vendenheim et qui désirerait se rendre place de l'Homme de Fer à Strasbourg paierait

1,50 euro en prenant le bus. Mais son trajet serait d'une durée de 43 minutes. S'il prenait le train et le tram, son temps de parcours serait raccourci de 22 minutes mais il devra payer deux tickets différents, pour un total de 4 euros, soit plus du double. Conséquence, l'Astus et d'autres se mobilisent pour la mise en place d'un ticket unique valable pour tous les transports dans la CUS : « Tous les usagers pourront profiter d'un réseau de transports en commun attractif et performant en utilisant l'efficacité du réseau TER », plaide François Giordani. Pierre Ozenne vante le modèle allemand car, depuis long-

temps, l'offre tarifaire y est pensée de façon régionale et non locale. « L'Allemagne est un bon exemple : le Landesticket (billet du Land) et le Wochenendticket (billet du week end) permettent de voyager n'importe où à l'échelle d'un Land pour une modique somme. »

Améliorer la tarification unique

Ronan Golias, chef du service des déplacements de la CUS explique que des efforts sont aussi à faire sur la vente de tickets combinés (TER+bus+tramway), comme le ticket 24+, un forfait de 24 heures à utiliser dans le TER et les transports de certaines villes d'Alsace dont Strasbourg, mais qui reste peu connu. Et les problèmes informatiques rencontrés par la SNCF pour vendre le ticket n'aident pas. Les machines de vente sont incapables de proposer des tickets 24+ spécifiques à Strasbourg ou Colmar par exemple. « C'est difficile pour la SNCF de s'adapter à toutes les tarifications locales » ajoute Ronan Golias. Il existe déjà dans la région un abonnement hebdomadaire ou mensuel disponible pour Strasbourg, Mulhouse et Colmar. C'est « l'Alsa+ », mis en place en 2010. Il permet aux clients qui présentent une attestation patronale ou un certificat de scolarité



Le pluriel RN4 : priorité au bus

Une voie de circulation sera réservée aux bus sur la desserte de l'ouest strasbourgeois.

L'augmentation du trafic sur l'ouest de l'agglomération strasbourgeoise et la carence en transports en commun devraient bientôt être résolues grâce à la mise en place de bus en site propre sur la RN4, afin d'améliorer la desserte vers Strasbourg. Le Transport en site propre de l'ouest strasbourgeois (TSPO) reliera Wasselonne à Strasbourg d'ici 2016 et sa mise en place se fera en deux phases. La première permettra de relier Wasselonne à Ittenheim dès 2014, avec comme maître d'ouvrage le Conseil général. Elle vient de faire l'objet d'une déclaration d'utilité publique. Les travaux d'aménagement, d'un montant de 48 millions d'euros, débuteront début 2013.

La seconde phase entre Ittenheim et Strasbourg, sera conduite par l'Etat en concertation avec la CUS et le conseil général et mise en service en 2016.

Une voie réservée aux bus

Le TSPO consiste à créer, soit une voie de circulation dédiée au transport en commun sur les tronçons à deux voies en dehors des villages, dans les deux sens de la circulation, soit une voie en terre-plein central. Le trafic des voitures sera régulé à l'entrée des centres-villes par un système de feux laissant la priorité aux bus pour la traversée.

Pour l'instant, l'ouest strasbourgeois et son axe de circulation sont un des seuls à ne pas être desservis par le train. Le trafic routier s'en ressent fortement, avec 20 000 véhicules empruntant chaque jour la RN4 qui relie Strasbourg à Wasselonne. 90% de la population utilise sa voiture pour les déplacements domicile/travail, ce qui entraîne une congestion de quatre kilomètres le matin aux environs d'Ittenheim.

2013, ANNÉE DE CHANTIERS

Trois lignes de tramway seront étendues en 2013.

La ligne D s'allongera vers l'est pour desservir le quartier du Port du Rhin et relier Strasbourg à Kehl en 2015. Les travaux ajouteront 2,7 km et 4 stations à la ligne actuelle, pour un montant de 53,4 millions d'euros, dont 21,5 millions payés par la ville de Kehl. **La ligne A** sera prolongée vers l'ouest en direction d'Oberhausbergen et d'Eckbolsheim et vers le quartier des Poteries. Ces 2 km coûteront 63,4 millions d'euros et devraient être opérationnels en 2016. Au sud, 1,8 km sera ajouté pour relier le centre-ville d'Illkirch. Coût : 24,5 millions d'euros. Fin du chantier en 2015.



A la station Rotonde, les tram A et D croisent des lignes de bus de la CTS et du réseau départemental.

« C'est un projet d'ampleur qui s'étend sur 25 km », décrit Francis Genêt, chef de projet du TSPO au Conseil général du Bas-Rhin. Il s'agit de proposer une alternative crédible à la voiture en améliorant les temps de parcours des bus. Et la demande existe, selon Francis Genêt : « Les transports en commun arrivent à saturation avec un volume de 3000 voyageurs/jour. Avec le TSPO, on pourra doubler l'offre de service à 6000 voyageurs/jour ».

Avec le TSPO, le cadencement des bus sera fixé à toutes les dix minutes en période de pointe et 30 minutes en heures creuses. Il s'agira de bus à grande capacité : la vitesse de circulation des bus sera de 90km/h sur la nationale et, à cette vitesse, le code de la route impose que les voyageurs soient assis. Le Département souhaite à terme mettre en service un bus à plancher plat sur le modèle des bus de ville, mais avec une plus grande capacité de places assises. Parallèlement, le Conseil général va restructurer son

réseau en direction de cet axe en créant 11 parkings relais pour les voitures et les vélos. D'après Francis Genêt, « on identifie environ 50 villages dont les habitants sont susceptibles d'utiliser le TSPO. Il s'agit donc de coordonner les autres modes de transports avec lui ».

