

A l'arrière-plan, les premiers contreforts de la Forêt Noire, au premier plan une forêt de grues : celles du nouveau quartier des Deux-Rives. Symbole du renouveau urbain de l'Eurométropole.

LE SUPPLÉMENT

Eurométropole de Strasbourg L'autre capitale



Robert Herrmann
président de l'Eurométropole
de Strasbourg,
abat ses atouts



Économie
Une relance
de pointe



Grands projets
A la conquête
du Rhin

Robert Herrmann

“Notre nouvelle gouvernance a tout changé”

Pour Robert Herrmann, président de l'Eurométropole de Strasbourg, la façon de travailler des élus constitue le premier gage de réussite du territoire. Il explique pourquoi à *Régions Magazine*.

“Attention, la marche est un peu haute”. Toujours prévenant, Robert Herrmann préfère avertir son visiteur : la vue sur Strasbourg se mérite. Depuis le toit-terrasse du bâtiment de l'Eurométropole, la capitale alsacienne déploie ses fastes, patrimoniaux ou ultramodernes. La flèche de la cathédrale semble ainsi répondre aux rotondités du Parlement européen. En cette douceur vespérale d'un hiver qui n'a pas encore commencé, les premières hauteurs des Vosges se laissent deviner derrière les écharpes de brume. Pour le président de la métropole, c'est comme un plan grandeur nature qu'il aime à décrypter, faisant naître ici tel chantier, là telle nouvelle voirie, laissant entrevoir le territoire d'aujourd'hui, et pour partie, celui de demain. Passionné d'aménagement, celui qui est président de l'Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise est devenu un militant de l'Eurométropole et de son statut particulier, conféré par la loi MAPAM. Sans oublier qu'à l'ancienne Communauté urbaine de Strasbourg, il était vice-président délégué à la gestion du personnel. La collectivité avait alors été épinglée, voire même agrafée, par la Cour des Comptes. Le rapport de

2013 des sages de la rue Cambon y faisait apparaître un nombre d'heures travaillées par les agents bien insuffisant. Robert Herrmann

“En ce qui concerne le personnel, nous tiendrons nos objectifs, à savoir un millier de postes en moins d'ici la fin du mandat.”



© Jérôme Dorckel Eurométropole de Strasbourg

s'était alors attaqué à ce chantier, remettant l'administration dans l'orthodoxie des textes tout en échappant au risque de grève, signe distinctif déjà d'une méthode et d'un dialogue propres à l'élu. Marier la vision urbanistique et la bonne gestion, dans un climat de consensus, on pourrait en simplifiant à l'extrême, résumer ainsi la doctrine de ce membre du Parti Socialiste aux tendances nettement social-démocrates. Humaniste aussi, lui qui dans la préface du récent livre “Eurométropole de Strasbourg, l'audacieuse”, aime à rappeler que “la première richesse de l'Eurométropole est avant tout les femmes et les hommes qui la font vivre”. En 2014, les élections municipales ne lui conféraient qu'une majorité fragile à la tête de la nouvelle collectivité. Robert Herrmann met alors en place une méthode de gouvernance originale, et qui semble fonctionner, très au-delà des clivages politiques. Son mandat débute pourtant avec des contraintes fortes : une baisse drastique des dotations financières de l'Etat et la nécessité de faire baisser de près d'un millier le nombre de fonctionnaires territoriaux d'ici à la fin du mandat. Mais ce ne sont là que les parties les plus visibles d'un projet qui englobe développement écono-



Dans son bureau de l'Eurométropole, Robert Herrmann a répondu aux questions de Régions Magazine.

mique et développement durable, politique de transports et grands équipements. Dix-huit mois après son élection, un an après le changement de statut de l'agglomération, le patron de la seule Métropole française également capitale européenne fait le point sur son action pour les lecteurs de *Régions Magazine*.

Régions Magazine : depuis le 1^{er} janvier 2015, Strasbourg est devenue une "Eurométropole", grâce à la loi MAPAM (Modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles). Qu'est-ce que cela a réellement changé pour cette collectivité? Et pour ses habitants ?

Robert Herrmann : il y a quelque chose de très frappant, et qui nous revient d'un peu partout : la popu-

lation s'est approprié très vite cette appellation métropolitaine. Bien sûr, les gens n'ont pas forcément compris les changements institutionnels que cela peut recouvrir. Mais tout le monde a capté cette prise de valeur supplémentaire que représente la métropole par rapport à l'ancienne CUS (communauté urbaine de Strasbourg).

