


Dans la salle de culte de la prison de l'Elsau p.3

VIVA CITÉ

LE JOURNAL DES QUARTIERS DE STRASBOURG

NUMÉRO 119 - DU 29 JUIN AU 13 JUILLET 2011 - 1,50 EURO



Ballets discrets sur les quais

Loin des regards,
le port vit au rythme soutenu
du transport de conteneurs

Sauver Entzheim

Pour endiguer la baisse de fréquentation annoncée, la direction de l'aéroport veut développer les vols low cost et les nouvelles liaisons européennes.



Entre 2006 et 2010, l'aéroport d'Entzheim a dû affronter une baisse de son activité de près de 50%.

L'AÉROPORT de Strasbourg-Entzheim se prépare à affronter un nouveau coup dur : l'ouverture de la ligne de TGV Rhin-Rhône prévue pour décembre 2011. Pour le trajet le plus rapide, Lyon ne sera plus qu'à 3h40 de Strasbourg contre 4h40 aujourd'hui. Ce temps sera ramené à 3h15 en décembre 2012.

Avec 110 743 passagers en 2009, la ligne Air France reliant Lyon est la troisième en importance de l'aéroport d'Entzheim, soit environ 10% des mouvements. La compagnie aérienne estime que la baisse de fréquentation sur sa ligne pour 2012 devrait se situer entre 10 et 15%.

Air France, qui représente près de 90% du trafic global de l'aéroport, se montre relativement confiante, jugeant que les horaires annoncés sur la ligne Rhin-Rhône ne sont pas « excellents ».

Malgré des politiques tarifaires agressives, Air France est limité par le poids des taxes aéroportuaires. Aucune baisse de tarif n'a pour l'instant été décidée sur la liaison Strasbourg-Lyon.

Le trafic en chute

Le trajet Strasbourg-Lyon nécessite une heure de vol. En ajoutant l'enregistrement des bagages, les formalités d'embarquement, le transport ville-aéroport, le temps

global se situe entre 2h30 et 3 heures. En deçà du seuil de trois heures, « la concurrence entre l'aérien et le ferroviaire se joue essentiellement sur les prix », estime Raymond Woessner, maître de conférences de géographie à l'Université de Strasbourg.

La fréquentation de l'aéroport est passée de quelque deux millions de passagers en 2006 à 1 060 705 en 2010. La baisse s'explique notamment par l'arrivée du TGV Est qui a entraîné une chute de fréquentation de plus de 65 % sur la ligne d'Air France Strasbourg-Paris.

Après réduction des coûts et des charges, la direction de l'aéroport estime que le point d'équilibre financier se situe aujourd'hui à un million de passagers par an. Signe encourageant, au cours des quatre premiers mois de cette année, 312 000 passagers ont décollé de l'aéroport, soit 15 000 de plus que sur la même période en 2010.

L'ouverture d'un nouveau tronçon du TGV Est est prévue pour fin 2015. Le trajet entre Paris et Strasbourg sera ramené à 1h50 contre 2h20 aujourd'hui. Si tous les tronçons envisagés pour la ligne Rhin-Rhône devaient être construits, le temps de trajet entre Strasbourg et Lyon serait ramené à 2h20. Mais leur financement n'est pas encore bouclé.

Dans ce contexte, la société chargée de la gestion

de l'aéroport d'Entzheim est passée sous statut privé. Le conseil de surveillance de la nouvelle société d'exploitation aéroportuaire (SEA) a élu son directeur le 27 mai dernier. L'État détient désormais 60 % de son capital. La Chambre de commerce et d'industrie (CCI) qui, jusque là, était seule gestionnaire de la concession accordée par l'Etat, dispose de 25% des actions. Les 15% restants sont répartis à parts égales entre la Communauté urbaine de Strasbourg (CUS), la Région et le Département.

De la nécessité d'un aéroport

« En passant en société privée, même si les capitaux sont publics, nous allons gagner en flexibilité », avance Thomas Dubus, 36 ans, directeur de l'aéroport depuis 2010 et président du directoire de la nouvelle SEA. L'objectif affiché est d'atteindre 1,5 million d'usagers d'ici à 2020 en développant de nouvelles liaisons européennes et en attirant des compagnies low cost. Par ailleurs, la direction de l'aéroport compte sur une perte de compétitivité des aéroports allemands et en particulier celui de Baden Baden. Depuis le 1er janvier 2011, une taxe environnementale est imposée aux compagnies aériennes allemandes qui la répercutent sur leurs prix.

La CUS, la Région et le Département ont adopté en 2009 un texte dans lequel elles s'engagent à soutenir, y compris financièrement, l'installation de compagnies à bas prix à l'aéroport d'Entzheim. Des pourparlers seraient en cours avec une dizaine d'entre elles.

Le sénateur-maire de Strasbourg, Roland Ries (PS), a annoncé le 9 mai dernier que la direction de l'aéroport discutait actuellement avec Ryanair. La compagnie irlandaise low cost avait quitté Entzheim en 2003 après un an d'exploitation d'une ligne Strasbourg-Londres.

Strasbourg peut-elle se passer d'une plateforme aérienne ? Pour la direction de l'aéroport et les collectivités, il n'est pas envisageable que « Strasbourg l'européenne », 7^e ville de France, perde en accessibilité. D'autant que le débat sur le maintien du Parlement européen fait rage. Pas question de donner des arguments aux députés européens « anti-Strasbourg ».

Sont également en jeu les quelque 1100 emplois liés à l'aéroport, dont environ 600 en relation directe avec le trafic passagers. Il s'agit notamment du personnel des compagnies aériennes et des entreprises sous-traitantes, mais aussi des prestataires de services, comme Parcus qui gère le parking.

Les élus écologistes du conseil régional ont voté

contre la prise de capital dans la nouvelle SEA. Jacques Fernique, conseiller régional (EELV), craint que la nouvelle répartition du capital préfigure d'une « mise sous perfusion ». « Bien sûr on peut le subventionner, jouer sur les taxes, mais cela ne règle pas le problème. Il faut penser à long terme », considère l'élu.

A la CUS, les Verts, membres de la majorité, se sont abstenus. « On ne voit pas aujourd'hui la nécessité d'investir massivement de l'argent public dans un aéroport que tout le monde sait condamné », renchérit le conseiller municipal Eric Schultz (EELV). Les élus écologistes proposent de « réduire la voilure » et de limiter la desserte de l'aéroport à un périmètre européen de moyenne distance pour lequel le TGV est encore insuffisant.

Strasbourg « trop petite » ?

Au total, douze aéroports, toutes tailles confondues, sont situés à moins de 240 km de distance de Strasbourg. Les principaux sont ceux de Francfort, Stuttgart, Baden Baden, Bâle-Mulhouse et Zurich. Jacques Fernique appelle à un accord transfrontalier visant une complémentarité, une « mise en réseau » des douze aéroports de la zone : « La place de chaque aéroport ne doit plus être dictée par la concurrence ».

De son côté, Philippe Richert, président UMP du conseil régional vient d'exprimer son souhait d'inscrire le raccordement ferroviaire de l'EuroAirport dans le prochain contrat triennal visant à renforcer la dimension européenne de la capitale alsacienne. Selon lui, il faut que les villes d'Entzheim et de Bâle-Mulhouse « travaillent ensemble ».

Le géographe Raymond Woessner estime quant à lui que Strasbourg est devenue « trop petite » dans le paysage des grandes villes européennes. « L'une des clés pour maintenir l'aéroport serait de développer d'autres fonctions internationales à Strasbourg. Il faut faire de cette ville une métropole européenne concurrentielle », propose-t-il.

Le futur Institut hospitalo-universitaire (voir p. 4) comme la volonté de Roland Ries de rassembler toutes les activités du Parlement européen à Strasbourg, pourraient s'inscrire dans cette dynamique.

BRICE LAMBERT
ARTHUR DE LABORDE NOGUEZ

Foi de prisonniers

La maison d'arrêt de l'Elsau a inauguré sa salle de prière multiconfessionnelle. Un lieu de culte qui permet l'échange entre détenus.

UNE salle vide. Une grande table à côté de l'entrée, une petite au fond et des barreaux derrière les vitraux bleus. La pièce de 140 m² montre peu de signes religieux. Seuls la Bible et le Coran dans la bibliothèque et quelques citations sur les murs blancs informent sur la fonction du lieu. Ouverte depuis septembre 2010 et inaugurée le 9 mai dernier, la salle multi-confessionnelle de la maison d'arrêt de l'Elsau est la deuxième du genre en France. Un projet porté depuis 15 ans par l'ensemble des aumôniers et des détenus.

Une maison de Dieu

Elsa Dujourdy, juriste à l'Observatoire international des prisons, salue son ouverture : « *la privation de liberté n'inclut pas celle des autres droits* ». Situé dans la cour, entre le quartier des femmes et le service médico-psychologique, ce bâtiment en préfabriqué propose un espace vaste et accueillant. Un luxe dans cet établissement surpeuplé de 700 détenus prévu pour 440 personnes. Dans le reste de la prison, les couloirs sont dégradés et la lumière criarde. « *C'est une maison de Dieu, elle réunit tous les cultes* », précise Marc Helfer, aumônier catholique, et « *moteur* » du projet.

Avant, les prières avaient lieu dans la salle polyvalente qui servait également pour le sport et autres animations. Un partage de fonctions qui générerait de multiples problèmes : rangement et entretien compliqués, mais aussi manque de lumière. Les aumôniers ont fait le tour de l'établissement pour trou-



ANNE CLAIRE POIRIER/CUEJ

Musulmans, catholiques, protestants ou orthodoxes, 130 détenus en moyenne fréquentent la salle de prière.

ver un nouvel espace. Dans son bureau, Alain Reymond, le directeur, pointe sur le grand plan posé sur une table l'emplacement de cette salle. « *Avec ce local, on peut garantir l'égalité des cultes entre tous les détenus.* » En ce sens, des aménagements spécifiques ont été réalisés, comme un espace d'ablution et un placard pour ranger les tapis de prière.

Les travaux ont nécessité un investissement de 200 000 euros dont 90% ont été financés par l'Administration pénitentiaire, les 10% restants ayant été pris en charge par la Ville. Les détenus ont aussi participé à l'aboutissement du projet. Consultés sur l'agencement intérieur, l'achat du mobilier, la couleur des meubles et des chaises, ce sont eux qui ont aménagé le local. Un ancien prisonnier

à lui même réalisé les vitraux. Le vendredi, la salle est dédiée aux musulmans avec une participation moyenne de cinquante détenus. Les orthodoxes sont une trentaine, le samedi. Enfin, les offices catholique et protestant rassemblent une cinquantaine de détenus le dimanche.

Un lien avec l'extérieur

Les douze aumôniers accompagnent, écoutent et soutiennent les détenus. En dehors des cultes, des discussions sur des thèmes religieux, des groupes de parole sont proposés chaque semaine sur le temps de promenade. « *Quand on arrive derrière ces murs, il faut laisser tomber les préjugés que l'on avait* », raconte Marc Helfer, aumônier catholique.