Un gain de temps de 10 à 15 minutes

Le coût de la seconde phase du projet, entre Ittenheim et Strasbourg, est estimé à 30 millions d'euros. Le terminus de la ligne se situera au niveau de la gare routière des Halles en centre-ville de Strasbourg. Le temps de trajet maximum entre Wasselonne et Strasbourg sera de 40 minutes en heure de pointe, soit un gain de temps de 10 à 15 minutes par rapport à aujourd'hui. A ce stade, la principale difficulté réside dans l'insertion du TSPO sur l'A351. Deux options sont à l'étude : l'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence lors des heures de pointe est pour l'instant privilégiée en raison du peu d'investissements nécessaires. L'autre option envisage la création de nouvelles voies pour les bus, mais elle est plus coûteuse.

Pour l'avenir, Francis Genêt n'hésite pas à évoquer la mise en place d'un tramway sur fer ou sur pneus. « Si la demande continue à augmenter, les aménagements seront compatibles avec la mise en place d'une ligne d'un mode de transport lourd ».

« GARANTIR UN PARCOURS DE TEMPS ÉGAL À L'AUTO »

Philippe Hamman, professeur en sociologie à l'Institut d'urbanisme et d'aménagement régional de l'Université de Strasbourg.

Qu'est ce qui a fait de Strasbourg une ville « à la pointe » en matière de transports en commun ?

Ce qui fait que Strasbourg est citée en modèle en matière de transports publics, c'est la densité de son réseau de tram, l'un des plus développés en matière de nombre de lignes et de kilomètres parcourus. Tout comme sa praticité, car en mettant le tram au niveau du plancher, on a simplifié les voyages en fauteuils roulants et ceux des poussettes et des vélos. Enfin, le tram a été présenté comme un mode de transport particulièrement écologique, on a végétalisé les voies pour faire entrer la nature dans la ville.

Pourquoi repenser le tout tram ?

L'installation du tram est extrêmement coûteuse. De plus, les grands axes porteurs sont déjà couverts et il est difficile d'en faire plus. A l'heure actuelle, il s'agit plutôt d'ajouter des petits tronçons pour une meilleure desserte de l'espace urbain. On sait que des quartiers tels que le Port du Rhin n'ont pas été prioritaires et se retrouvent maintenant à l'écart. Tout n'est pas parfait dans le tram strasbourgeois. Allez place de la République, vous vous rendez compte que les rames ne sont pas remplies de la même manière, certaines sont saturées et d'autres quasi-vides selon les terminus visés.

Quel est l'avenir du transport en commun strasbourgeois ?

Pour moi, désormais, l'intermodalité constitue le nouvel enjeu des transports en commun strasbourgeois. Ce qui ne va pas de soi : il y aura forcément des transports gagnants, et d'autres délaissés. En ce sens, le Bus à haut niveau de service (BHNS, lire p. 8) me semble un outil intéressant. Pour que cela marche et que les gens l'utilisent, il faut pouvoir garantir un temps de parcours égal à celui de l'auto.



CLEMENCE MERMILLON/CUEJ

mmun a plus que doublé.

de prendre le train régional (TER), le bus et le tramway strasbourgeois de façon illimitée pour leurs déplacements en semaine.

Pour un habitant de Colmar qui vient travailler à Strasbourg tous les jours, l'abonnement mensuel Alsa+ job coûtera 148 euros contre 114 euros pour un abonnement qui ne comprendrait que le TER. Pour un étudiant, la même formule reviendra à 109 euros contre 94 euros pour l'abonnement simple. Cependant, cet effort de simplification tarifaire n'est pas visible. La SNCF, qui mène des campagnes commerciales de grande envergure au niveau national, peine à communiquer avec lisibilité sur ses offres combinées avec des compagnies de transport locales. Résultat, Alsa+ est peu connu. A la CTS, on estime que les abonnements de travail sont au nombre de 6000 et ceux étudiants de 2800 chaque mois, soit 7% des abonnés. Pour aller plus loin, la CUS a créé une tarification solidaire en juillet 2010. Elle se base sur le principe que chacun doit payer son abonnement à la hauteur de ses possibilités, soit des abonnements mensuels variant entre 2,30 euros et 45,60 euros. Depuis sa mise en place, la CTS serait passée de 100 000 à 110 000 abonnés. La mesure semble porter ses fruits.

Le BHNS sur de bons rails

*Le Bus à haut niveau de service arrive dans la CUS à l'horizon 2014.
Moins onéreux que le tram, il aura la priorité sur les voitures.*



Inspiré du Busway de Nantes, ici sur la photo, le BHNS fera son entrée dans la CUS aux alentours de 2014.

Le Bus à haut niveau de service, (BHNS), c'est la nouvelle solution proposée par la Communauté urbaine de Strasbourg (CUS) pour répondre aux besoins en trajets quotidiens des habitants des communes périphériques vers le centre-ville. Inscrit dans le schéma directeur des transports collectifs 2025, ce BHNS viendra compléter le panel des modes de transport proposés dans l'agglomération.

Un véhicule au gaz naturel

« Le BHNS fonctionne sur le modèle du tramway, explique Ronan Golias, chef du service des déplacements à la communauté urbaine de Strasbourg. Il a des stations

aménagées avec une information en temps réel sur les prochains passages. Il propose une fréquence et une amplitude d'horaire similaires, sauf que c'est un bus. »

La CUS insiste sur l'aspect novateur de ce BHNS, qu'elle présente comme « le bus 2.0 ». Mais pour Pierre Ozenne, vice-président d'Ecocité, il s'agit surtout de marketing. « On prend un bus, on vous enrobe ça dans un beau projet et on vous dit que c'est révolutionnaire ! » Il rappelle que le BHNS existe déjà dans près de dix agglomérations en France qui ont développé plusieurs lignes depuis la mise en service initiale, notamment à Nantes, la pionnière, et à Lyon.