Ensuite, nous avons vécu un moment important, celui du changement de gouvernance. Nous avons conclu un accord avec plusieurs élus d'orientation politique différente, en forçant un peu la main de nos partis politiques respectifs, pour dépasser les clivages, au bénéfice de la population.

En tant que président issu du Parti Socialiste, j'aurais pu disposer d'une majorité, certes fragile, mais qui me permettait de gouverner,

bloc contre bloc. C'est exactement ce dont je ne voulais pas. Nous étions d'accord, avec ceux qui auraient alors été mes opposants, pour chercher un modèle de fonctionnement plus original et surtout plus efficace.

C'est ce qui a donné la situation actuelle. Je négocie toutes les décisions avec les huit vice-présidents de droite, les douze vice-présidents de gauche, et le vice-président écologiste. Qui emplissent chacun, quel que soit leur bord, des missions essentielles : **Roland Ries**, premier vice-président (PS) est en charge des transports et maire de Strasbourg, **Yves Bur**, premier vice-président (ex-UMP, non-inscrit), est pour sa part en charge du Plan Local d'Urbanisme regroupant nos objectifs d'habitat, de transport et d'environnement, une tâche primordiale. ▶

► **Alain Jund**, vice-président Europe-Ecologie-Les Verts, est responsable de toute la politique de l'énergie et de l'environnement.

RM : c'est une posture politique, ou cela a vraiment changé quelque chose sur le fond ?

RH : mais cela a tout changé ! D'abord en transformant du tout au tout l'ambiance de travail. Nous discutons beaucoup, les vice-présidents disposent d'une réelle part d'autonomie, de liberté. Le vice-président au logement, que je classerais plutôt à la gauche du PS, négocie en parfaite intelligence avec Yves Bur. La réussite de l'Eurométropole passe par là. Ainsi que la capacité à atteindre nos objectifs de gestion.

RM : à ce sujet, la communauté urbaine de Strasbourg avait été fortement stigmatisée par des rapports de la Cour des Comptes, sur le nombre d'heures travaillées par ses agents. Vous vous êtes engagé, pour votre part, à en réduire considérablement le nombre pendant la durée de votre mandat. Où en est ce projet ?

RH : il est en cours de réalisation, comme prévu, dans le cadre de nos économies de fonctionnement, et l'objectif sera tenu. Les deux administrations fusionnées (Ville et Métropole) comptent aujourd'hui près de 8.300 agents, dont 7.200 titulaires. Nous avons programmé d'en réduire le nombre de l'ordre de 10 %, sans suppressions de postes d'agents titulaires mais par le non-renouvellement. Je pense que c'est environ un millier de postes qui sera économisé d'ici à la fin du mandat et qui nous permettra de stabiliser les frais de personnel à leur niveau de 2012. Là encore, cette décision, pas facile à prendre vous l'imaginez, a été comprise et acceptée dans un climat de concertation entre élus métropolitains.

"La relation avec le maire, dont je suis toujours l'adjoint, peut paraître complexe, mais ça fonctionne bien !"



Robert Herrmann évoque les relations avec la Ville de Strasbourg et son maire Roland Ries (à gauche sur la photo)... dont il est l'adjoint.

RM : votre situation personnelle est un peu particulière. Vous êtes le président d'une métropole sans être le maire de la ville principale. A Strasbourg, vous êtes toujours adjoint du maire Roland Ries, avec lequel vous n'êtes pas toujours d'accord sur tout. N'est-ce pas un peu complexe ?

RH : avec le maire de Strasbourg, on discute, on débat, et à l'arrivée on s'entend sur les choses essentielles. Il n'y a aucun désaccord de fond, qu'il s'agisse de logement, de développement économique, de mobilité.

RM : comment distinguer les compétences d'une Eurométropole et celle de la ville ?

RH : la Communauté urbaine de Strasbourg, aujourd'hui Eurométropole, avait comme particularité d'être la plus intégrée de France. La mutualisation des services y était très développée et au fil des années les communes ont massivement transféré des compétences à l'intercommunalité. Aux domaines techniques se sont très vite rajoutés des secteurs clés comme le développement économique, les transports, l'urbanisme, le logement, la politique de la ville, l'environnement

qui nous a fait passer d'un rôle de collectivité de services à celui d'une collectivité stratégique.