François*, 53 ans, un moustachu vêtu de noir, volubile, « *au placard* » depuis deux ans, le considère « *comme un grand ami, un lien entre nous et l'extérieur* ». Cet ancien légionnaire n'a pas perdu la foi : « *Tant que mon cœur bat, je crois. Ici, je peux prier pour ma famille et pour ceux que j'aime.* » Les mêmes raisons poussent Patrick, visiblement affecté par la détention, à venir ici.

Arnaud Stolz, aumônier protestant, se voit comme « *un passe-muraille* ». A ses yeux, « *pas de différence entre l'Eglise de dedans et l'Eglise de dehors* ». En revanche, pour Chaïb Choukri, aumônier musulman, « *le prêche du vendredi est différent. A l'extérieur, on peut parler de tout, à l'intérieur, il faut des sujets qui les touchent directement.* » Pour les détenus, le contraste

est saisissant entre cette pièce apaisante, où règne une odeur de bougie, et les cellules de 9m² qu'ils partagent à deux.

Fabien*, 40 ans, une barbe de trois jours, est incarcéré depuis dix mois. « *Dans la chambre, la seule bonne chose c'est que je peux regarder la télé depuis les chiottes !* », lance-t-il en souriant, avant de reconnaître plus sérieusement que cette salle est vraiment particulière. Il explique sans détours que c'est un lieu de partage et d'échange. « *Il y a des moments où la seule chose qui t'aide à tenir, c'est de croire en quelque chose. Si tu n'as pas la foi en la vie ou l'avenir, tu es foutu* », conclut-il.

MARIA-DOMINIQUE ILLÉS

*Les prénoms des détenus ont été modifiés.

Chez le marchand de glaces, un samedi après-midi. Enfants et parents font la queue pour se rafraîchir.

5, RUE DES FRANCS BOURGEOIS

Après deux jours de pluie, le beau temps est de retour. 25 clients attendent leur tour sur le trottoir devant le glacier le plus réputé de Strasbourg : Chez Franchi. Des familles, de jeunes couples, des groupes d'amis forment la file. Il faut compter cinq à dix minutes d'attente. « *C'est à qui s'il vous plaît ? Par ici, monsieur.* » Derrière le comptoir, quatre serveuses, à l'étroit, s'entrecroisent pour s'occuper des commandes. Face aux bacs, il faut choisir entre 41 parfums. Il y a les saveurs basiques (vanille, fraise, chocolat), les excentriques (thé vert à la menthe fraîche), les gourmandes

(croccantine rhum) ou encore celles du terroir (forêt noire et fleur d'Alsace : vanille et cerises au kirch). Alors que les connaisseurs font leur choix sur le panneau extérieur, d'autres tendent le cou pour apercevoir le maximum de bacs, jouant parfois des coudes.

Une mère de famille vient de s'asseoir sur le banc devant le glacier. « *Viens Mimi, je te donne l'argent !* » Elle tend un billet de dix euros à l'une de ses filles. « *Une boule chacune ! Ça devrait suffire non ?* » Les deux sœurs choisiront caramel au beurre salé, préférant le pot au cornet. Plus loin, une adoles-

cente dispute son petit ami : « *Quoi ? Tu as pris vanille-chocolat ? Avec tout le choix qu'ils ont ! T'exagères !* » Deux copines les suivent, elles discutent de sandales pour l'été, la tendance les veut plates avec plein de lanières. Elles parlent aussi de leur régime... Bizarre chez un glacier. L'une prend une glace citron-framboise et l'autre pomélo-fruit rouge. « *Six euros s'il vous plaît.* »

C'est le tour d'un père et de son fils de sept ans, de passage après une balade en rollers. « *Choisis ce que tu veux, tu sais bien qu'ils ont tout ! Cassis ?* » Malheureusement

, il n'y a pas de cassis aujourd'hui. Le père longe le comptoir pour lire à son enfant toutes les étiquettes et s'énerve un peu. « *Je t'ai demandé de réfléchir avant* », gronde-t-il. Comme beaucoup de gens ici, le petit est submergé par le choix des parfums. « *Je prendrai... euh... vanille-fraise.* » Les deux derniers parfums énumérés par son père. Ils repartent tous les deux, un grand sourire aux lèvres, en direction de la place Kléber. Le garçonnet a déjà la figure barbouillée de crème glacée. « *J'aurais quand même préféré cassis* », glisse-t-il, les yeux pleins de malice.

CÉLINE JANKOWIAK

Deux jeunes hommes étaient jugés en comparution immédiate le 31 mai à Strasbourg. L'un pour braquage, l'autre pour outrage.

« UN FLÉAU DE SOCIÉTÉ »

Menotté et accompagné de trois policiers, Arthur G. arrive à la barre du tribunal. Le jeune homme de 18 ans est jugé en comparution immédiate pour des faits remontant au 7 janvier dernier. Ce jour-là, en fin d'après-midi, il s'introduit avec un complice mineur dans un bureau de tabac de la rue du Port du Rhin, à Strasbourg. Les deux jeunes hommes sont cagoulés, gantés et vêtus de noir. Pendant que son partenaire intimide la gérante avec un pistolet à grenaille – non chargé –, Arthur G. fait le tour du comptoir, asperge la commerçante de gaz lacrymogène et subtilise les 200€ que renferme la caisse. En complément de ce faible butin, il dérobe une dizaine de cartouches de cigarettes avant de gazer à nouveau la victime et de prendre la fuite. Par la suite, Arthur G. s'est vanté de ses exploits, article de journal à l'appui, auprès de sa petite amie de l'époque. Celle-ci a finalement tout raconté aux policiers. Les deux suspects ont été arrêtés le 30 mai. Face au président du tribunal, François Wendling, le prévenu apparaît relativement décontracté, se retournant à plusieurs reprises pour sourire à ses proches. Il explique « qu'à ce moment, (il avait) du mal à trouver du travail ». Et affirme que c'est par crainte que la gérante lui enlève sa cagoule qu'il a eu recours par deux fois au gaz lacrymogène. « Il n'y a que vous qui dites qu'elle s'est rebellée, la vidéo surveillance ne le montre pas du tout », objecte le procureur, Sébastien Hauger. « Quel courage, monsieur, de vous en prendre à une femme », poursuit-il, qualifiant les faits de « graves, voire très graves ». Il requiert de 18 à 24 mois d'emprisonnement. « Les jeunes sans emploi, désespérés, qui en arrivent là, alimentent régulièrement la chronique, c'est un fléau de société », argumente l'avocat, M^e Pierre-Olivier Demesy. Son client est « passé aux aveux tout de suite et a donné le nom de son comparse, ce qui a été très utile pour constituer le dossier de l'accusation », fait-il valoir. Arthur G. est finalement condamné à deux ans de prison ferme. Son complice était, lui, déféré le même jour devant un tribunal pour enfants.

Un second prévenu, Jonathan W., se présente à la barre. La veille, l'homme de 22 ans, a outragé deux personnes dépositaires de l'autorité publique. Il est presque midi lorsque deux policiers municipaux, à VTT, font irruption au milieu d'une dispute conjugale place de la Cathédrale. Jonathan W., grand gaillard de près d'1,90 m, lève son poing vers sa petite amie et la menace. Les agents tentent de les séparer mais Jonathan W. se débat. Il essaie de leur cracher dessus, les insulte. « Je vais te faire ta fête si je te retrouve en civil », lance-t-il à l'un des policiers. Quant à l'autre, il menace de lui « bomber la gueule ». A la barre, le prévenu explique qu'il était « en manque de ses produits de substitution » (Subutex) et qu'il s'est « tout de suite excusé ». « Vous avez bien déjà été condamné pour violences conjugales ? », demande le procureur, sachant pertinemment que la réponse est positive. « Oui, mais j'ai changé depuis cette affaire, c'était une simple dispute comme il y en a dans tous les couples », rétorque le prévenu. Il écope de six mois de prison avec sursis et de deux ans de mise à l'épreuve avec obligation de travailler.

THIBAUT GAGNEPAIN

Mon espace public

Plusieurs groupes revendiquent la réappropriation de lieux publics, au risque de les confisquer à d'autres.



La Ligne, dernière initiative de Démocratie créative, est un parcours de santé sur mobilier urbain. Place de la République, les plots anti-stationnement servent à effectuer des slaloms.

COLLER des bulles pour faire parler les personnages publicitaires, organiser des parcours santé dans la ville en utilisant le matériel urbain comme agrès, rassembler les habitants autour de bals improvisés... A Strasbourg, différents groupes entendent se réapproprier les espaces publics de façon artistique ou ludique, en les détournant de leur usage habituel. « Aujourd'hui, la rue est réduite au trajet métro-boulot-dodo et la publicité est devenue le seul moyen d'expression. Les espaces publics sont privatisés pour des usages individuels et commerciaux. Il n'y a qu'à voir la place Kléber, mangée par les terrasses payantes », s'indigne Julien, jeune concepteur de sites internet, et membre du Collectif de réappropriation des espaces publics (CREP).

Surtout en centre-ville

Depuis 2004, cette poignée d'activistes, composée majoritairement d'artistes, est à l'origine de nombreux rassemblements : Vélorutions à répétition, Apérocras place d'Austerlitz ou encore No parking day place Saint-Thomas. Le 25 juin, ce sera au tour du quartier gare d'être investi par des jeux de rues.

Une initiative sympathique, mais qui ne concerne que des lieux précis. « Un espace n'est jamais choisi au hasard. On s'intéresse toujours aux espaces qui nous ressemblent ou qui nous sont proches », analyse Philippe Hamman, professeur en

sociologie à l'Université de Strasbourg.

De fait, tous ces groupes organisent leurs manifestations exclusivement en centre-ville. « C'est vrai que l'on se pose la question du partage de l'espace quand il est beau. Dans les banlieues, on n'en parle pas », concède Christiane Goetz, présidente de l'association des habitants du quartier Bourse-Austerlitz-Krutenau et initiatrice, depuis 2010, de l'opération de plantation sauvage Semis-liberté. A coups de fourchette et de graines de plantes sauvages, elle fleurit les quartiers qu'elle estime « défavorisés ». Ils ne sont autres que la Krutenau, le quartier gare et la Petite France !

La démarche n'est pas toujours comprise. « Toutes ces plantes, ça fait sale. Je préférerais qu'ils sèment des roses à la place des chardons », commente une quinquagénaire résidant à la Krutenau. Pour Alain Diedrichs, responsable adjoint du service des espaces verts de Strasbourg, plutôt favorable à cette opération, « la mauvaise herbe est quelque chose de naturel. Mais il convient de ne pas faire de totalitarisme en imposant sa vision de la nature sauvage. »

Agir à la place des habitants

A la gare, place Broglie ou, dernièrement, place du Château, les bals sauvages ne font pas non plus l'unanimité. Un groupe de quatre ou cinq musiciens folkloriques entraîne, depuis bientôt trois ans, jusqu'à 150 badauds

dans ses rondes improvisées, les dimanches soirs de beau temps. « La police nous demande souvent de bouger ou d'arrêter à cause du bruit », déplore Samten, 30 ans, l'un des organisateurs. Mais pour lui, le problème est ailleurs : « C'est vrai qu'on ne consulte pas la population. Mais on part d'une observation de la vie. Ça me dérange cette manière qu'ont les gens de privatiser l'espace public devant chez eux », soupire-t-il sans rire.

