

Strasbourg / Conseil de communauté

Avis divergents
sur le vélo partagé

La création d'un système de vélos partagés sur le territoire de la CUS et le lancement de la procédure de délégation de service public pour exploiter ce service a été approuvé hier. Le débat a oscillé entre célébration pour les uns et déception pour d'autres.

Avec la présentation de son projet de vélo partagé à Strasbourg (DNA d'hier), Roland Ries a expliqué avoir tenu compte des « spécificités » strasbourgeoises, par rapport au système choisi par Paris et Lyon, qui repose exclusivement sur un opérateur privé. Une façon, pour le maire, de « conforter » le rôle d'initiateur sur le sujet en France – qui fait de Strasbourg la ville où la part modale du vélo dans les déplacements (8%) est la plus importante.

Dans son projet, il entend faire cohabiter un système locatif automatique 24h/24h (350 vélos) et des agences dites « humanisées » (1 500 vélos) avec du personnel dans les stations en journée pour louer des vélos, mais aussi pour s'occuper de gardiennage, de petites réparations et de la promotion des opérations (code de la rue, sécurité routière...). L'ensemble doit, à terme, être étendu sur le territoire de la CUS.

Si Myriam Gloppe, Eric Elkouby, Marie-Dominique Dreysé, Paul Meyer, Alain Jund, puis Denis Maurer, se sont félicités, voire enthousiasmés, de cette « échappée novatrice » en la matière, Robert Grossmann s'est dit « déçu », en rappelant tout ce qui avait été mis en œuvre par l'exécutif précédent pour le vélo. Jean-Emmanuel Robert a considéré, pour sa part, qu'il s'agissait d'« un concept qui correspond dans les grandes lignes à ce que propose déjà Vélocation », « le tout (...) géré en délégation de service public ». D'où « le rétro-pédalage, pour ne pas dire la rustine, par rapport aux engagements de campagne », a-t-il poursuivi.

Pour filer la métaphore, le conseiller strasbourgeois d'opposition a estimé que « la CUS n'endossera pas le maillot jaune du vélo partagé ». « Vous changez les pneus en repeignant partiellement le cadre et le guidon, plutôt que de changer de vélo ».

Roland Ries n'en a pas démordu, son système tient la route : « Strasbourg a ses spécificités, ce n'est pas la même chose qu'à Paris ou Lyon ». Qui plus est, le prix de revient est bien moindre : 1 000€ par vélo à Strasbourg – contre 4 000€ pour les contribuables parisiens ou lyonnais.

Ph.D.

COMMUNAUTÉ URBAINE

Transports collectifs : petite ceinture et grande rocade

A Strasbourg, la réunion publique sur les transports en commun de 2025, et le schéma à décider pour ce faire, a abordé notamment les extensions du réseau existant, en version interquartiers et inter-communes.

Schématiquement, les transports en commun d'aujourd'hui dans Strasbourg et ses proches environs sont structurés par la première ligne de tram nord-sud et, pour aller vite, ses variantes de renforcement dans les secteurs les plus denses ainsi que ses lignes de desserte est-ouest. Pour compléter efficacement ce réseau, un simple coup d'œil sur la carte suggère la figure du cercle. Tout d'abord intra-muros, pour relier les quartiers de Strasbourg entre eux sans passage obligé par le centre. Ensuite en première couronne autour de la ville, pour un circuit par les communes environnantes.

Ce jeudi soir, à la Cité de la musique et de la danse, la réunion a été riche en propositions. Jean-Claude Gutapfel, porte-parole du conseil de quartier Orangerie/Quartier des Quinze, a fait la promotion d'un dossier qui lui tient à cœur : le tramway de grande ceinture. Il faut imaginer la ligne 10 de bus en plus élargi, avec, comme mode de transport, « un tram sur pneu de construction alsacienne », indique Jean-Claude Gutapfel. Si tout le monde suit bien son regard (vers l'usine Lohr), c'est le portefeuille qui risque de ne pas suivre. On se rend bien compte, dans les débats, que la CUS a déjà fait ses calculs et envisage sérieusement de compléter le réseau de tramway par des bus à haut niveau de service. C'est moins le Translohr de Clermont-Ferrand, qui est cité par Roland Ries, que le Busway de Nantes.

« Un tram plaqué or »...