L'Eurométropole est aussi compétente pour la réalisation et la gestion de grands équipements culturels et sportifs : stade de la Meinau, Zénith, médiathèques, piscines, patinoire... Schématiquement les équipements et les politiques publiques dépassant le cadre communal sont dévolus à la Métropole et toute la politique de proximité reste de compétence des communes. Mais ce n'est pas une règle absolue. Par exemple les grands musées strasbourgeois ou l'Opéra sont gérés par la ville centre. Bien sur le poids extrêmement important de Strasbourg dans l'agglomération lui confère un rôle central et pivot dans la **définition des politiques métropolitaines**. Pour que ce couple Eurométropole/Ville fonctionne il est indispensable que les deux têtes de l'exécutif partagent la même vision du développement de l'agglomération et les mêmes priorités, dans le respect de la place et du rôle de chacun. C'est le cas pour Roland Ries et moi-même. Et comme nous sommes voisins de bureau, les occasions de nous voir et de nous entendre sont nombreuses !

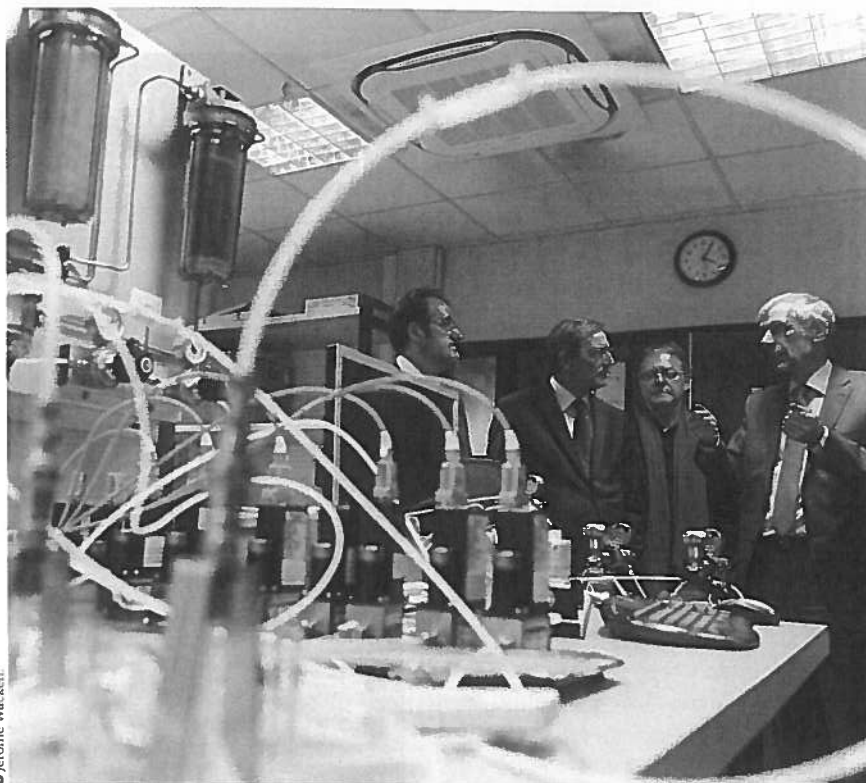
Pour en revenir à notre nouvelle gouvernance, elle nous a permis de voter notre PLU en première lecture à l'unanimité des maires, de tracer nos feuilles de route dans les domaines de l'économie, des transports et du logement jusqu'en 2030, de lancer les chantiers en faveur de la préservation du climat et de la transition énergétique, et de fixer un cadre budgétaire qui intègre le développement de tous nos territoires. Tout cela, notre coalition le facilite.

“Notre recherche d’alliance est devenue l’ADN de notre collectivité !”

Nous avons aussi résisté à ces écueils électoraux que constitueraient, pour notre unité, les élections départementales, puis les élections régionales. Chacun s'est exprimé, a soutenu les candidats de son propre camp, tout en “protégeant” en quelque sorte la Métropole. Il était donc naturel pour moi au soir du premier tour des élections régionales d'appeler **Philippe Richert**, candidat Les Républicains en tête, à une coalition droite-gauche, pour faire barrage au Front national bien sûr, mais aussi pour répondre à l'attente de nos concitoyens qui demandent une autre politique. Cela n'a pas été possible, je le regrette. C'est une évolution qui prendra du temps, je le sais.