Lancée en 2008, Démocratie créative est un collectif à l'origine de nombreuses flash-mob, ces manifestations éclair qui mobilisent des internautes sur la place publique. A l'occasion de son projet Perfusion, l'association a choisi de solliciter l'avis des habitants du quartier gare-Laiterie, car elle a prévu de transformer l'espace en un immense terrain de jeux à la rentrée prochaine. Elle a donc envoyé un questionnaire aux riverains afin de connaître leurs attentes : « Sur les 1000 questionnaires envoyés, nous n'avons eu que dix retours », constate, déçu, Florian Rivière, 24 ans, l'un des quatre fondateurs.

Il souligne un décalage entre ses attentes et celles des habitants : moins de crottes de chiens, davantage de verdure... Des préoccupations qui lui paraissent triviales, même si l'association est en contact avec la direction de proximité de la CUS et les conseils de quartier. « Les gens réfléchissent à la manière d'aménager leur appartement, mais ils ne s'investissent pas dans leur quar-

tier. C'est pour cela qu'on se permet d'agir à leur place », explique Florian Rivière. De la même façon, ils se préoccupent peu des lois.

Tolérance et récupération

Autoproclamés d'utilité publique, les groupes refusent généralement d'effectuer les demandes d'autorisation préalables auprès de la Ville. Pourtant, Eric Schultz, conseiller municipal délégué à la démocratie locale, souligne la tolérance de la municipalité. « Le caractère éphémère et participatif de ces actions fait que nous sommes dans l'échange plus que dans la privatisation. Ce sont des outils pédagogiques sur lesquels on peut s'appuyer pour construire un projet », explique-t-il. Subventions et partenariats sont ainsi proposés aux collectifs. Une tentative souvenant perçue comme une récupération, mais à laquelle nombre de groupes consentent pour poursuivre leurs initiatives : « En ce moment, nous réfléchissons à une convention avec la Ville afin de légitimer le principe des bals sauvages », explique Samten. Cela permettrait à d'autres groupes, voulant se réapproprier le concept, de se passer d'autorisation. « C'est une aberration, mais on doit se glisser dans le moule pour faire passer notre message. »

Florian Rivière ne partage pas cette posture : « On proteste contre les institutions. On ne refusera pas leur aide », assure-t-il, pragmatique.

FLORIANE LECLERC

La recherche pour l'emploi

Le projet d'Institut hospitalo-universitaire fait l'unanimité chez les scientifiques et les politiques. Du côté économique, la création de 2000 emplois sur dix ans est évoquée.

LABELLISÉ investissement d'avenir : le projet d'Institut hospitalo-universitaire (IHU) de Strasbourg a été retenu par le gouvernement, le 31 mars dernier, dans le cadre du grand emprunt. L'État participera à hauteur de 67,3 millions d'euros au budget global de l'IHU, qui est estimé à 215 millions d'euros.

La structure, spécialisée dans la chirurgie mini-invasive guidée par l'image, verra le jour à l'horizon 2013 et devrait permettre de créer 2000 emplois sur 10 ans. Plateforme de soins, de recherche et d'enseignement, l'IHU doit favoriser le développement de projets associant l'hôpital, l'université et les entreprises.

L'établissement, situé près de la faculté de médecine et du nouvel hôpital civil, sera équipé de 17 salles d'opération dotées d'une technologie de pointe. Fer de lance d'un futur campus dédié aux technologies médicales, le projet associe l'Institut de recherche contre les cancers de l'appareil digestif (Ircad), le pôle de compétitivité Alsace Biovalley, l'Université de Strasbourg et les Hôpitaux universitaires de Strasbourg.

Chercheurs, médecins et ingénieurs

Le chiffre de 2000 emplois est issu d'une étude réalisée par le cabinet de conseil McKinsey and Company pour les porteurs du projet. Il est basé sur les résultats obtenus par l'Ircad et d'autres centres au niveau international. 100 emplois seront directement

localisés à l'IHU : des postes de chercheurs, médecins et ingénieurs, ainsi que du personnel administratif, précise Antoine Agathon, chef de projet détaché à la CUS par Alsace Biovalley. Il ajoute que 350 emplois indirects seront créés, dans le domaine de l'hôtellerie, la restauration et pour la formation des futurs chirurgiens au sein du campus. En 2010, plus de 4000 chirurgiens de 94 nationalités sont venus à l'Ircad pour se former à la chirurgie mini-invasive. Avec l'IHU, ce chiffre devrait doubler et plus de 8000 étudiants sont attendus chaque année.

1500 postes dans l'industrie

Les partenaires directs de l'IHU et ses sous-traitants pourraient, d'après les projections, offrir 1500 emplois dans le tissu industriel. Les entreprises restent cependant prudentes et n'avaient pas de chiffres précis.

Pour Clément Forest, fondateur de Digital Trainers, une petite société strasbourgeoise qui fournira à l'IHU un simulateur de chirurgie fonctionnant sur le même principe qu'un simulateur de vol, « les perspectives offertes par le projet sont considérables pour une entreprise comme la nôtre, mais il est encore trop tôt pour parler d'embauches ».

Chez Orange, qui sera notamment en charge de la gestion du stockage, de l'archivage et de la mise à disposition des données médicales, Jean-François Lavergne, responsable du secteur de la santé pour l'Alsace, évoque « une mise



L'ancienne maternité de la place de l'Hôpital sera remplacée par le bâtiment de l'Institut hospitalo-universitaire.

à disposition de personnel » mais ne se prononce pas sur d'éventuelles créations de postes.

Autour de l'IHU, dix centres de recherche et de développement dans le domaine de la chirurgie assistée par ordinateur devraient voir le jour. Des laboratoires auxquels s'associeront des leaders de l'industrie comme Siemens et Karl Storz.

Cela devrait susciter une forte attraction pour les PME spécialisées dans des secteurs comme le traitement de l'image médicale, la modélisation biologique, les thérapies ciblées contre les cellules cancéreuses ou la robotique.

Le projet est bâti de manière à encourager la création d'entreprises. « Nous

avons la volonté d'opérer un véritable changement de mentalité, nous voulons créer une dynamique entrepreneuriale inspirée du modèle anglo-saxon », précise Antoine Agathon.

Un lieu « incontournable »

Il s'agit de favoriser la création d'un grand nombre de start-up grâce à des modules d'enseignement spécifiques et à la présence sur le campus d'une équipe de développement d'affaires. Certaines d'entre elles disparaîtront à court ou moyen terme mais l'objectif est d'atteindre un taux de survie supérieur à 85%.

Jean-Luc Dimarcq, directeur de Semia, l'incubateur

d'entreprises innovantes d'Alsace, est très optimiste : « L'IHU va devenir un endroit incontournable dans le domaine des technologies médicales. Il va permettre une concentration des leaders d'opinion du secteur », puisque des chirurgiens du monde entier viendront se familiariser avec le matériel équipant l'IHU. « Pour les entreprises, il sera un lieu unique pour vérifier le bien-fondé des instruments développés et facilitera l'accès au marché international. »

D'après lui, cinq start-up par an se créeront dans l'agglomération à partir de 2012 grâce à l'Institut, soit une cinquantaine d'emplois par année.

BRICE LAMBERT
ARTHUR DE LABORDE NOGUEZ

Déborah Germain est femme de chambre dans un quatre étoiles à Strasbourg. Un travail exigeant et physique.

PLUMEAU ET DRAPS DE SOIE

Déborah Germain, 21 ans, a décidé de faire carrière dans la propreté. Elle travaille depuis un an en CDI comme femme de chambre à la Cour du corbeau, un hôtel quatre étoiles situé au cœur de la Krutenau. Son rôle : nettoyer des chambres destinées à accueillir une clientèle grand standing. Tous les matins, elle enfle son uniforme – tunique violette et pantalon noir – et noue ses long cheveux châtiens en queue de cheval. Sur sa poitrine, un badge noir et or indique son prénom. Elle doit être impeccable même si elle croise peu de clients. A la Cour du corbeau, elle fait partie d'une équipe de six femmes de chambre et d'une gouvernante, employée à l'entretien des 57 chambres

de l'hôtel. « La journée commence à 8 heures du matin et se termine quand toutes les chambres sont propres, en général vers 16 heures », explique-t-elle. Les femmes de chambre disposent de deux jours de repos par semaine. Elles ont un week-end de liberté toutes les six semaines environ. Les plus petites chambres de l'hôtel font une vingtaine de mètres carrés. Leur nettoyage dure au minimum 40 minutes. Avec rapidité et minutie, Déborah Germain prépare l'arrivée des nouveaux clients selon un rituel bien rôdé : d'abord tout enlever (les déchets, le linge de lit et de bain), puis tout nettoyer, du sol aux abats-jours, et enfin tout réinstaller, des friandises dans le mini-bar jusqu'aux pantoufles

estampillées Cour du corbeau dans la salle de bain. Elle nettoie ainsi entre dix et douze chambres par jour. Le charme rustique de l'hôtel, aménagé dans une maison alsacienne du XVI^e siècle, constitue une difficulté supplémentaire : les pièces ne sont pas géométriques, les chariots d'entretien ne passent pas dans les couloirs et certaines ailes du bâtiment ne disposent pas d'ascenseur. « C'est extrêmement physique, il faut beaucoup marcher, beaucoup se contorsionner, raconte la jeune femme. J'ai mesuré avec un podomètre, je marche neuf kilomètres par jour en moyenne ! » Ce travail pénible, payé un peu plus de 1100 euros nets par mois, Déborah

Germain l'exécute tout de même avec plaisir : « Au moins, avec ce métier, j'économise les cours de musculation, plaisante-t-elle. Et puis, j'éprouve une satisfaction quotidienne quand j'admire une chambre que je viens d'aménager. Les clients laissent peu de pourboire, mais ils nous félicitent parfois. » Quelques désagréments tout de même : « Les toilettes sales à 8 heures du matin, les chambres fumeuses et les chiens ! » Déborah Germain aspire à devenir gouvernante, c'est-à-dire à gérer une équipe de femmes de chambres. Elle n'a pas suivi la formation pour cela mais entend bien gravir les échelons à force d'expérience.

ANNE CLAIRE POIRIER

La mécanique des flux

Dans le port de Strasbourg, point de marins qui chantent... mais des camions qui vrombissent, des conteneurs qui claquent et des usines qui crachent.

SITUÉ à l'est du Neuhof, entre le site de l'ancienne usine thermique d'EDF et la tour de General Motors, le terminal sud du Port autonome de Strasbourg (PAS) s'étend sur six hectares, entre les bassins Gaston Haelling et Adrien Weirich, au bord du Grand canal d'Alsace. Des centaines de conteneurs de couleurs vives recouvrent cette plateforme de béton. 12 m de long, 2,5 m de haut : empilés les uns sur les autres jusqu'à cinq niveaux, ils forment des blocs massifs.

Deux portiques bleus et blancs chargent et déchargent des conteneurs des bateaux. S'élevant à plus de dix mètres du sol, ils dominent le terminal. Une longue barge en provenance des Pays-Bas est amarrée au quai. Appartenant à la compagnie française Alsace-Hollande, elle est manœuvrée par quatre bateliers qui restent dans leur cabine durant le transfert.