Le concept sera mis en place à l'identique, avec des bus dont la fréquence avoi-

nera les 8 à 10 minutes, de 5h30 à minuit, et qui offrira tout le confort du tramway.

Contrairement aux bus actuels, les tickets seront en vente aux stations, sur le modèle du tramway, pour ne pas perdre de temps lors de la montée des voyageurs. Le bus circulera sur des voies de transports en site propre et bénéficiera de la priorité aux feux.

Grâce à ce dispositif, il pourra, selon les estimations de la CUS, offrir un temps de parcours entre les deux terminus de 15 minutes, avec une vitesse moyenne de 22km/h en ville. Si le choix des véhicules n'a pas été arrêté, il devrait s'agir de bus à accordéon de 120 places, alimentés au gaz naturel de ville. Grâce à leur plancher bas, ils accueilleront facile-

ment les personnes à mobilité réduite et les poussettes. Le tram n'a pas été choisi car le BHNS est davantage adapté aux grands axes empruntés par un fort volume de voyageurs. « Ce n'est pas tant la technologie utilisée qu'intéresse les gens, c'est l'efficacité du service », insiste Ronan Golias.

Une mise en service rapide

Solution intermédiaire, en termes de capacité, entre le bus et le tramway, le BHNS est effectivement une solution moins coûteuse que ce dernier. Alors que le prix à la construction du tramway au kilomètre oscille entre 13 et 22 millions d'euros, le BHNS nécessite un investissement compris entre 2 et 10 millions

d'euros par kilomètre. Les frais d'entretien et d'achat des véhicules sont également moins élevés. Le coût total des aménagements et de la mise en service de la première ligne est ainsi estimé à 25 millions d'euros.

Avantage supplémentaire du BHNS : la mise en service est plus rapide puisqu'il ne nécessite pas la pose de rails, mais seulement la création d'une voie de circulation qui lui est réservée et qui lui garantit une vitesse plus élevée que celle d'un bus ordinaire.

Sa mise en oeuvre suppose quand même un important réaménagement de l'espace urbain, entre voitures, transports publics, vélos et piétons, pour les artères où il n'existe pas encore de voies aménagées pour les transports publics.

Un potentiel de 20 000 voyageurs

La première ligne reliera l'Espace européen d'entreprises de Schiltigheim — où près de 6000 personnes se rendent quotidiennement pour travailler — à la gare centrale de Strasbourg, d'où les passagers auront accès au réseau de tram et de trains. Le trajet desservira la Cité nucléaire au cœur de Cronenbourg, qui compte près de 8000 habitants. Cette ligne sera mise en service avant la fin du mandat municipal en 2014.

Au total, le BHNS devrait desservir dix stations le long de ce parcours de 10 km. D'après les estimations de la CUS, 18 300 habitants en déplacement pendulaire, qui se rendent quotidiennement dans une autre ville pour leur travail ou leurs études, seraient concernés.

La CUS réfléchit d'ores et déjà à la création d'autres lignes où l'installation d'un BHNS serait pertinente.

Le Cristal : un petit module qui veut grandir

Début 2013, la capitale alsacienne va tester un mode de déplacement unique en son genre : le module Cristal. Il a pour objectif de couvrir le dernier kilomètre qui sépare l'utilisateur de son point d'arrivée final, comme par exemple son lieu de travail. « Les transports publics s'enrichissent d'une nouvelle famille de transport individuel public qui se veut complémentaire », explique Thierry Chanard, coordinateur du projet Cristal.

« Le projet Cristal est au cœur d'un programme européen de développement des transports utilisant l'intelligence artificielle », commente Ronan Golias, chef du service déplacement à la CUS. Le module est né au sein du pôle Véhicules du futur Alsace-Franche Comté. Il sera construit par l'entreprise alsacienne Lohr, spécialiste des systèmes de transports public.

En forme de cube aux larges vitres, il est entièrement

électrique et peut transporter de trois à six personnes. Sa forme compacte et son plancher bas type bus permettront aux passagers de tenir debout et il sera accessible aux personnes à mobilité réduite. Le module répond à une demande ponctuelle sans réservation, s'adaptant aux besoins des usagers.

L'objectif est de mettre en place un système de transport « bi-mode » individuel (en libre service) ou semi-collectif (en convoi).

Concrètement, l'utilisateur se rendra à une borne de stationnement où il pourra emprunter 24 heures sur 24 un véhicule pour se rendre à une autre station. Le Cristal disposera d'une autonomie de 80 km et sa location coûtera 3,7 euros. Il sera équipé d'un système de géolocalisation permettant à l'exploitant de suivre sa position en temps réel.

Aux heures de pointe, les modules pourront se raccorder et former une file

puvant transporter jusqu'à 25 personnes. « Par exemple vers 8h, vous pourrez faire un convoi pour des élèves se rendant à l'école », explique Thierry Chanard. Dans le cas des navettes, le prix du déplacement sera le même qu'un ticket CTS. Un seul module circulera lors de la phase de test en 2013, à partir de la station tramway Campus d'Illkirch. Il permettra d'étudier l'accessibilité et la prise en main du véhicule.

DOSSIER RÉALISÉ PAR :
ANNA CUXAC
GEOFFREY LIVOLSI
CLÉMENCE MERMILLOD
ADAMA SISSOKO

25 000 m² très convoités

Un pôle de géosciences devrait occuper une partie des locaux de l'ancienne manufacture des tabacs de la Krutenau. La destination du reste du site fait débat.

En septembre, la Ville de Strasbourg a commandé une étude complète sur la reconversion de l'ancienne manufacture des tabacs. Depuis, elle se fait très discrète sur le sujet. Il s'agit « d'un dossier important sur lequel la réflexion n'est pas terminée. Il ne faut pas que la Ville se loupe en parlant trop vite », explique-t-on au service de presse de la municipalité pour justifier le silence des adjoints concernés.