RM : au sein de la Métropole, vous n'avez pas peur de fonctionner en circuit fermé ?

RH : bien au contraire, nous cherchons et multiplions les alliances. Cette démarche est même devenue l'ADN de la collectivité. Nous avons engagé ainsi des discussions positives avec le Conseil départe-



© Jérôme Wackert

Visite à l'ASPA (Association pour la Surveillance et l'Etude de la Pollution Atmosphérique en Alsace), haut-lieu de la lutte contre la pollution industrielle.

mental du Bas-Rhin (de droite), avec la nouvelle Grande Région (également de droite). Nous avons une relation naturelle avec Kehl, ville allemande de l'autre côté du Rhin, qui siège avec nous au sein de l'Eurodistrict et à laquelle nous serons reliée par une ligne de tramway “transfrontalière” en avril 2017. Nous voulons également nous rapprocher des villes du Bassin du Rhin Supérieur : Karlsruhe et Fribourg.

Nous travaillons aussi en partenariat avec la CCI de Strasbourg et d'Alsace, les chambres des Métiers et de l'Agriculture, et bien sûr l'Université unique de Strasbourg. Prenez le cas de l'Université par exemple, fondamentale pour nous de par son classement (NDLR : Strasbourg est la première université française hors Paris dans le classement international de Shanghai) et son rôle dans le domaine de la recherche et du développement économique de demain. La Métropole cofinance le contrat de Plan Etat-Région,

le contrat de ville, le PIA (plan d'investissements d'avenir), au total un milliard d'euros d'investissements en faveur du monde universitaire. Elle mène avec l'Université de Strasbourg une stratégie de coopération exemplaire, grâce à son président **Alain Beretz**. L'ensemble de ces partenariats crée un climat de confiance qui va s'installer dans la durée.

RM : l'Eurométropole de Strasbourg, ce n'est pas que Strasbourg, et en tant que président, vous en êtes le garant. Comment faire émerger aussi dans les projets, les 27 autres communes de la métropole ?

RH : et bientôt 32 puisque cinq nouvelles vont nous rejoindre en 2017... D'abord, nous avons renforcé le rôle de la conférence des maires, où tous les maires siègent et qui se réunit très régulièrement pour débattre. Il faut se souvenir d'une chose : lors des dernières élections municipales, ▶

► une dizaine de communes avaient fait campagne CONTRE la communauté urbaine, coupable à leurs yeux de tous les maux. L'idée, c'est donc de réconcilier chacun avec l'idée même de métropole.

Bien sûr, cela passe par des actes. Je pense notamment aux transports. Pendant des années, l'essentiel des investissements dans ce domaine a été consacré à Strasbourg et un peu à la première couronne. Désormais, les crédits vont prioritairement à la deuxième couronne. Nous avons beaucoup investi dans le tramway, il est devenu fondamental mais n'est pas pertinent partout. A nous de voir s'il faut le prolonger, choisir un mode de transport en site propre ou un nouveau type d'autobus "intelligent" (c'est-à-dire qui adapte son trajet à l'affluence en passagers et à la circulation) en fonction aussi des contraintes budgétaires.

A Strasbourg, les liens entre la métropole et la Ville sont extrêmement étroits, les locaux communs, et l'enseigne... double.



© Philippe Martin, Régions Magazine

Sous surveillance : l'emploi, l'usine d'incinération, l'aéroport

RM : à vous entendre, on a l'impression d'un tableau vraiment idyllique... Vous n'avez à faire face à aucune difficulté ?