Du côté d'Eco-cité, Pierre Ozenne s'est déclaré « amusé qu'on découvre enfin les vertus du site propre pour les bus ». Mais l'association reste sceptique sur les bus à haut niveau de service, « qui ne permettront pas d'envisager un effet réseau pour le tram » et donc une adhésion du public et la fréquentation afférente.

« Parce qu'il fallait changer la culture des déplacements, on a fait, en quelque sorte, du tram plaqué or à Strasbourg », répond entre autres le maire. « Peut-être pourra-t-on, à l'avenir, envisager une baisse du coût sur les extensions », estime-t-il. Avant de laisser une porte ouverte sur l'après 2025.

Enfin, dans la salle, remonte la question des 14 gares TER que compte la CUS et qui pourraient constituer aussi une alternative intéressante au maillage par le tram, notamment dans sa fonction interquartiers et intercommunes. Une réflexion qui doit être lancée, reconnaît Roland Ries, avec les autres autorités organisatrices de transports.

MSK

La dernière réunion publique sur le sujet (secteur ouest) se tiendra le **lundi 10 mai** à partir de 18h30 au Maillon Haute-pierre.

Projet dans l'ancien haras :
la subvention de la discorde

La subvention d'investissement accordée par la CUS au projet Biocluster porté par l'Ircad, dans l'emprise du manège de l'ancien haras de Strasbourg, a fait se « cambrer » hier des élus de l'opposition strasbourgeoise et les élus écologistes.

■ « Personne n'aurait à l'idée de remettre en cause le travail qu'accomplit l'Ircad », ni la « nécessité de se développer » a souligné Huguette Dreikaus, conseillère communautaire, (du groupe UMP-Nouveau-Centre et Indépendants).

Avant de sonner la charge, l'instant d'après, contre le choix du site, « décidé seul par le maire », dans « un bijou du patrimoine ». Qui plus est, a-t-elle poursuivi, pour un projet qui ne représente que « 20% de la surface » des haras, contre « 80% consacrés à une opération commerciale ».

Et Huguette Dreikaus de dénoncer le faible niveau des loyers du bail emphytéotique de 52 ans que la Ville percevra : 77 000 euros/an – alors que, selon l'élue, il devrait être de 74 000 euros/mois.

Et ainsi, « la forme de concurrence déloyale », créée par rapport à d'autres commerçants. Des conditions de mise à disposition d'autant plus « avantageuses pour l'Ircad » qu'une subvention de « 660 000 euros doit être approuvée pour le Biocluster », a-t-elle considéré.

Avant de conclure qu'« une réhabilitation du site pour 17 millions d'euros », dans le but de le louer ensuite, eût été une solution « économiquement plus intéressante pour la Ville ».

Grossmann « perplexe »

□ Eric Schultz lui a emboîté le pas en rappelant que « les élus écologistes s'étaient déjà abstenus sur le projet de mise à disposition de ce site à l'Ircad », pour le motif de « la viabilité à moyen et à long termes », ainsi que la part trop importante selon lui, consacrée au commerce (80%). Aujourd'hui, l'élue des Verts strasbourgeoise s'est dit « étonné » d'avoir à contribuer, à hauteur de 666 000 euros, pour réaliser le Biocluster.

□ Pour le coup, Robert Grossmann – qui s'est dit « perplexe » – a été sur la mè-



Le projet de Biocluster porté par l'Ircad, dans l'emprise du manège de l'ancien haras de Strasbourg fait encore débat. (Photo archives DNA)

me longueur d'ondes : enfonçant le clou sur « la tromperie sur la marchandise » que représente le vote d'une telle subvention, alors que « le haras a été mis à disposition du P. Marescaux à titre gracieux ». Et l'ex-président de la CUS de demander toute la « vérité » et la « transparence » sur le sujet.

□ Jacques Bigot a lui aussi fait part de sa « perplexité », mais sur ce... débat « non compris » par certains. A savoir, le « regroupement d'entreprises en Biocluster », qui repose sur « l'alliance du privé et du public » et qui doit viser à concourir pour l'obtention d'un financement dans « le cadre du grand emprunt ».

Et ce, sur un « site emblématique à proximité de l'hôpital et de la fac de médecine », qui doit générer « des activités de chercheurs de très haut niveau ». « Un pari de cette nature qu'il faut faire », selon le président de la CUS, pour

promouvoir « l'attractivité européenne et mondiale » de Strasbourg.