La reconversion de cette friche industrielle constitue en effet un lourd enjeu : un site de près de 25 000 m² de surface, à 500 mètres de la cathédrale et au cœur de la Krutenau, un quartier de plus en plus prisé. La manufacture est par ailleurs porteuse d'un siècle et demi d'histoire industrielle.

Le débat sur la reconversion de la dernière usine à cigares de France s'est ouvert en 2008, lors de l'annonce de la fermeture du site par la multinationale britannique Imperial Tobacco, qui l'avait rachetée à la Seita-Altadis. Construite en 1849, l'usine a cessé définitivement ses activités en juin 2010.

Un pôle de l'Université

Un point semble acquis : l'implantation d'un grand pôle de géosciences dépendant de l'Université de Strasbourg (UDS). Cette installation se fera dans le cadre du Plan campus. Un dispositif financier dont l'objectif est de faire émerger en France douze sites universitaires de niveau international. Le projet d'un pôle de géosciences consiste à regrouper deux écoles d'ingénieurs, quatre unités de recherche et une unité de service sur



790 millions de cigares étaient produits en 1998 dans ces ateliers conservés en parfait état.

environ 16 000 m², soit près des deux tiers de la surface disponible.

Ce sont plusieurs centaines d'étudiants et de salariés de l'UDS qui occuperont quotidiennement les lieux. Edouard Manini, responsable du Plan campus, ne se prononce sur le futur du restant de la friche, mais il ne cache pas sa préférence pour « un aménageur public et des programmes qui peuvent être privés mais en lien avec l'Université et le quartier : restaurants, équipements culturels, voire des hébergements étudiants ».

Les promoteurs alléchés

L'enjeu est désormais de savoir si la logique publique sera également adoptée pour la partie de la friche non dédiée à l'Université, ou bien si le privé pourra gérer cet espace. Le promoteur immobilier alsacien

Jean-Sébastien Scharf s'y intéresse beaucoup. Il entend y construire du logement privé et des commerces, mais aussi des restaurants, des bars et une auberge de jeunesse. Il envisage de transformer la cour intérieure d'un hectare et demi en place ouverte, sur le modèle de la place du Marché Gayot. Imperial Tobacco, actuel propriétaire des lieux, a signé avec Scharf Immobilier une promesse de vente suspensive soumise à une modification du Plan d'occupation des sols (POS). Le classement actuel du site ne permet en effet que des activités industrielles ou artisanales.

Le fait que la vente soit tributaire d'un changement du POS « permet à la puissance publique de garder la main sur le site », déclarait dans les DNA du 30 septembre dernier l'adjoint écologiste à l'urbanisme, Alain Jund. Ce dernier affirme ne pas vou-

loir « laisser un promoteur privé dicter les besoins à venir de la collectivité ». Cette dernière a jusqu'à juillet 2013 pour modifier le POS.

Metz, l'exemple à éviter

Christiane Goetz, présidente de l'Association des habitants Bourse-Austerlitz-Krutenau (AHBAK) et membre du conseil de quartier, ne veut en aucun cas que l'endroit, « qui a contribué à une histoire sociale, soit laissé à des initiatives purement marchandes comme à Metz, où Bouygues a transformé l'ancienne manufacture en logements huppés. Avec un promoteur immobilier, on aura du logement de luxe et son projet de faire un supermarché flinguerait le petit commerce du quartier. Pour l'instant, heureusement, le POS nous protège ».

C'est « pour montrer qu'il y a d'autres projets possibles » que son association a co-animé la commission « Manufacture des tabacs » au sein du conseil de quartier, qui s'est auto-saisi du dossier. Cette commission, composée de membres du conseil de quartier et d'autres habitants, a consulté à différentes reprises les « forces vives » : associations, établissements scolaires, commerçants, animateurs dans le socio-culturel, fédération de parents d'élèves. Elle a élaboré un « cahier des attentes » : local pour le travail d'accompagnement scolaire, logements sociaux, hébergement pour SDF, espace dédié aux nouvelles technologies, lieu d'accueil d'initiatives de l'économie

sociale et solidaire, musée des tabacs ou de la mémoire industrielle... Christiane Goetz s'appuie sur l'exemple de la reconversion de la manufacture de Nantes pour prouver que ces idées sont réalistes. Celle-ci accueille aujourd'hui des services municipaux, des services de proximité (crèche, bibliothèque, foyer du 3^e âge...) ainsi qu'une maison des associations et une auberge de jeunesse.

La Ville veut garder le contrôle

Dans les mois qui viennent, la Ville de Strasbourg devra décider. Pour avancer dans sa réflexion, la collectivité a commandé, fin septembre, une étude de 350 000 euros pour établir un diagnostic, élaborer des concepts programmatiques et envisager des scénarios alternatifs.

La Ville de Strasbourg, n'envisage pas d'acquiescer à l'ancienne usine. Mais elle veut avoir, d'une manière ou d'une autre, le contrôle du devenir du site et y « développer des fonctions urbaines porteuses de lien social et d'animation » selon les mots du cahier des charges de l'étude. L'ancienne maire UMP de Strasbourg, Fabienne Keller, regrette pour l'heure « la faiblesse et l'imprécision du cahier des charges élaboré par la municipalité ».

Quelles que soient les orientations adoptées, les travaux devraient commencer en 2014, pour une ouverture du site en 2015-2016.

ETIENNE GRELET
NATHAN KRETZ



Située tout près du centre ville, l'ancienne manufacture des tabacs attire les investisseurs.

Le privé donne le tempo

Le réaménagement de la place de Haguenau est prévu pour cet été. Mais la Communauté urbaine reste tributaire du bon vouloir des promoteurs privés.