Toujours plus de conteneurs

Sur le quai, les conteneurs passent d'un mode de transport à un autre : bateaux, trains, camions. Les trois types de transport alimentent le même axe logistique majeur : la liaison de Strasbourg à Anvers et Rotterdam au nord, et à Bâle au sud. Bien que plus cher que les autres, le transport routier, en raison de sa rapidité, prend en charge la majeure partie des flux qui transitent par le port. L'année dernière, le trafic de conteneurs sur les deux terminaux du PAS a augmenté de 25 % par rapport à l'année précédente, atteignant un record de 360 938 EVP*. Un trafic principalement dû aux importations et exportations des entreprises installées dans un rayon de 300 km autour de Strasbourg.

Ces résultats ont été favorisés par la mise en service d'un quatrième portique en septembre dernier, mais également par l'augmentation du prix du pétrole – certains

clients deviennent plus enclins à choisir le transport fluvial, augmentant d'autant le trafic sur le port. L'année dernière, Strasbourg est ainsi devenu le premier port intérieur français en terme de conteneurs en transit, détrônant Paris.

L'attente fait perdre des contrats

Il est 7h. Alexis Schohn, 28 ans, chauffeur pour l'entreprise de transport Jean-Luc Sarrut, spécialisée dans les conteneurs, attend son tour. Comme la vingtaine de camions rangés en six files linéaires, son 38 tonnes est retenu par des barrières, à l'entrée du site. On le reconnaît à sa couleur rouge sang, ses cheminées d'échappement et son pare-buffle qui donnent à l'engin des allures de truck américain. Sur la route depuis ses 18 ans, ce grand brun à la mine joviale se décrit en « routier moderne ». « Je ne suis pas de ceux qui se vantent de faire 300 km par jour, les tatoués, les baraqués », déclare-t-il, amusé. Pourtant, Alexis Schohn ne compte plus les kilomètres. 6000 par mois, 200 heures de travail, soit 9 heures de route par jour à 9,35 euros de l'heure.

C'est le moment de s'annoncer au personnel du PAS. Le routier descend de son camion, vêtu d'un gilet fluorescent, obligatoire sur le site, et entre dans la Gate, le local de régulation du terminal. Il y croise Jacqueline, conductrice de poids-lourd elle aussi, qui discute avec l'agent d'accueil. Alexis Schohn se joint à la conversation puis récupère sa feuille de route dans le casier réservé à son entreprise, avant de s'identifier sur l'ordinateur central. Entre 300 et 700 camions sont enregistrés chaque jour ici.

Ces formalités accomplies, le chauffeur est autorisé à entrer sur la piste de chargement. De retour au volant, Alexis Schohn doit encore patienter. L'attente aux terminaux peut aller jusqu'à 1h30. « Elle fait perdre des contrats.

Pour être à l'aise, je dois gagner 550 euros par jour, mais avec l'engorgement je gagne entre 300 et 500 euros », explique son patron, Jean-Luc Sarrut.

8h. Alexis Schohn est garé sur la piste du terminal. Il laisse le cariste au volant de son chariot élévateur gros tonnage – un « Stacker » dans le jargon des employés du port – charger les conteneurs sur les deux remorques du camion. Tous les deux sont pleins, l'un d'épices, l'autre de pots de fleurs. Aux commandes du chariot, Youssef Saadi, 24 ans, employé par le PAS. La cargaison d'Alexis chargée, ce grand brun réservé se dirige rapidement vers un autre camion. Pour lui comme pour les deux autres caristes de l'équipe du matin, pas d'attente.

Dans cet univers masculin (aucune femme n'occupe un métier manuel sur les terminaux), tout va très vite : un autre camion, un autre conteneur. « Avec les trois chariots, on peut charger et décharger jusqu'à 45 camions à l'heure », certifie Fabien Schoeny, contremaître, élevant la voix pour l'emporter sur le bruit continu des moteurs. La main droite sur son joystick, Youssef Saadi arrache la caisse métallique du châssis du deuxième véhicule. Les deux opérations auront pris moins de dix minutes.

« Un Stacker, c'est pas une bagnole »

Le Stacker du jeune homme s'élanche ensuite entre les immenses allées numérotées de boîtes de métal vers la zone où sont stockés les conteneurs vides. Son ordinateur de bord lui indique l'emplacement exact où il doit déposer son chargement. C'est au sommet d'une pile de quatre conteneurs. La manœuvre est délicate et nécessite une grande concentration. La paroi métallique vacille mais tient bon. « Ça ne risque rien, il en faudrait plus pour que ça s'effondre », affirme le cariste qui poursuit « Ça m'est arrivé d'en faire



tomber deux une fois... J'avais laissé une vitesse enclenchée et j'ai tapé dans une colonne de conteneurs. Une autre fois, j'en ai ouvert un en deux au cours d'une manœuvre !»

Depuis son arrivée voici trois ans, le jeune cariste, qui envisage de devenir « portiqueur » (grutier) un jour, a pris de l'assurance : « Au départ, je pensais que je n'y arriverais jamais. Je venais tout juste d'avoir mon permis de conduire et un Stacker, c'est pas comme une bagnole ! »

L'engin, qui peut supporter une charge de 45 tonnes, frôle les rangées de conteneurs. Impossible de croiser un autre chariot. « Damien, j'ai mis le dernier en 26-2-2, comme ça, je t'ai fait de la place », lance Youssef par radio. « La meilleure qualité d'un cariste, c'est de bien communiquer. Il faut aussi essayer de ne pas gêner les autres en anticipant leurs déplacements. »

Alexis Schohn a déjà quitté le terminal. Il doit li-

vrer sa cargaison à l'entreprise de logistique De Rijke, à Herrlisheim, à plus de 40 km au nord-est de Strasbourg. Son camion s'engage alors sur les routes cabossées du port. Il emprunte les voies de desserte qui relient les entreprises aux grands axes routiers. Le routier laisse derrière lui l'usine de malt Cargill, les silos de l'usine de levure Fala, les cheminées des incinérateurs de la déchetterie et les entrepôts construits en enfilade sur le PAS. A lui la route, la « vraie ».

« Une vraie cour de récréation »

Appels de phares, klaxons, signes de la main, les routiers se croisent et se saluent. Ils sont une soixantaine dans les sept entreprises qui se disputent le marché local du transport de conteneurs. « C'est une vraie cour de récréation, ils se connaissent tous plus ou moins, ils ont travaillé chez les

350 entreprises installées sur le territoire du port de Strasbourg

13 000 Nombre total d'emplois sur le territoire du port, dont 210 salariés du Port

360 938 conteneurs EVP Strasbourg est devenu n°1 français dans ce domaine en 2010

9 millions de tonnes : Poids total des marchandises qui ont transité par le port de Strasbourg en 2010 soit **6 millions** de tonnes de « vrac » (gravier, pétrole, sable) **3 millions** de tonnes de marchandises conteneurisées

1000 ha. Surface totale du port de Strasbourg.



Au port, le chargement des conteneurs mobilise bateaux, camions et trains. La voie fluviale est la seconde utilisée après la route. Une barge peut transporter jusqu'à 400 boîtes, contre deux seulement pour un camion.

teilles vides, bières et même cavendishes en provenance d'Égypte une fois. » Le contrôle des marchandises n'est effectué que par la douane. « Ils nous rendent visite une à deux fois par mois pour vérifier certains conteneurs, surtout en provenance de Chine et d'Amérique latine. Des pays d'où il est possible qu'arrive de la contrefaçon ou de la drogue. Et ensuite, environ trois fois par an, les douaniers arrivent avec un scanner, et là, tout y passe. »

« Il faut faire du rendement »

Midi. Quatre des sept camions Sarrut font corps sur le parking du garage de poids-lourds Scania, face au centre routier situé sur la plateforme Eurofret, non loin du terminal sud. Ce centre comprend un hôtel, un restaurant et un snack. Entouré par les garages automobiles et dominé par les silos de l'usine de levure, il dégage des odeurs de friture, qui se mélangent aux rejets acres de l'usine et aux vapeurs d'essence...

A la carte, sandwich saucisses, cervelas, merguez ou steak haché frites. Alexis Schohn a de quoi tenir jusqu'au retour chez lui, le soir, à Brumath. La « team Sarrut » préfère le calme du modeste snack, où les routiers ne sont que de passage, à l'ambiance bouillonnante du restaurant attenant qui accueille les chauffeurs au long cours. Sur les 300 clients servis chaque midi au centre routier, seuls 15% sont des camionneurs. Les autres sont des employés du PAS et des entreprises du port.

La pause-déjeuner terminée, la reprise est difficile. Alexis Schohn allume sa radio favorite pour rester éveillé. Le travail continue, rythmé par les allers-retours entre les entreprises et les terminaux du PAS. En fin de journée, il s'arrête chez Daniel Engel, le patron de Lavage de l'Est, la seule station de lavage pour poids-lourds du port, installée rue de Cherbourg. Là, dans sa modeste baraque, l'ancien routier offre le café, met à disposition une douche et prête surtout une oreille attentive à certains chauffeurs éprouvés par la solitude. Un café et une petite heure plus tard, Alexis Schohn peut rejoindre le terminal nord pour son ultime déchargement. Au total, il aura livré six conteneurs sur la quarantaine transportée par Sarrut ce jour-là.

18 heures. Sur le terminal, c'est une nouvelle équipe qui s'active. « Grâce aux équipes du matin et de l'après-midi, on est au taquet 16 heures par jour », se vante

Fabien Schoeny. « Ce n'est plus le même fonctionnement qu'il y a dix ans. Avant c'était plus convivial, maintenant il faut faire du rendement. Trois bateaux ont déjà été déchargés aujourd'hui. Et, avec l'augmentation du nombre de trains, d'ici un an ou deux, il y aura même une troisième équipe qui travaillera de nuit », pronostique le contremaître. Actuellement, 60 employés travaillent sur les terminaux nord et sud. « Depuis le début de l'activité conteneurs, nous n'avons pas cessé d'embaucher », confirme Philippe Feldenweg, responsable des terminaux. On a déjà commencé tout doucement à traiter la nuit. Ça devient une obligation. L'"espace temps" de 5h45 à 21h est trop réduit par rapport à notre charge de travail. »

* Équivalent vingt pieds, unité de mesure standardisée des conteneurs. Un EVP = un conteneur de 20 pieds de long, soit 6 mètres. Un conteneur de 12 mètres de long vaut donc deux EVP.

31,2 millions d'euros par an. **Chiffre d'affaires** annuel du Port autonome de Strasbourg, qui est chargé de la gestion du port.

17 millions d'euros issus de la location de terrain

6,7 millions issus de l'exploitation portuaire

4 millions des navettes touristiques Batorama.

SEPT BULLES À URBANISER

La Communauté urbaine de Strasbourg (CUS) et le Port autonome de Strasbourg (PAS) ont planché pendant plusieurs mois sur un projet commun d'urbanisation et de réaménagement de zones délaissées du secteur du port : le schéma directeur des Deux rives, adopté par le conseil municipal et le conseil de communauté en avril dernier. Son but est de favoriser la cohabitation entre l'activité portuaire et l'habitat. Ce projet propose de redynamiser 125 ha répartis sur sept zones, sept « bulles à urbaniser » : le môle de la Citadelle, Starlette, Coop, les Deux Rives, le Port du Rhin, le secteur Rhin Napoléon mais aussi Kehl gare, en partenariat avec la Ville de Kehl.