RH : si, bien sûr ! J'en vois au moins trois, de taille et de nature différentes. D'abord, il y a l'emploi. Nous avons longtemps bénéficié d'une situation enviable en ce qui concernait le taux de chômage, plus bas que la moyenne régionale et nationale. Nous sommes en train, si j'ose dire, de recoller au peloton. C'est là notre préoccupation majeure, et tous nos efforts se concentrent sur le développement économique, avec tous nos partenaires. Nous avons ensuite un problème spécifique, mais délicat à traiter, avec l'usine d'incinération des déchets au Rohrschollen, dans le quartier du Port du Rhin. Traces d'amiante, fuite de chaudière, incendie en septembre dernier, climat social difficile : nous sommes actuellement obligés d'envoyer la majorité de nos déchets sur d'autres sites, hors métropole et même hors de la Région, ce qui coûte cher et pèse lourd sur notre budget. Comme la remise en normes de l'usine qu'il nous faudra bien réaliser. Enfin, si notre désenclavement routier et ferroviaire se poursuit, notre aéroport doit faire face à une concurrence difficile. Nous avons fait baisser les taxes de façon substantielle pour concourir à son développement, et en retour Air France supprime des lignes... Nous devons déjà affronter la concurrence de sept plateformes aéroportuaires, dont Bâle-Mulhouse, Baden-Baden, Francfort ou Stuttgart, sans parler de Paris que le TGV va rapprocher considérablement. Heureusement des compagnies low cost ont investi cet espace à prendre. Volotea, Easyjet, Ryanair ont conforté leur présence et participé à une légère hausse du trafic passagers. Mais il faut que cet élan s'amplifie, que les compagnies, à commencer par la compagnie nationale, nous aident dans ce chantier important. On comprendrait mal, dans notre combat pour le siège du Parlement européen, que notre aéroport soit moins bien desservi qu'auparavant, alors que la pression fiscale n'y a jamais été aussi basse.

Par ailleurs nous sommes parvenus à un accord avec la Région sur l'abonnement unique de transport. Dès l'automne 2016, les habitants de la Métropole, abonnés, voyageront avec la même carte sur le tramway, l'autobus et le TER. Nous allons continuer de développer le vélo, pour lequel Strasbourg fait déjà figure de pionnière, avec des pistes cyclables supplémentaires sur la première et la deuxième couronne. Et au-delà, nous avons bouclé l'accord avec l'Etat pour le Grand Contournement Ouest de la ville pour délester le boulevard périphérique de l'agglomération du transport grande distance. Outre la baisse de pollution que ce projet va engendrer, il va nous permettre de transformer l'auto-route qui traverse la ville en voirie

de desserte apaisée, qui pourra ainsi accueillir les transports en commun.

Tout cela profite à l'ensemble de ses habitants. Et l'on peut en dire autant de notre politique du logement, du

“Eurométropole, siège de la Grande Région, capitale européenne, achèvement du TGV-Est : à nous de savoir utiliser ces atouts.”



© Jérôme Dorckel Eurométropole de Strasbourg.

Robert Herrmann visite de nombreuses entreprises strasbourgeoises. Ici sur le site de Sermes, en compagnie de Catherine Trautmann.

travail mené en matière énergétique avec le développement de la biomasse, ou encore de notre stratégie européenne.

N'oubliez pas que Strasbourg est d'ores et déjà désignée par la loi, comme capitale de la nouvelle grande Région. Elle est la seule à bénéficier du nouveau statut métropolitain tout en étant capitale européenne, siège du Parlement européen bien sûr, du Conseil de l'Europe. Notre ville est aussi la capitale du droit européen avec la présence de la Cour européenne des Droits de l'Homme, garante des libertés publiques au sein de l'Union européenne. Au total Strasbourg abrite une vingtaine d'institutions européennes ou organisations de coopération internationale toutes réunies dans le quartier du Wacken. Elle accueille également 46 ambassades et une trentaine de consulats. Dans ce contexte, l'achèvement du TVG-Est, effectif en juillet plutôt qu'en avril comme prévu initialement, va mettre Strasbourg à 1h48

de Paris. Notre Quartier d'Affaires, est un atout supplémentaire. A nous de savoir l'utiliser ! ■

Propos recueillis par Philippe Martin

Frontière Humaine, unique au monde

RM : l'une de vos grandes fiertés, quand vous parlez de Strasbourg, c'est "Frontière Humaine".

De quoi s'agit-il au juste ?

RH : oui, c'est exact. Strasbourg accueille depuis 1989 le siège mondial du programme Frontière Humaine (*Human Frontier science program*). Cette organisation scientifique internationale soutient la recherche fondamentale aux frontières des sciences de la vie, par le biais de subventions de recherche pour la collaboration entre laboratoires de différents pays et de bourses postdoctorales pour les jeunes chercheurs souhaitant élargir leur expertise dans un laboratoire à l'étranger.