Un vent de changement flotte sur la place de Haguenau. Bientôt, des projets privés devraient modifier le visage de cette place, porte d'entrée nord de Strasbourg pour des milliers d'automobilistes. Traversée par les bretelles d'entrée et de sortie de l'autoroute A35, les voies ferrées et le canal des Remparts, elle forme un paysage urbain complexe et dense. Lieu de passage extrêmement important, elle est engorgée aux heures de pointe. Toute la journée, un ballet incessant de voitures va et vient, tournant autour du parc qui fait office de rond-point. A l'ouest et à l'est, l'ancien garage Wolleck, espace industriel en friche depuis plus de dix ans, et la Maison du bâtiment, désaffectée en 2009, se font face.

**16 000 m²
de construction**

Cet été, le garage Wolleck sera détruit pour faire place au projet « W » conçu par Thales architectures (Schiltigheim) et porté par les agences Scharf Immobilier, Vauban Immobilier, Gipa Immobilier et Rive Gauche. Le site accueillera un ensemble immobilier de 16 000 m². Des logements sociaux et privés, allant du studio au 5 pièces et plus, des parkings, des bureaux et des commerces de proximité sortiront de terre. Les rez-de-chaussée d'immeubles seront réservés aux commerces, une tour de sept étages aux bureaux, et le reste aux logements. « *La livraison de près de 90 logements sera faite fin 2013, début 2014, et il ne reste que six appartements en vente* », se réjouit une commerciale de l'agence Scharf.

En ce qui concerne la Maison du bâtiment, le projet est en attente : un contentieux juridique oppose le promoteur Spiral et les copropriétaires (une di-



L'accès au parc est dangereux car il est coupé des habitations par une route à quatre voies.

zaine de sociétés du BTP) et retarde les travaux. En 2011, la Maison du bâtiment devait être démolie au profit de deux immeubles de 50 mètres de haut, comprenant des logements, des bureaux, une résidence hôtelière, une résidence senior, des commerces et des parkings.

Aujourd'hui, le promoteur insiste sur le fait que le projet n'est pas figé. Dans l'attente d'une décision de justice, l'ombre que forme le bâtiment gigantesque de 48 mètres domine toujours la place. « *Ca fait déjà trois ans que la Maison est à l'abandon. Je parie que ça va durer encore des années!* », s'impatiente le patron de la brasserie PMU « Au cerf ». « *Ce bâtiment est squatté, et il nuit à l'image du quartier* », renchérit le fleuriste de la place de

Haguenau, devant la clinique Adassa. Taguée du sol au plafond, les fenêtres brisées, les portes éventrées, à moitié cachée par des annonces publicitaires, la maison s'élève sur un parking jonché d'éclats de verre et de détrit.

Le parc des enfants manque de sécurité

Dans le parc situé au milieu de l'îlot central, des enfants s'amuse dans l'aire de jeux qui leur est réservée. Ici, il faut faire abstraction du bruit et de la pollution. Mais pour beaucoup d'habitants, le fond du problème est l'insécurité. « *Depuis qu'un enfant de 11 ans est décédé, renversé par un bus devant le parc il y a deux ans, j'ai peur* », confie Sandra Balbin, une habitante du quartier. « *L'accès des piétons à la place de Haguenau est très dangereux* », pense Michel Girard, membre du conseil de quartier. « *Et puis le parc est sale, il y a des excréments d'animaux, des rongeurs...* », ajoute Sandra Balbin.

Les habitants de la place de Haguenau espèrent donc que les projets immobiliers privés s'accompagneront d'aménagements sur les espaces publics. « *Il y a des points à régler en ce qui concerne le quotidien des habitants. Avec le projet W, il y aura plus de gens, plus de véhicules, ce sont des questions*

très importantes auxquelles les riverains sont sensibles », explique Stéphane Boof, président de l'association Stra.ce (Strasbourg résidents et amis du centre-ville).

Pourtant, la Communauté urbaine de Strasbourg (CUS) n'a encore rien prévu en ce qui concerne la place de Haguenau en elle-même. Elle attend la réalisation du projet. « *On n'a pas beaucoup de prise sur ces travaux* », explique-t-on du côté de la direction de proximité.

Manque de dialogue avec les riverains

La CUS a réuni les habitants en février 2011 pour les informer des travaux privés. Depuis, il n'y a plus eu de concertation et la réflexion du moment ne porte ni sur l'aménagement du parc, ni sur la circulation. « *La place de Haguenau est une porte d'entrée, c'est normal qu'il y ait de la circulation. C'est un lieu de passage qui n'est pas saturé*, déclare-t-on au service projet urbain de la CUS. « *Le but c'est d'utiliser cette place, mais on ne va pas faire des plans sur la comète*. » Si la communauté urbaine ne souhaite pas réduire la circulation, quelques aménagements sont pourtant en cours de réflexion. Par exemple, la ligne de bus à haut niveau de service (ligne 6), de Wolfisheim à

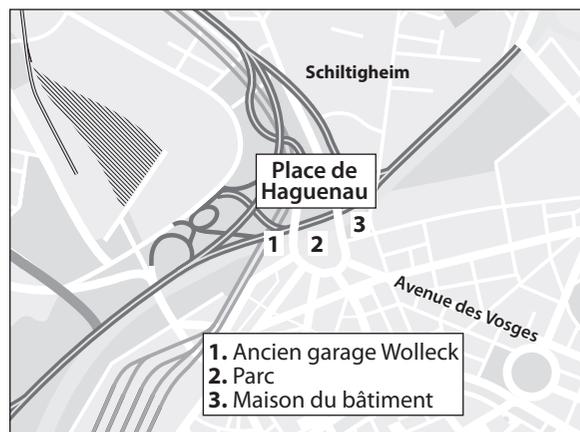
Vendenheim, passera par la place de Haguenau.