Aucun plan d'urbanisme n'a pour le moment été établi. Parmi les projets les plus aboutis, Starlette deviendrait une « zone tampon » mêlant habitations et activités tertiaires. La « bulle » de la Coop se transformerait en pôle culturel avec le maintien des ateliers d'artistes existants. Au total, 5000 logements devraient être construits sur les 44 ha réellement urbanisables, principalement sur les terrains de Starlette et du Port du Rhin. Les 1500 premiers logements seront livrés en 2014. La colonne vertébrale du projet est l'extension de la ligne D du tramway jusqu'à la gare de Kehl. Son tracé traverse la zone centrale du port, le scindant en deux. Les travaux débiteront dans trois ans. La totalité du projet sera mise en œuvre sur une période de 30 ans.

Sur le long terme, les conséquences pour le PAS restent floues. « Avec ce projet immobilier, il y a un risque que les entreprises partent, par crainte d'une cohabitation difficile avec les habitants, concède Didier Dieudonné, directeur général délégué du PAS. Mais c'est aussi une nouvelle ère pour le port. Il sera plus ouvert sur la ville et j'espère que les Strasbourgeois cesseront de le voir comme une citadelle intouchable. »

uns, les autres, et il suffit que l'on fasse jouer la concurrence pour qu'ils se crépent le chignon », explique Evelyne Hum, chef d'agence à Strasbourg pour la compagnie H&S Container. Commissionnaire de transport, elle organise l'acheminement de conteneurs entre les entreprises de la région et les ports maritimes d'Anvers et de Rotterdam. C'est elle qui, selon les souhaits des entreprises, choisit le mode de locomotion le plus adapté (barges, camions ou trains) puis sous-traite aux entreprises concernées.

Chaque année, 7% des conteneurs sont acheminés par voie ferrée de Strasbourg vers Anvers et Rotterdam. Alors que les routes du port ne désemplissent pas de camions de 6h à 20h30, les 100 km de voies ferrées portuaires semblent désertées. Les seuls wagons visibles sont le plus souvent à l'arrêt.

Un contraste que le Port autonome de Strasbourg

veut atténuer en développant le trafic ferroviaire, moins coûteux et moins polluant que la route. Le PAS a, par exemple, multiplié le nombre de voies ferrées sur les terminaux. Il va, par ailleurs, devenir gestionnaire de son réseau ferré, comme l'y oblige la loi Grenelle 2 qui entrera en vigueur le 12 juillet prochain. Une compétence que le PAS partageait jusqu'ici avec la SNCF.

« La marchandise, c'est sacré ! »

Encore plus écologique et moins cher, le transport fluvial est le deuxième mode de transport, sur le port, après la route. Les barges peuvent contenir jusqu'à 400 conteneurs, contre 50 pour le train ou deux maximum par camion. Installé dans sa cabine à près de dix mètres du sol, le portiqueur, concentré et vigilant, décharge toujours les 66 conteneurs de

la barge hollandaise. « Il faut quatre heures de travail pour tout vider », assure le contremaître, Fabien Schoeny. Dès qu'elles sont déposées au sol, l'état des grosses caisses est contrôlé par le chef de quai, Antoine Schuster. Entre les mouvements menaçants des Stackers, du portique fixé sur rails et des conteneurs, il court de boîte en boîte, les inspecte à la recherche de la moindre bosse puis, par ordinateur, indique aux caristes où les ranger. « On peut faire un check-up complet si le propriétaire du conteneur le demande. C'est un service en plus. Dès qu'un conteneur est déformé, je l'envoie à notre atelier de réparation. »

En revanche, hors de question d'ouvrir un conteneur plein. « La marchandise c'est sacré ! Nous on n'y touche pas », tient à préciser Philippe Feldenweg, responsable pour le PAS de toute l'exploitation conteneurs. « On peut avoir de tout : céréales, bou-

Ils habitent au port

Sur ce territoire tumultueux vivent des hommes qui supportent au quotidien bruits, isolement et autres désagréments.

DES usines et des entreprises qui se succèdent, des camions, des wagons de marchandises, des fumées blanches, des odeurs de levure, des grues, des conteneurs, des engins de chantier... L'habitat humain n'a pas vraiment sa place au port de Strasbourg. Pourtant, quelques personnes y vivent, isolées dans cet univers industriel. Selon les statuts, le logement sur le territoire du port est réservé aux personnes ayant une activité en lien avec la zone portuaire, comme les agents ou les gardiens d'entreprises.

A l'écluse sud se rencontrent le bassin René Graff et le Rhin. Des barges, des bateaux de plaisance et des péniches s'y croisent. Une maison en briques rouges, autrefois habitée par l'éclusier, surplombe ce lieu. Elle est située au 23, rue du Rhin Napoléon. Dans le jardin, une piscine gonflable, un barbecue, et une chaise longue d'un jaune criard dégagent un air de vacances. Mais au-delà des clôtures, la réalité est dure et bruyante. L'axe routier du Rhin Napoléon, les rails et la gigantesque usine de papier Stracel jouxtent ce pavillon, incongru dans cet environnement mécanique.

Le menuisier du port, Jean-Michel Dreyfus, 45 ans, y habite depuis presque 20 ans. Sa compagne Martine et sa fille l'ont rejoint il y a deux ans. Ce passionné du bois a débuté au port en 1986. C'est lui qui réalise tous les travaux de menuiserie sur les bateaux et les logements du port. « Actuellement, je fabrique les balustres de balcons d'un chalet dans les Vosges acheté par le port pour les vacances et les week-end des agents. »

Petit loyer, multiples contraintes

Les moteurs vrombissent. Jean-Michel doit supporter la valse incessante des poids lourds, qui circulent jour et nuit sous ses fenêtres. « C'est pire lorsqu'ils sont vides, car ils amortissent mal les chocs. » Une nuisance que le menuisier oublie dès qu'il aperçoit un bateau franchir l'écluse. « C'est un spectacle magnifique, je ne m'en lasse pas », affirme-t-il, les yeux rivés sur l'eau qui borde son terrain.

Jean-Michel occupe le premier étage de la maison, un trois pièces de 95 m², spacieux et lumineux, au loyer très inférieur aux prix du marché. En contrepartie,



Quelques agents du Port autonome de Strasbourg vivent dans cet immeuble (à gauche) de l'impasse Jean-Millot.

le Port autonome attend de lui une plus grande disponibilité. Comme il vit à cinq minutes de son lieu de travail, rue de Nantes, il est appelé en priorité en cas d'urgence. C'est pour cette raison que la plupart des agents refusent d'habiter sur le port. Une vingtaine seulement y réside.

Les vacances au port

Marguerite Dron loue le deuxième étage de la maison depuis 33 ans. « Ici, ce que j'aime, c'est l'isolement. J'ai l'impression d'être à la campagne. » Entre ses promenades au Jardin des deux rives, à vingt minutes à pied de chez elle, ses quatre lapins et l'entretien de son potager, cette ancienne femme de ménage de 77 ans ne s'ennuie jamais. Cependant, vivre au milieu d'une zone industrielle a un prix : ni transports en commun, ni commerces de proximité. Elle dépend de ses deux fils pour aller au supermarché. « Mes placards sont remplis de réserves. Je pourrais monter un commerce à moi toute seule ! », s'amuse-t-elle.

A quelques centaines de mètres de là, plus au sud, la rue de Saint-Nazaire, parallèle à la rue du Havre, longe l'usine de levure Falla, et l'entreprise Soprema, spécialiste de l'étanchéité. Une maison blanche est plantée là, au numéro 14. C'est celle de l'un des deux gardiens de Soprema, Jean-Marc Demange, à la retraite depuis un mois. Ce petit

homme moustachu au visage rondouillard a assuré la surveillance du site pendant 28 ans. Il ne payait ni loyer, ni charges, et était rémunéré 1180 euros par mois. L'entreprise a accepté de loger Jean-Louis le temps qu'il trouve une autre maison, « idéalement à la campagne », en échange de douze heures d'entretien par semaine. Le trafic des poids lourds qui commence à 4h30 ? « Je m'y suis fait. » L'odeur de levure ? « Je ne la sens même plus. » Jean-Marc se dit comblé chez lui. D'ailleurs, depuis 28 ans, sa femme Chantal et lui ne sont pas partis en vacances. Ça ne les tente pas, tout simplement...

Puis au nord, dissimulées derrière les immenses entrepôts bleus de Prologis, deux modestes maisons jaunes, scindées en sept studios, bordent la petite rue de Chalons-sur-Saône. Devant, un large rond-point, austère. Au-delà, des grillages verts en guise de séparation avec les entreprises.

Mustafa Dagdelen, d'origine turque, est locataire d'une maisonnette depuis trois ans où il vit avec sa femme et ses trois enfants : 85 m² avec jardin pour 600 euros par mois. Il admet que ce n'est pas cher, mais se plaint des mauvaises odeurs dégagées par les usines, qu'il compare à celle des « croquettes pour chien », et des problèmes réguliers qu'il dit rencontrer avec les gens du voyage. Mustafa travaille « dans la ferraille », hors du port. Lorsque des personnes

habitent au port mais n'y travaillent pas, comme lui, « ce sont des situations de fait, des situations historiques », explique Nicolas Teinturier, le directeur de la valorisation du domaine du Port autonome de Strasbourg (PAS). Car le PAS loue ces terrains à une SCI censée les mettre à disposition d'une entreprise à caractère commercial.

Non loin de là, au niveau du pont d'Anvers, trône le terminal nord, avec ses deux portiques vertigineux et ses centaines de conteneurs entreposés. La semaine, les activités portuaire et industrielle sont en ébullition. Le week-end, la zone est déserte. L'un des deux immeubles d'habitation du PAS mis à la disposition des agents s'élève ici, impasse Jean-Millot.

Des péniches pour les riches

Après y avoir vécu sept ans, Jean-Louis Muller, un agent du service voirie aux allures de vieux loup de mer, a déménagé fin mai. « Ça pue et c'est hyper bruyant, ici. Entre le vacarme des camions et les odeurs de la malterie et du port aux pétroles, je n'en pouvais plus. » Annie Wein, 66 ans, retraitée et ancienne agent d'entretien du PAS, habite dans l'un de ces appartements depuis dix ans. Elle ne supporte plus « les cinq ou six prostituées qui restent toutes les nuits devant l'immeuble. On les entend comme si on était avec elles ».

Pour débusquer des habitants qui vivent paisiblement

au port, il faut se rapprocher de l'Esplanade et du quartier des Quinze, où une trentaine de péniches sont amarrées sur la berge du bassin des Remparts, côté ville. Sur l'autre rive, des wagons, une zone de chargement de gravier et le comptoir agricole. Catherine et Laurent Olhagaray y ont jeté l'ancre il y a dix ans. « C'est un cadre de vie très agréable. Ici, il n'y a aucun problème de voisinage », explique Catherine.