□ Catherine Trautmann a abondé en son sens : ce « partenariat public-privé » permet au « projet pilote en France et en Europe de l'Ircad », dont « l'activité de recherche clinique offre des débouchés industriels », de prétendre à ces fonds.

Ries « consterné »

Le haras, a-t-elle poursuivi, étant par ailleurs, la solution la plus évidente pour la bonne raison qu'« il n'y a pas d'autre site disponible à proximité dans ce délai ». L'Ircad ayant une « participation dans chaque structure (restauration et hôtel) du projet, le produit de la ressource sera directement réinjecté » dans la recherche.

Et la vice-présidente de la CUS d'estimer que, compte

tenu des enjeux (développement économique et rayonnement scientifique), « avec le vote des 666 000 euros de subvention, on est loin des 17 millions d'euros qui auraient été nécessaires à la réhabilitation du haras ».

□ Roland Ries s'est dit « consterné » par le scepticisme affiché pour cette subvention destinée à un équipement d'intérêt général et s'est dit « ahuri » par le « retour de ce débat ». Et Jacques Bigot de conclure : « Il s'agit aussi de courage politique » dans ce projet, où « la démagogie » n'a pas sa place et où « 130 emplois sont à venir dans l'hôtellerie et la restauration ».

Philippe Dossmann

Huguette Dreikaus et Anne Schumann (par procuration) se sont prononcés contre cette subvention ; huit abstentions (dont notamment les élus Verts et écologistes, ainsi que Robert Grossmann et Jean-Emmanuel Robert).

Zones sensibles

■ En demandant un changement de « matrice » pour l'aménagement des zones d'activité de la CUS, Alain Jund (les Verts) s'est fait contrer hier matin à droite et à gauche.

Ce n'est pas en évoquant le grand hamster mais les principes d'aménagement des zones d'activité qu'Alain Jund s'est attiré des foudres tombées de tous bords alors même qu'il avait situé son intervention dans le cadre du développement de l'emploi et de la dynamique économique.

Citant l'Espace européen de l'entreprise à Schiltigheim et le Parc d'innovation d'Illkirch-Graffenstaden, l'adjoint au maire de Strasbourg chargé de l'urbanisme a dénoncé les « erreurs » du passé : « Tout

automobile, mono-fonctionnalité, gabegie dans l'utilisation de l'espace. » Pointant des délibérations adoptées le jour même, l'élue a le sentiment « que pour l'instant nous restons ancrés dans les schémas anciens et que nous ne nous orientons pas vers une économie de l'après pétrole ».

Pour Alain Jund, il est impératif de « changer de matrice » et d'intégrer dans l'aménagement des parcs d'activité les objectifs du plan climat en affirmant ou en réaffirmant diverses orientations :

une accessibilité qui ne repose pas exclusivement sur l'automobile, la mise en place de services annexes (restauration collective, commerces, services aux salariés...), une qualité urbaine et architecturale, des démarches col-

lectives en matière de gestion des déchets, de l'énergie et des déplacements, la prise en compte des performances énergétiques des bâtiments, une densité d'implantation destinée à éviter un « gâchis d'espace ».

« Chasse aux activités économiques »

A la périphérie, André Stoeffler (Holtzheim) et Jean Humann (Entzheim) ont désapprouvé des propos « idéologiques » et invité Alain Jund à venir sur le terrain. A droite, évoquant le contexte économique local, Pascal Mangin a parlé de « propos irresponsables » et pour Robert Grossmann « la bataille de l'emploi est prioritaire ».

Mais l'élue Vert a aussi été contré à gauche. Tout en considérant que « des évolutions s'imposent » et tout en citant des progrès, le président de la CUS, Jacques Bigot, entend éviter la transformation de l'agglomération en un « désert économique ». Pour Catherine Trautmann mettant en avant la priorité de l'emploi, il convient de « ne pas faire passer de mauvais messages ».

En désaccord avec « une vision idéologique des choses », Raphaël Nisand a été le plus virulent : opposé à « une réserve d'indiens sans emplois », le maire de Schiltigheim voit dans la démarche des Verts une « chasse aux activités économiques ». Et dire qu'Alain Jund pensait s'enfoncer « que des évidences » !

J.-J. Blaesius