Les habitants attendent eux-aussi la fin des travaux du projet W pour soumettre leurs souhaits à la CUS. D'ailleurs, il y a déjà des demandes.

« *Nous aimerions que soit mis en place un espace vert, un poumon, pas seulement un lieu de passage mais un endroit où parents et enfants peuvent s'oxygéner* », explique Hélène Bal, coordinatrice du Conseil de quartier. « *Un espace dédié à la détente, pour flâner, s'arrêter*. » « *Il faudrait que la place soit totalement sécurisée pour les piétons, surtout les enfants : passage protégé, feux clignotants ou rouges, voire passage souterrain* », insiste Michel Girard.

Certains riverains ont même réfléchi à des aménagements comme Jérôme Vetter, un habitant du quartier : « *Le mieux, selon moi, serait de modifier l'espace et de faire des jardins à différentes hauteurs, des jardins suspendus, pour éviter que voitures et piétons ne se côtoient. Une version aérienne du parc, en somme*. » « *Il faudrait aussi créer un espace de jeux pour petits et grands, et nettoyer le parc*, ajoute Hélène Bal. *En fait, on voudrait que cette place soit une autre place*. » Pour le moment, le quartier de la place de Haguenau est condamné à l'attente.

MATHILDE DONDEYNE



Porte d'entrée de Strasbourg, la place de Haguenau doit être redessinée.

ALAIN PÉTER/CUEJ

Un conflit épineux

A Eckbolsheim, un maraîcher-horticulteur s'oppose depuis plusieurs années à la création de 400 logements qui doivent voir le jour en 2015 dans le futur écoquartier Jean Monnet.



THIBAUT PRÉVOST/CUEJ

Jean-Marc Herr a planté des centaines de sapins sur les deux hectares de terrain convotés par la ZAC.

Un agriculteur récalcitrant peut-il faire capoter un projet immobilier d'envergure ? Jean-Marc Herr, maraîcher-horticulteur, s'oppose fermement à la construction de la Zone d'aménagement concerté (ZAC) Jean Monnet, qui doit voir le jour à l'horizon 2015. Des sept hectares de terrain concernés, Jean-Marc Herr en possède deux et refuse de les céder, arguant que sa famille y est installée depuis plus d'un siècle.

Situé entre la zone d'activités d'Eckbolsheim et le quartier strasbourgeois des Poteries, le futur écoquartier prévoit la construction de 350 à 400 logements. Il fait l'objet d'une concertation publique pendant tout le mois de mars.

Le projet a émergé au début des années 2000 après l'entrée en vigueur de la loi de solidarité et de renouvellement urbain (SRU), qui fixe l'objectif contraignant de 20% de logements sociaux aux municipalités

de plus de 5000 habitants. Or Eckbolsheim affiche un taux inférieur à ce seuil. La ZAC Jean Monnet comprendra donc 30% de logements sociaux pour rattraper le retard.

Deux scénarios d'urbanisation

Depuis 2007, le Plan local d'urbanisme (PLU) d'Eckbolsheim, piloté par la CUS, classe « Jean Monnet » en zone à urbaniser. Christian Dupont, adjoint chargé de l'urbanisme du maire UMP de la commune, justifie le choix de cette zone : « L'urbanisation de la périphérie de Strasbourg étant limitée par la présence de l'aéroport au sud et par la zone d'activités entre Reichstett et Vendenheim au nord, c'est l'ouest de la CUS – donc Eckbolsheim – qui doit porter l'effort d'urbanisation. En plus, du fait de sa proximité avec Strasbourg, la commune est attractive et les promoteurs se bousculent déjà ».

La ZAC Jean Monnet sera bâtie autour d'une nouvelle route agrémentée de plantations. Elle comprendra des immeubles de cinq étages avec des locaux commerciaux aux rez-de-chaussée du côté des voies de circulation, mais aussi des constructions plus petites.

Deux scénarios sont envisagés. Le premier comprend un front bâti côté sud, tandis que le second distingue deux îlots séparés dont l'un, de forme carrée, renferme des espaces verts privés. Les immeubles les plus élevés, construits le long des axes routiers, serviront à isoler le cœur du quartier constitué de maisons individuelles. Christian Dupont est séduit par la « végétalisation des toitures » et imagine « des maisons individuelles avec jardins sur les toits des immeubles, ce qui permettrait d'apporter une plus-value ».

Une possible expropriation

Mais avant la réalisation, il faudra passer par une procédure complexe. « Après le bilan de la concertation, le dossier de création de la ZAC passera en conseil municipal d'Eckbolsheim et en conseil de CUS pour définir les grands principes d'aménagement. Ensuite, une mise en concurrence des promoteurs sera organisée. Celui qui sera retenu devra racheter les terrains appartenant à des particuliers », explique Alix Brignon, en charge du projet au sein de la CUS. « L'aménageur fera tout pour racheter le terrain de Jean-Marc Herr. S'il refuse malgré tout, il y aura

une demande de déclaration d'intérêt public, qui, si elle est approuvée par le tribunal administratif, permettra l'expropriation. » De grands moyens qui font figure de dernier recours après cinq ans de négociations infructueuses.

« Nous avons pris en compte toutes ses exigences, assure Christian Dupont, concernant la création d'un point de vente de ses produits, le recul des bâtiments par rapport à sa parcelle pour l'ensoleillement optimal des cultures et l'accès via la rue Rohmer. » Cela n'a semble-t-il pas suffi. L' élu ajoute que l'agriculteur a ensuite « trouvé de nouveaux motifs d'opposition comme les odeurs liées à l'épandage de crottin de mouette, qui dérangerait les riverains, et la crainte de voir ses voisins jeter des pierres sur ses serres ».