Chacun des lauréats de ce programme est sélectionné sur la base des critères internationaux les plus strictes en termes d'excellence et de créativité. Parmi ces lauréats, 25 sont devenus par la suite Prix Nobel, 24 sont membres de l'Académie des Sciences, et d'autres ont été retenus lors de sélections prestigieuses telles que les *Starting Grants* du Conseil européen de la recherche ou le *Director's pioneer Award* de l'Institut national de la santé des Etats-Unis. HFSP dispose d'un budget annuel de 57 millions de dollars provenant de contributions de nombreux pays, dont la France, le Japon, l'Inde ou les Etats-Unis.

Vue aérienne de la partie nord du Port autonome de Strasbourg, qui accueille plus de 10.000 emplois.

Economie : le cap est tracé

Après une période de recul, l'Eurométropole fourmille de projets de nature à relancer son activité, et ses emplois.

Pendant des années, l'Alsace, et singulièrement la ville de Strasbourg, ont bénéficié d'une sorte de micro-climat en matière de chômage : un taux de deux, trois, voire quatre points sous la moyenne nationale. La proximité de l'Allemagne, drainant chaque jour ses 130.000 travailleurs frontaliers, la présence de quelques fleurons de l'industrie, celle de nombreux sièges sociaux ou institutionnels à commencer par ceux de l'Europe, suffisaient

largement à placer le territoire à une place très convoitée. Mais la crise est passée par là. Comme partout ailleurs, l'industrie alsacienne en a été la victime. Avec un recrutement intensif de travailleurs venus des pays de l'est, le voisin allemand a quelque peu diminué son insatiable appétit de main d'œuvre française. Et le taux de chômage s'est accru inexorablement, jusqu'à passer la barre des 10 % y compris dans l'enceinte de la métropole. Mais

celle-ci est bien décidée à se battre, en s'appuyant sur d'incontestables atouts.

A commencer par la diversité économique du territoire. Pas de mono-industrie à la mode lorraine ou nordiste, mais un grand nombre de marques, de firmes, d'activités variées, permettant de mieux résister aux secousses économiques successives qui ont frappé le textile, la sidérurgie, pour ne pas parler de la mine, sous d'autres cieux pas si lointains. ▶

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

► Ensuite, une Université hors pair, la première après Paris au classement de Shanghai, et qui ne se contente pas d'exhiber ses trois prix Nobel pour faire joli. A Strasbourg, le monde universitaire est étroitement imbriqué avec l'univers économique. Première région française pour l'accueil d'étudiants étrangers, 2^{ème} pour l'attractivité des chercheurs étrangers, 3^{ème} pôle de recherche publique et en termes de dépôts de brevets européens dans le secteur pharmacie/biotechnologie, c'est une ruche foisonnante et tournée vers l'emploi, de demain et d'aujourd'hui.