Mais ce choix implique également des concessions. Sur la totalité des péniches, seules douze sont raccordées à l'électricité et au téléphone. Les autres habitants doivent se satisfaire de groupes électrogènes et de batteries. Pour l'eau, ils traitent celle du bassin et remplissent des bouteilles à une fontaine d'eau potable. Depuis janvier 2011, le Port et la Ville projettent de créer 18 nouveaux emplacements et de raccorder toutes les péniches aux réseaux publics (électricité, eau potable, assainissement).

Toutes les situations seront ainsi régularisées. En augmentant les prestations, le Port va augmenter la taxe d'emplacement d'environ 180 à 280 euros par mois et par péniche. Laurent déplore ce choix. « Cela s'ajoute à tous les autres frais. Quand il faut réparer la coque, ça peut aller jusqu'à 70 000 euros, s'indigne-t-il. Beaucoup d'entre nous n'en ont pas les moyens et devront malheureusement partir. La péniche est devenue un habitat de riche ! »

DOSSIER RÉALISÉ PAR :
RENAUD FÉVRIER,
VALENTINE JOUBIN,
MARION KREMP,
MARJORIE LENHARDT,
MARION LIPPMANN

Des rails ou des pneus

A Koenigshoffen, une restructuration des transports en commun est prévue. Un tram sur pneus est évoqué, sans faire l'unanimité.

LE tramway circule dans les trois quarts des quartiers de Strasbourg. Koenigshoffen, 17 000 habitants, est l'un des rares encore non desservis par ce mode de transport.

Quatre bus permettent d'y accéder. Les bus 4 et 4A qui relient le centre-ville à Wolfisheim, Reichstett et HautePierre ; les bus 50 et 50A qui vont de Lingolsheim à Schiltigheim en passant par Koenigshoffen. Seul le bus 4 passe par la route des Romains, là où le faubourg s'est développé et organisé. Les riverains ne se satisfont pas de cette offre de transports.

En 2005, l'association des habitants de Koenigshoffen, qui compte aujourd'hui 130 membres, a réalisé une enquête afin d'identifier les besoins dans le quartier. Parmi les thèmes abordés, ce sont les transports qui ont le plus attiré l'attention des habitants.

Prolongement de la ligne F

Une demande collective auprès de la Communauté urbaine de Strasbourg (CUS) et des élus de l'époque a été formulée, appelant à la construction d'une ligne de tram qui desservirait le quartier en son centre et son extrême ouest. Il n'y a pas eu de retour.

En juin 2010, la CUS a adopté son schéma directeur des transports collectifs 2010-2025 qui prévoit le prolongement de la ligne F vers le quartier de Koenigshoffen et la commune d'Eckbolsheim. Cela permettrait de relier l'Esplanade à Koenigshoffen via la gare centrale. « L'extension du tramway à Koenigshoffen est prévue sur la période de 2016 à 2020. On ne sait pas encore si elle passera par la route des Romains ou un peu plus au nord par la rue Geroldsek et la rue Virgile », explique Alain Mèneteau, directeur des transports et de la mobilité à la CUS.

Cette construction est de toute façon conditionnée au projet de tram-train, qui prévoit de relier le piémont des Vosges, à 30 kilomètres au sud-ouest de Strasbourg, et la vallée de la Bruche, à 50 kilomètres à l'ouest, au centre de la ville. Il passera par Molsheim et l'aéroport d'Entzheim. Il devrait circuler sur les mêmes rails que les TER Alsace et emprunter en ville les rails du réseau de



A Koenigshoffen, seule la ligne 4 dessert la route des Romains. Les habitants souhaitent la construction d'une ligne de tram.

tram. A l'heure actuelle, ce projet reste flou, faute de financements. Ce qui risque de retarder l'arrivée d'un tram à Koenigshoffen.

Par ailleurs, l'idée de faire passer le tram dans les rues éloignées du cœur du faubourg plutôt que sur la route des Romains est critiquée par Pierre Ozenne, vice-président de l'association d'urbanisme durable Ecocité. « Trop d'exemples dans le passé à Strasbourg ont démontré qu'il faut passer au centre des quartiers et non le contourner, explique-t-il, évoquant le cas de Neudorf. Le tram contourne le cœur du quartier, donc les habitants l'empruntent moins. »

Dans une tribune parue dans les *Dernières Nouvelles d'Alsace* du 21 mai dernier, ce membre du conseil de quartier Koenigshoffen-Montage Verte-Elsau plaide pour « un tram raccordé au reste du réseau depuis la place de la gare, via le boulevard de Nancy et la rue de Rothau, jusqu'aux limites de la CUS, via la route des Romains ».

Route trop étroite

Mais la route des Romains est trop étroite pour accueillir à la fois le tram et la circulation automobile, objecte Alain Mèneteau.

Pour remédier à cette situation, la Compagnie des transports strasbourgeois (CTS) a proposé à la CUS une autre solution. Elle prévoit de créer une ligne de tram sur pneus, véhicule hybride

entre le bus et le tram classique. Le tramway sur pneus est guidé soit par un galet suivant un rail central (guidage mécanique), soit par une cellule optique suivant un trait tracé sur son chemin (guidage optique).

Le tram sur pneus moins cher

Celui-ci partirait de Vendenheim, emprunterait la route de Brumath jusqu'aux Halles avant de passer par la route des Romains pour finalement gagner Eckbolsheim. Le nord et l'ouest de Strasbourg seraient ainsi reliés. « Le tram sur pneus est plus étroit, plus facile à insérer. Il est moins coûteux et on pourra le réaliser plus tôt », explique Alain Mèneteau, satisfait de la proposition de la CTS.

La construction des rails pour un tramway classique est estimée à environ 15 millions d'euros par kilomètre. L'infrastructure nécessaire pour un tram sur pneus coûterait deux fois moins cher, soit environ 6 millions d'euros par kilomètre. La CTS compte ainsi construire 24 stations et 15 kilomètres de ligne d'ici 2016-2017 pour un montant de 150 millions d'euros.

Mais malgré son coût inférieur, le tram sur pneus est loin de faire l'unanimité. Son manque de fiabilité est pointé du doigt, notamment par Pierre Ozenne. A Nancy, en 2001, un mois après sa mise en service, quatre accidents avaient eu

lieu à cause de problèmes d'isolation électrique et de visibilité. Depuis, la situation s'est améliorée.

Celui de Clermont-Ferrand a également connu plusieurs déraillements. Brigitte Breuil, présidente de l'association des habitants de Koenigshoffen, a vaguement entendu parler du tram sur pneus. « On veut d'abord savoir exactement ce que c'est, déclare-t-elle. Il faut voir quelles sont les infrastructures et quels sont les impacts. » Une réunion d'information concernant le tram sur pneus était prévue le 10 juin avec les membres de l'association.

Subvention de l'Etat

A l'heure actuelle, la CUS étudie encore la proposition de tram sur pneus de la CTS. L'hypothèse d'un tram sur rail semble être écartée dans l'immédiat. D'autant que le tram sur pneus pourrait recevoir un coup de pouce financier. « L'Etat a accepté de subventionner des projets de transports dans les villes, et le projet de tram sur pneus a été retenu, déclare Jonathan Nass, conseiller au cabinet de maire en charge des projets de transports. Il bénéficiera d'une aide de 17 millions d'euros. »

Cependant ce projet n'est pas encore finalisé. « On a jusqu'à 2012 pour le faire, ajoute Jonathan Nass. Le tram sur pneus pourrait être opérationnel entre 2017 et 2018. »

LEYLA DOUP KAÏGAMA

TESTÉ POUR VOUS

Les échasses urbaines

15h, samedi, au skate park de la Rotonde, à Strasbourg. La foule se presse autour du stand de l'association Saut devant, qui propose une initiation aux échasses urbaines. Sur 200 m² de béton, une dizaine de géants font leurs premiers pas hésitants sous un soleil de plomb.

15h30. C'est mon tour. Assise sur des tréteaux, j'enfile coudières, genouillères et autres protections, avant de chausser une paire d'échasses métalliques d'un mètre environ.

« Tu es prête ? » Etienne, membre de l'association, s'avance, grand sourire et casquette vissée sur la tête. « Tu verras, c'est facile ! Tu vas prendre appui sur moi, le temps de trouver ton équilibre. Ensuite ça ira tout seul. »

Il m'aide à me dresser sur les échasses. Surtout, ne pas regarder en bas. Quelques pas mal assurés... J'ai l'impression de réapprendre à marcher. Ça y est, j'ai trouvé le rythme. Je savais que les échasses étaient montées sur ressorts, mais l'amorti est tel que j'ai l'impression de m'enfoncer dans le sol. Sans m'en rendre compte, j'ai lâché Etienne. J'arbore un sourire triomphant. Mon guide me demande soudain de courir. Je déchant.

Après deux ou trois enjambées craintives, je me lance... Mes foulées se transforment en véritables bonds. Soudain, je trébuché et bascule en avant. Le retour sur terre est brutal.

15h50. L'expérience m'a plu, mais je ne suis pas mécontente de retrouver la terre ferme.

FLORIANE LECLERC

Séances d'initiation tous les mardis soirs, emplacements itinérants à Strasbourg. Contact: www.sautdevant.com
Tarif : à partir de 5 euros la séance.

Tri difficile à la cité U

Un petit groupe d'étudiants vient d'installer un composteur à la résidence universitaire de la Robertsau. Il veut sensibiliser des résidents peu concernés par l'écologie.



ANNE CLAIRE POIRIER (CUS)

Sur les 1125 résidents de la cité universitaire de la Robertsau, seule une trentaine a manifesté son intention d'utiliser le composteur.

DÉPUIS quelques semaines, les étudiants de la cité universitaire de la Robertsau peuvent jeter leurs déchets organiques dans un composteur, un bac dans lequel les végétaux se décomposent pour former un engrais naturel.

Ce pas en avant dans le recyclage des déchets constitue une première au sein des cités universitaires de Strasbourg. Elle a été initiée par deux résidents, Maxime Ohron et Benjamin Godefroy. Habitants de la cité depuis deux ans, ces étudiants en sciences politiques étaient agacés depuis longtemps par le gaspillage des

déchets valorisables. « Nous en parlions, mais sans plus. Le documentaire de Coline Serreau, – Solutions locales pour un désordre global – a été l'élément déclencheur », raconte Maxime Ohron. En février, les deux étudiants décident de concrétiser leur idée et envoient un mail aux 1125 résidents de la cité. Une trentaine d'entre eux répondent positivement et le directeur, Philippe Metz, les autorise à construire le composteur à l'aide de palettes trouvées dans la rue. Il trône désormais à côté des autres poubelles dans l'espace tri de la cité.

Cette démarche illustre une préoccupation crois-

sante des étudiants pour les questions environnementales. Même si Philippe Metz sait d'expérience que l'on est encore loin du compte : « Je pense que l'utilisation du composteur restera marginale. Dans l'ensemble, les étudiants gaspillent massivement et ne respectent pas le tri sélectif. L'anonymat favorise les comportements irrespectueux. »

Des circonstances atténuantes

Un constat confirmé par Jack Maurice, responsable du quartier de la Robertsau pour la collecte des déchets de la CUS : « C'est une catastrophe ! Nous avons installé

des poubelles jaunes en 2006 pour le papier et le plastique, mais les étudiants y jetaient n'importe quoi. Nous avons dû les éloigner à l'extrémité nord de la cité pour dissuader les moins respectueux et fermer les couvercles avec un cadenas pour qu'ils ne jettent que ce qui passe par la fente. » Dans la cour centrale, restent des bennes destinées au tout-venant. Elles débordent de cartons et de bouteilles jetés pêle-mêle avec les autres déchets non recyclables.