Une relocalisation de l'exploitation a été envisagée. Mais le nouveau terrain ciblé était inondé lorsque l'agriculteur l'a visité. Il a alors accusé la commune de vouloir réimplanter son entreprise maraîchère « dans une rizière », se rappelle Christian Dupont, qui reconnaît que « la commune n'a pas sérieusement géré cette proposition ».

Documents à l'appui, l'horticulteur affirme de son côté avoir été le seul à proposer des relocalisations. Il n'en est aujourd'hui plus question pour les pouvoirs publics qui considèrent, par la voix d'Alix Brignon, que sa terre « ne vaut rien », car elle est plantée de sapins, qui ont la réputation d'acidifier les sols.

Jean-Marc Herr, qui a engagé un recours contre

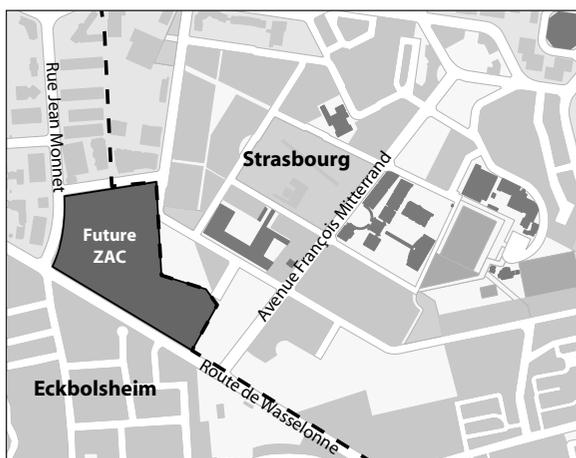
le PLU au tribunal administratif, a été débouté en première instance concernant le zonage de sa propriété. La bataille entre les collectivités et le propriétaire terrien n'est pas terminée, car il a l'intention de faire appel.

Desserte insuffisante en transports publics

D'autres nuages viennent obscurcir le paysage. Christian Dupont pointe du doigt la desserte insuffisante en transports publics, alors même qu'Eckbolsheim compte parmi les bourgs de la proche banlieue de Strasbourg les moins bien lotis. Il fait allusion au tram, dont la ligne A2 (entre l'arrêt Dante à HautePierre et l'avenue François Mitterrand à la porte d'Eckbolsheim) et l'hypothétique ligne F ne devraient pas être livrées avant 2013 et 2017 respectivement.

« Maintenant, on nous dit que la CUS manque de fonds pour la ligne F, puis on nous parle d'une ligne de tram sur pneus qui arrivera on ne sait quand alors que la ligne A2 n'est pas encore terminée », déplore-t-il, ajoutant qu'aujourd'hui « en habitant à Eckbolsheim, on est moins vite au centre ville qu'en venant d'Erstein » qui est pourtant à 25 km de Strasbourg. Une bonne desserte en transports publics pourrait effectivement être un argument de poids à l'heure de la mise en vente des premiers appartements du futur quartier.

EMMANUEL DAESCHLER
THIBAUT PRÉVOST



ALAIN PETER/CUEJ

En pointillés, la limite des bans communaux.

Les solitaires du grand ensemble

Au Conseil des XV, « la maison des célibataires » de la cité Rotterdam souffre de sa vétusté. Sa vente au privé est à l'étude.

Vous venez encore à cause du mort ? » A chaque porte qui s'ouvre, la même question. L'immeuble du 44 rue d'Ypres, surnommé « la maison des célibataires », a tristement fait la Une de l'actualité lorsqu'en février le corps d'un habitant a été retrouvé dans son appartement, trois ans après son décès.

Située au sud du chic quartier du Conseil des XV, la cité Rotterdam fait pourtant figure de vitrine des grands ensembles qui fonctionnent. Gérés par le bailleur social CUS Habitat, les onze immeubles qui la composent entourent un parc et deux écoles de quartier où enfants de diplomates et d'ouvriers partagent leurs bancs. La maison des célibataires s'élève à l'extrémité ouest de la cité, face au Bassin des Remparts. C'est une barre exemplaire de l'architecture de la cité Rotterdam. Un immeuble fin, aux façades ocres et jaunes d'une soixantaine de mètres de long, composé uniquement de studios traversants répartis sur neuf étages. Des personnes seules et de rares couples occupent les quelque 90 logements, dont une quinzaine est inoccupée. Le premier étage a récemment été en partie réaménagé en cantine et en sanitaires pour les ouvriers de la CUS. En plus des locations classiques à loyers modérés, des associations d'aide à la réinsertion sous-louent des appartements à des personnes fragiles en suivi psychiatrique.

« L'impression d'une prison »

Le 44 rue d'Ypres est une construction élégante et originale. Mais l'alignement graphique des coursives et des portes rouges n'est pas du goût de tous. « Lorsque je suis venue travailler ici, cet immeuble m'a donné l'impression d'une prison, avec ces coursives et les portes des appartements qu'on peut voir de l'extérieur », remarque Faima Boudjelida, directrice adjointe du centre culturel et social Rotterdam, qui occupe une partie du rez-de-chaussée.

Monique Petitcolas, 84 ans et doyenne de l'immeuble, a emménagé avec les premiers habitants en 1953. « Les locataires étaient alors triés sur le volet. J'ai pu obtenir un appartement en étant pistonnée », avoue l'ancienne



Doyenne du 44 rue d'Ypres, Monique Petitcolas y habite depuis 1953.

enseignante. Le bâtiment, pensé à l'origine pour les militaires stationnés à Kehl après la guerre, a accueilli de jeunes travailleurs dès sa construction.