Les étudiants de la cité universitaire seraient-ils donc champions du gaspillage ? Oui, mais avec des circonstances atténuantes selon Marwan Bel-Charnia, étudiant au Pôle européen de gestion et d'économie, résident depuis un an : « On ne nous donne pas les moyens d'être écolos. Les chambres font 9 m², on n'a pas la place pour plusieurs poubelles. Et puis les bennes à tri sont loin, alors la fainéantise l'emporte sur nos bonnes résolutions ! »

Jérémy Duployer, président de l'association étudiante Campus Vert, estime lui aussi que le cadre de vie en cité universitaire dissuade les éco-gestes : « Les étudiants sont contraints par des éléments structurels sur lesquels ils ne peuvent pas agir : la mauvaise isolation des bâtiments ou l'éclairage permanent dans les parties communes par exemple. Le fait que l'eau et le courant soient compris dans le loyer ne permet pas de prendre conscience du gaspillage. Du coup, ils ne voient pas l'intérêt de faire des efforts. »

Margaux Lagleize, qui a résidé pendant deux ans à la cité de la Robertsau, partage ce constat : « Aujourd'hui, je trie dans mon appartement, mais là-bas, c'était le gaspillage généralisé. Je ne triais pas car j'avais vraiment l'impression que mes efforts demeureraient vains. »

Rénovations et aménagements

Désireux d'améliorer le bilan écologique de ses cités universitaires, le Crous de Strasbourg a travaillé à la mise en place d'une feuille de route avec les étudiants en éco-conseil de l'Institut national de sciences appliquées (Insa). « Cela passera concrètement par des travaux de rénovation et des aménagements ponctuels. Mais aussi par un renforcement de la sensibilisation auprès des jeunes », indique Sylvie Koenig, directrice adjointe du Crous.

Première concernée, la cité Paul Appell sera entièrement renouvelée à partir de la fin 2011. Pas de travaux prévus dans l'immédiat à la Robertsau. En revanche, la cité sera bientôt dotée comme les autres de corbeilles multi-compartiments dans les chambres ou encore de détecteurs de mouvements pour assurer l'éclairage des communs. Quant au composteur de Maxime Ohron et Benjamin Godefroy, le Crous a décidé d'en reproduire l'exemple dans d'autres cités universitaires.

ANNE CLAIRE POIRIER

Les pucerons de la colère

Depuis fin avril, des petits sachets blancs sont accrochés aux arbres de la rue Oberlin à Strasbourg. A l'intérieur : des larves de coccinelles pour lutter contre les déjections de pucerons.

REGARDEZ ma voiture, je suis obligé de la laver tous les deux jours depuis un mois, ça devient vraiment fatigant ! » Gilles Meyer, habitant de la rue Jean-Frédéric Oberlin, ne cache pas son agacement en montrant son véhicule. Sur toute la surface de celui-ci, feuilles, pollens et autres poussières sont collés sur une substance épaisse et visqueuse. « Ce liquide, appelé miellat, est composé des crottes des pucerons qui pullulent au printemps dans les tilleuls. Ça colle et tout vient se mettre dessus », explique Christophe Brua, président de la Société alsacienne d'entomologie.

La Ville ayant opté pour le « zéro pesticide » en 2009,

elle a fait le choix d'implanter fin avril des prédateurs naturels des pucerons. C'est ainsi que trois à quatre sachets contenant 40 larves de coccinelles ont été accrochés dans une quarantaine d'arbres sur les 89 que compte la rue.

Les résultats tardent à se concrétiser

Si la nuisance concerne bien d'autres voies, la rue Oberlin est une des rares où autant de tilleuls ombragent de nombreuses places de parking. Cela a poussé ses riverains à se plaindre des déjections de pucerons l'an passé, rappelle Louis Tissier, chef du service des espaces

verts à la Communauté urbaine de Strasbourg (CUS). Il précise qu'à ce jour il n'a reçu aucune nouvelle demande de riverains d'autres rues.

Plus d'un mois après l'implantation des sachets, les résultats tardent à se concrétiser. « Je n'ai pas remarqué de changement ; des clientes m'en parlent encore », indique Célia Huss, coiffeuse. « Je ne gare plus ma voiture sous les arbres, mais ma femme le fait et sa voiture colle toujours », confirme Dominique Lutz, un riverain, qui avoue ne pas savoir à quoi servent les petits sacs blancs dans les arbres.

« Les coccinelles sont des prédateurs pour les pucerons, donc elles vont en éliminer.

Mais il n'est pas scientifiquement prouvé qu'elles arrivent à juguler la prolifération, précise Vianney Vetter, diplômé de biologie et auteur d'un mémoire sur les pucerons et leurs prédateurs. Il aurait fallu réaliser une étude préalable et implanter les coccinelles avant le pic de pullulation. Ça n'a pas été fait ici. »

Un climat désavantageux

Du côté de la CUS, Louis Tissier assure que tout a été réalisé dans les règles de l'art et parle d'un climat inhabituellement sec qui n'a pas aidé à éliminer les pucerons. « Il suffit d'une bonne pluie

pour que beaucoup de pucerons tombent des feuilles. Mais on n'a pas eu d'eau depuis un mois », confirme Christophe Brua. « Si les demandes se multipliaient, nous devrions envisager d'autres solutions », reconnaît Louis Tissier. Il précise que « techniquement et financièrement, il n'est pas possible de mettre des sachets de coccinelles dans les 7000 à 8000 tilleuls de la CUS », le traitement pour un arbre coûtant environ 30 €. La pulvérisation d'eau savonneuse offre une autre solution, mais sa mise en œuvre demeure complexe : le traitement doit être effectué de nuit et les places de parking libérées.

THIBAUT GAGNEPAIN

Plus de place, moins de voitures

A Neudorf, la Ville veut réaménager la place du Marché, supprimer le parking et instaurer un stationnement payant. Des solutions loin de faire l'unanimité.

COMMENT organiser au mieux le stationnement lorsqu'un secteur, attractif, déborde de voitures ? C'est la question qui se pose actuellement à Neudorf, autour de la place du Marché, de la rue de Mulhouse au foyer Saint-Aloïse.

Aujourd'hui, cette place est occupée par un parking qui peut accueillir 93 véhicules. Mais d'ici 2013, la Ville voudrait le supprimer pour y installer un marché, des espaces verts et des fontaines. Un budget de 2,5 millions d'euros pour une proposition qui n'est pas du goût de tout le monde. Depuis des mois, commerçants, riverains et municipalité défendent leurs positions respectives.

Franck Dautel, président de l'Amicale des commerçants détaillants et artisans de Neudorf (Acдан), s'insurge : « *Les commerçants ne peuvent pas se permettre de prendre des risques. No parking, no business... Si l'on supprime le stationnement place du Marché, on tue le commerce de proximité.* » Philippe Beller, membre de l'association et fleuriste sur la route du Polygone, est catégorique : « *Un stationnement, c'est une voiture. Et une voiture, c'est un client.* »

Les commerçants en colère

Représentant 140 commerçants, l'Acдан a fait circuler une pétition qui a recueilli 1800 signatures de clients en une semaine. Mais elle ne propose pas pour autant de solution alternative, si ce n'est le maintien du parking existant.

Selon l'Acдан, 60% des clients des commerces viendraient de l'extérieur, la plupart étant d'anciens Neudorfois toujours attachés au quartier. Un pourcentage qui ne serait que de 20% selon une étude commandée par la municipalité et menée au premier trimestre 2011 par le cabinet PTV France, spécialisé dans l'analyse de l'utilisation des transports. Celle-ci était présentée le 30 mai dernier au cours d'une réunion publique au centre administratif de la CUS.*

La proposition de la Ville inquiète également du côté de la clinique Sainte-Odile, derrière le parking de la place du Marché. Ce dernier servait jusqu'à présent aux visiteurs et à l'administration de l'établissement. Lors de la



Les jours de marché, il est difficile pour les passants de se frayer un chemin entre les voitures mal garées.

CLARA LECOCQ REALE/CUEJ

réunion publique, Philippe Bies (PS), adjoint du quartier de Neudorf, a expliqué que la clinique déménagerait de toutes façons d'ici cinq à dix ans, dans le cadre d'un projet global de regroupement de trois cliniques dans le sud de Strasbourg.

La possibilité d'un parking souterrain a été écartée en 2009 car trop coûteuse (11 millions d'euros). Philippe Bies envisage toutefois, à long terme, de construire un ouvrage en silo sur le parking actuel du Monoprix, route du Polygone. Des discussions sont déjà engagées avec le responsable immobilier de l'enseigne à Paris. Mais les commerçants protestent : « *Le temps que vous trouviez une solution, nos magasins auront fermé depuis longtemps !* », a regretté Franck Dautel lors de la réunion. Il craint que la Ville ne veuille privilégier Rivetoile. L'Acдан demande que la question du mode de stationnement soit résolue en même temps que le réaménagement de la place du Marché, et non après. La suppression du parking a ainsi été le point de départ d'une réflexion plus vaste sur le choix d'un stationnement adéquat.

200 places illicites

L'étude du cabinet PTV a démontré qu'à 11h et à 15h, les deux heures de pointe, toutes les places de stationnement sont occupées dans un rayon de 200 mètres autour de la place du Marché. Certains automobilistes n'hésitent d'ailleurs pas à se garer sur les trottoirs, sur la

placette Rathgeber ou, les jours de marché, sur les zébras au milieu de la rue de Rathsamhausen. Ainsi, sur les 1250 places de stationnement utilisées dans le centre de Neudorf, près de 200 seraient illicites.

La Ville souhaite donc désengorger un secteur surchargé en terme de véhicules. Pour la direction de proximité de Neudorf, cela pourrait passer par la mise en place d'un stationnement réglementé. Philippe Bies semble plutôt pencher pour les horodateurs, qui permettent plus de rotation qu'une zone bleue. Ce serait un pas de plus vers le « tout payant » à Strasbourg.

Pour l'adjoint de quartier, l'objectif est d'assurer une meilleure souplesse d'accès aux usagers de courte durée. « *Il sera plus facile de stationner pour accéder aux boutiques* », affirme-t-il.

Chez les commerçants, quelques timides avis en faveur d'un changement se font toutefois entendre. Magali Allioua, coiffeuse au Carré cutting club, rue de Rathsamhausen, serait favorable au stationnement payant. « *C'est tellement rare de voir des places gratuites que certains passants me demandent où sont cachés les horodateurs* », s'amuse-t-elle. Lorsqu'elle travaillait à Schiltigheim, elle se souvient que leur arrivée avait désengorgé son ancien quartier.