Des logements supposés être occupés quelques années avant que ceux-ci ne bâtissent une famille. Un voisin installé lui aussi depuis les années 1950 précise : « Les gens étaient modestes mais très respectueux du vivre-ensemble. On se connaissait un peu. » Equipés de chauffage au sol et d'un système de double vitrage, les appartements étaient pour l'époque particulièrement confortables et modernes. Mais les choses ont évolué à la fin des années 1970, avec une offre locative plus étendue et la fin du plein emploi. « A une époque, l'immeuble était devenu invivable et dangereux, le tapage était permanent, les gens jetaient n'importe quoi par les fenêtres. J'ai déjà vu des frigos voler ! Cela va mieux depuis quelques années », poursuit ce locataire, qui souhaite rester anonyme.

Un sentiment d'isolement

Au septième étage, un homme ouvre, serviette nouée autour de la taille et aspirateur en main. Il travaille loin et espère déménager dans le privé d'ici le mois prochain. « Ce n'est plus

possible de vivre ici. Le chauffage de mon appartement a été endommagé par une fuite de canalisation, je n'ai pas de chauffage depuis trois ans et CUS Habitat ne fait rien. J'ai pris un radiateur électrique mais ça me coûte cher ». Du bout de son aspirateur, il repousse un cadavre de blatte et soupire : « Il y en a tout le temps. » Un système d'aération installé plusieurs années après la construction a offert un couloir de circulation aux nuisances, sonores comme animales.

Plus que les problèmes de voisinage, c'est le sentiment d'isolement qui domine chez la plupart des habitants. Des problèmes de dos et des jambes douloureuses empêchent Monique Petitcolas de prendre l'escalier. « Ils ont changé le moteur de l'ascenseur cet automne, les travaux ont duré un mois et demi. Je n'ai pas pu sortir de mon appartement pendant tout ce temps. » Un ancien élève, qui a emménagé sur le même palier au huitième étage, s'est occupé de ses courses.

« Les petites surfaces font qu'il y a un profil des locataires qui est plus complexe que dans les autres immeubles de la cité », explique en termes choisis Olivier Bitz (PS), adjoint au maire en charge du quartier. Travailleurs précaires, personnes fragiles, retraités, chômeurs... Les moyens

mis en place pour favoriser l'harmonie sociale dans la cité (pique-nique annuel, accueil périscolaire) sont essentiellement pensés pour les familles et s'adaptent mal à une telle concentration de personnes isolées.

La fin de la « maison des célibataires »

La maison des célibataires est devenue le symbole d'une mixité sociale défaillante dans la cité Rotterdam. « Très peu de gens de la cité s'impliquent dans la vie du Conseil des XV, regrette Jean-Luc Dejeant, le président de l'association de quartier. Mais c'est compréhensible, ils ont d'autres priorités, comme finir le mois. La ville fait beaucoup d'efforts pour favoriser la mixité sociale, mais ça ne prend pas. Même à l'école, les groupes sociaux se reproduisent. » Au neuvième étage, la hauteur est vertigineuse et la vue sur les villas cossues du Conseil des XV imprenable. On parle de la rue d'Ypres comme de la « frontière ». Deux mondes juxtaposés dont le quotidien est sans rapport.

« Pas la peine de sonner à la porte suivante, il n'y a personne », prévient une habitante du troisième. Un carreau ouvert laisse entrevoir le papier peint délabré d'une salle d'eau, le nom sur la sonnette est presque ef-

facé, l'appartement, vide.

D'un étage à l'autre, la scène se reproduit. Une quinzaine de logements serait ainsi laissée à l'abandon. Pourquoi ? « Cela fait quelques années que les baux ne sont pas renouvelés. Il est question de céder le 44 rue d'Ypres au parc privé pour réaliser les travaux de réhabilitation nécessaires », explique Olivier Bitz. L'élue évoque « de gros problèmes de structure du bâtiment et d'amiante » exigeant des coûts de rénovation prohibitifs pour CUS Habitat. Les appartements seraient restructurés et agrandis. « Céder le 44 au privé participera à réaliser une vraie mixité dans la cité Rotterdam », assure Olivier Bitz.

La cession de l'immeuble, évoquée d'abord à titre informel, a été présentée lors de la réunion plénière du Conseil de quartier, le 14 mars, avec d'autres projets pour la cité. La question du logement des habitants se pose. La construction envisagée de nouveaux logements dans les locaux de la caserne Lecourbe, au sud de la cité Rotterdam, serait destinée en priorité aux personnes âgées. Sans doute échaudé par le tapage médiatique autour de la découverte du cadavre, CUS Habitat refuse de communiquer sur le sujet.

LORRAINE KIHl

LORRAINE KIHl/CUEJ

VIVA CITÉ

CENTRE UNIVERSITAIRE
D'ENSEIGNEMENT DU
JOURNALISME -
UNIVERSITÉ DE
STRASBOURG

11, RUE DU MARÉCHAL JUIN
CS 10068 - 67046
STRASBOURG CEDEX
TEL. : 03 68 85 83 00
FAX. : 03 68 85 85 74

E-MAIL :
scola@cuej.unistra.fr

WEB :

http://cuej.unistra.fr
http://cuej.info

DIRECTRICE DE PUBLICATION :

NICOLE GAUTHIER.

ENCADREMENT :

THOMAS CALINON, CATHERINE
DAUDENHAN, ALAIN PETER.

RÉDACTEUR EN CHEF :

Thibault Prévost

RESPONSABLE PHOTOS :

Thibault Cordenier

PHOTO DE UNE :

Thibault Cordenier

RÉALISATION :

Adriane Carroger, Thibault

Cordenier, Anna Cuxac,

Emmanuel Daeschler,

Mathilde Dondeyne,

Etienne Grelet, Lorraine

Kihl, Nathan Kretz,

Geoffrey Livolsi,

Clémence Mermillod,

Thibault Métais, Thibault

Prévost, Adama Sissoko,

Quentin Thomas

SUPPLÉMENT NEWS D'ILL,

numéro ISSN

0996-9624

IMPRESSION :

Gyss, Obernai