Du côté des résidents, le réaménagement de la place du Marché est plutôt bien accueilli, même si beaucoup souhaitent avant tout garder la possibilité de se garer facilement près de

chez eux. « *Il faut trouver une solution*, demande Martine, Neudorfoise. *Le samedi, jour de marché, c'est impossible de trouver une place pour rentrer chez soi !* »

Voitures ventouses

Autre problème : celui posé par les voitures ventouses. Selon Frédéric Reutenauer, directeur de PTV France, il y en aurait près de 300, appartenant aux résidents, dans le centre de Neudorf. Or, le cabinet estime que 300 des 700 garages du secteur sont aujourd'hui inoccupés. Au 25, route du Polygone, par exemple, 26 garages sont libres sur la soixantaine loués par la CUS. Une situation qui s'explique surtout par leur coût – 62€ par mois pour les garages loués par la CUS et 60€ en moyenne chez les particuliers – auquel s'ajoute la taxe d'habitation, jusqu'à 170€ par an.

Même si le stationnement payant est mis en place, le tarif des garages ne pourra pas concurrencer celui de la carte de stationnement pour les résidents, soit 10€ par mois. Olivia Berger, habitante du quartier, n'est pas contre un changement de visage de la place du Marché. Mais pouvoir garer sa voiture 24h/24 sur le parking actuel l'arrange bien. « *Pour 10 euros par mois, je la laisserai dehors, c'est sûr.* »

Le stationnement payant ne semble donc pas régler la question des voitures ventouses dans le quartier. Comment pousser les résidents à utiliser les garages plutôt que les places pu-

bliques du secteur afin de laisser de la place aux visiteurs ? La Ville, qui réfléchit encore à la question, n'apporte, pour l'instant, pas de réponse.

CLARA LECOCQ REALE

* La Ville va lancer des études préliminaires pendant l'été. Une deuxième réunion publique aura lieu en octobre. Le choix définitif devrait être fait en décembre pour que les travaux puissent commencer au second semestre 2012.

SUR LE WEB

Scènes de bain

Clément Protto et Mathieu Z'graggen ont lancé « scène de bain » en janvier 2010 : un site internet entièrement dédié à l'organisation de concerts en salles de bain.

Ceux qui y participent sont soit des musiciens qui assurent la promotion de leur groupe, soit des particuliers qui proposent leur salle de bain.

Clément et Mathieu, respectivement vidéaste et preneur de son, se chargent ensuite d'organiser les concerts. C'est gratuit pour tout le monde.

En un an et demi, une trentaine de concerts ont été organisés et les internautes ont déjà consulté 2000 fois environ chacune des vidéos postées sur le site.

Les deux jeunes gens ont décidé de pérenniser le projet, initialement conçu pour être temporaire. Cet été, ils seront au festival des Francofolies de la Rochelle.

A l'aide d'un décor de salle de bain, ils soumettront les artistes au test de la baignoire. Les concerts reprendront dès août prochain en Alsace.

ANNE-CLAIRE POIRIER

Inscriptions sur www.scenedebain.com

Les forts en roue libre

La piste des forts a été inaugurée le 29 mai dernier à l'occasion de la fête du vélo.
Un circuit de 85 kilomètres qui permet de relier 19 ouvrages défensifs.



A proximité de Mittelhausbergen, le fort Frère (anciennement fort Grossherzog von Baden) est ouvert au public tout au long de l'année.

CÉLINE JANKOWIAK/CUEJ

VIVA CITÉ

CENTRE UNIVERSITAIRE
D'ENSEIGNEMENT DU
JOURNALISME -
UNIVERSITÉ DE
STRASBOURG
11, RUE DU MARÉCHAL JUIN
CS 10068 - 67046
STRASBOURG CEDEX
TÉL. : 03 68 85 83 00
FAX. : 03 68 85 85 74
E-MAIL :
scola@cuej.unistra.fr
Web :

http://cuej.unistra.fr
http://mcsinfo.u-strasbg.fr

DIRECTRICE DE PUBLICATION :

NICOLE GAUTHIER.

ENCADREMENT :

THOMAS CALINON,

CATHERINE DAUDENHAN,

STEPHANIE PEURRIERE,

FRED VAIRETTY.

REDACTEUR EN CHEF :

Thibaut Gagnepain

RESPONSABLE PHOTOS :

Brice Lambert

RESPONSABLE MULTIMÉDIAS :

Anne-Claire Poirier

PHOTO DE UNE :

Marjorie Lenhardt

RÉALISATION :

Leyla Doup Kaigama,

Renaud Février,

Thibaut Gagnepain,

Maria-Dominique Illés,

Céline Jankowiak,

Valentine Joubin,

Marion Kremp,

Arthur de Laborde

Noguez,

Brice Lambert,

Floriane Leclerc,

Clara Lecocq Reale,

Marjorie Lenhardt,

Marion Lippmann,

Anne-Claire Poirier

SUPPLÉMENT NEWS D'ILL,

numéro ISSN

0996-9624

IMPRESSION :

Valblor, Illkirch

QUAI des Belges, Strasbourg, 9h30. C'est le point de départ, aléatoire, de la piste des forts, une boucle de 85 kilomètres qui serpente de part et d'autre du Rhin. Débuté en 1996, le tracé a été inauguré dimanche 29 mai par la Communauté urbaine de Strasbourg (CUS), la Ville de Kehl et le conseil général du Bas-Rhin.

Le long de l'eau, joggeurs et pêcheurs ont l'air très concentrés. L'herbe est sèche. Une famille charge le coffre de sa voiture d'un gros bouquet de fleurs pour la fête des mères. Elle est garée le long de la piste, à la hauteur de la caserne de la Légion étrangère. Des touristes sortent d'un bateau de luxe amarré au bassin des Remparts. Une odeur de varech flotte dans l'air.

Hamacs et barbecues

Forêt de la Robertsau, de plus en plus de joggeurs, puis des cyclistes, affluent. La piste mène à une allée bordée d'une dizaine de bunkers qui faisaient partie de la ligne Maginot. Fin du bois, une rencontre inattendue : Gucci, un cochon vietnamien noir d'un an et demi, promené quotidiennement par deux retraités habitant La Wantzenau. Ce dimanche, ils sont accompagnés de leurs enfants et petits-enfants. Ils grondent Gucci qui refuse de revenir vers la voiture.

11h15, arrivée à La Wantzenau. Les repas se préparent dans les maisons mitoyennes au bord de l'III. Suivent de drôles d'installations métalliques, des motifs simples et efficaces : un poisson souriant, un grand arrosoir servant de fontaine, une arche avec plusieurs fers à cheval assemblés. Tous constituent une publicité pour l'entreprise de culture de céréales Joseph Picard, de l'autre côté de la route.

La piste trace un zigzag clair au milieu d'un camaïeu de vert. A la base nautique de Bischheim, des gens se baignent dans l'eau de la gravière. Le pollen vole. A la sortie du parc, l'aire de pique-nique est bondée de familles. Hamacs et barbecues sont installés. Les enfants crient et les viandes grillent. Souffelweyersheim, rue du Ried, une autre étendue d'eau. Tout autour, de petits chalets en bois aux airs de datchas russes. Puis, des jardins ouvriers. A 13h30, un seul habitant travaille la terre.

Panneau métallique vert sur fond blanc symbolisant un cycliste, la signalétique de la piste des forts joue parfois de la cache-cache avec les promeneurs. Il faut être vigilant pour ne pas la manquer.

Premier ouvrage le long de la piste : le fort Dessaix. Situé à un tiers du parcours selon le point de départ choisi, il est malheureusement fermé et cerné par les arbres. À Mundolsheim, la piste monte.

Le fort Ducrot, lui, est visible. Il est l'un des 19 forts construits sur ordre de Guillaume II en 1870 après l'Annexion. Tous sont réalisés sur le même modèle : rectangulaires, à moitié enfouis sous la terre, surmontés d'une butte avec des bâtiments annexes et beaucoup de galeries. A cet endroit étaient postés les canons pour défendre la ville en cas de siège.

Des singes au fort Foch

Pour la fête du vélo, ce 29 mai, le fort Ducrot est ouvert au public. Christophe et Stéphanie Witz font partie des visiteurs. Ces quadragénaires sont arrivés à VTT. « On n'a pas de mérite de faire la piste des forts, c'est presque une balade hebdomadaire pour nous ! On est des sportifs du dimanche. Aujourd'hui, on va faire une vingtaine de kilomètres. Ce fort-là est souvent fermé ; aujourd'hui, c'était l'occasion de le voir. »

Arrive ensuite le fort Foch, propriété de l'Université de Strasbourg depuis les années 1960. C'est aujourd'hui un centre de primatologie accueillant une dizaine de races de singes. Le chemin qui y mène offre une vue panoramique sur la ville de Niederhausbergen.

Au fort Frère, à 16h, les tables installées dans la cour intérieure sont en cours de rangement. Les curieux, venus visiter le lieu, l'ont main-

tenant déserté. Traversée de Lingolsheim et ses barres HLM. La piste cyclable est longée de lampadaires rouge vif. A Ostwald, le pictogramme du tracé disparaît pour réapparaître un peu plus loin. A l'entrée d'Illkirch-Graffen-staden, un double itinéraire est proposé : par le centre-ville ou par les bois. En forêt, il y a beaucoup de déchets le long des pistes : emballages de fast food et cannettes de bières vides.

18h, les moustiques sont de sortie. Les bons observateurs débusqueront l'annexe abandonnée du fort Uhrich. A l'intérieur, de grandes salles vides et taguées dans lesquelles des cadavres de bouteilles jonchent le sol.

Passé Illkirch, une partie de la piste est en forêt. Deux adolescents semblent s'être donnés un rendez-vous secret.

Une fois encore, il n'y a plus de panneau. Anne-Françoise et Gilbert Muller, se sont perdus. Comme beaucoup de Bas-Rhinois, ce couple de retraités a toujours voulu faire la piste des forts, mais n'en a jamais eu le courage. « Prenez beaucoup d'élan pour passer le pont Pflimlin », prévient Gilbert Muller. Il n'a pas tort, ça n'en finit pas de monter.

Arrivée en Allemagne. Ici la piste s'appelle : « Radweg zu den Forts ». Est-ce la fatigue ? Elle semble faire des zigzags et des détours inutiles. Au sud de Sundheim, le Marlener Fort est caché

par les arbres qui l'entourent. Champs d'herbes sèches, prés verts, maïs, blé, avoine, quartiers se succèdent. Après quelques kilomètres, le fort de Blumenthal, deuxième et dernier fort d'outre-Rhin, est lui aussi tapi dans la verdure.

Traversée de Neumühl, clichés d'Allemagne : zone 30, panneaux solaires, poubelles pour le tri sélectif. La piste longe les usines du port de Kehl, le soleil commence à baisser. Ça sent le camphre autour de l'entreprise de construction de machines BSW. Un panneau indique Strasbourg à six kilomètres.

Coucher de soleil au bord du Rhin

À proximité du Rhin, une petite place est remplie de Français dégustant des glaces. La fin du périple approche, la passerelle du Jardin des deux rives s'élève. Michel et Anka, un jeune couple libano-roumain, savourent le coucher de soleil. Ils ne feront probablement pas la piste des forts : Michel souffre d'une déchirure au genou. « Un brusque troplein de sport pourrait me casser la rotule », explique-t-il. « La bonne excuse », se moque sa compagne.

La nuit commence à tomber. C'est la fin du parcours. Route du petit Rhin, dernier pont et quai des Belges... Enfin ! Revoilà le point de départ. Il est 21h34, le trajet aura duré 12 heures.

CÉLINE JANKOWIAK