Enjamber le Rhin

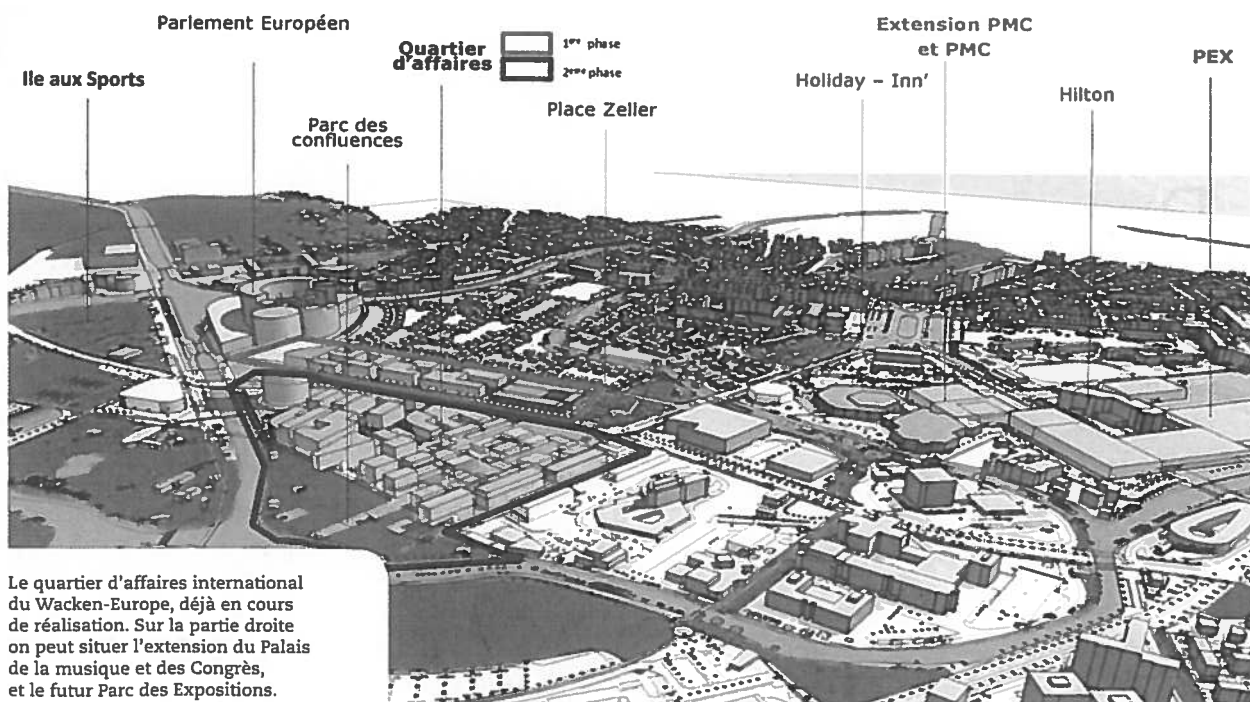
L'Eurométropole bénéficie également d'une zone d'activités puissante, celle du Port Autonome de Strasbourg, le deuxième port fluvial de France après Paris, ses 320 entreprises et ses 10.000 emplois, sa liaison directe vers les grands ports du nord, Anvers ou Rotterdam, et son ouverture vers le monde entier.

Un secteur en pleine relance, avec quelques belles reprises d'entreprises ces dernières années, un territoire en redémarrage urbain avec le projet d'agglomération des Deux-Rives, tourné vers la reconquête de l'axe Strasbourg-Kehl, tout simplement le plus grand projet urbain strasbourgeois depuis la construction de l'ancien quartier impérial allemand entre 1871 et 1918 ! D'ici 20 ans, près de 20.000 habitants seront venus habiter ce quartier, avec 8.500 emplois à la clef. Et le tramway vers Kehl, en fonctionnement dès 2017, gommpera en quelque sorte cette frontière naturelle qu'est le Rhin.

D'autres projets emblématiques de la métropole, comme celui du Campus Central et du Campus Tech Med, en cours de réalisation, qui regroupera en plein centre de Strasbourg, sur le site des Hôpitaux Universitaires, activités de soins, labos de recherche et d'ingénierie, centres de formation, sites d'accueil d'entreprises, pépinières de start-ups (lire en pages suivantes l'interview de Catherine Trautmann).

La métropole recèle encore bien d'autres projets, comme celui du quartier d'affaires international proche du Parlement européen qui va proposer plus de 100.000 m² de surfaces d'activités haut-de-gamme, ce qui permettra (entre autres) de maintenir en Alsace le siège d'Adidas qu'on croyait parti vers Paris... La liste des atouts serait encore longue à établir : huit aéroports dans un rayon de 200 km, une qualité de vie appréciée des salariés de toutes origines, un tourisme florissant. Mais tout cela n'aurait guère de sens sans une volonté politique au sens le plus large du terme. Celle-ci s'est concrétisée dans la feuille de route Strasbourg Eco 2020, devenue récemment Strasbourg Eco 2030. Le cap est tracé, il faut le tenir. Et si l'on veut regarder de plus près comment font ceux qui réussissent, il n'y a que le Rhin à traverser : de l'autre côté, le Bade-Wurtemberg affiche fièrement un chômage à 4 %... ■

Ph.M.



"Nous avons repris la main"

Catherine Trautmann, vice-présidente de l'Eurométropole en charge de l'économie, détaille pour *Régions Magazine* le plan Strasbourg Eco 2030.

Le parcours politique de Catherine Trautmann ressemble un peu aux premiers contreforts des Vosges, que l'on aperçoit des hauteurs de Strasbourg : rectiligne, mais avec des hauts et des bas. Les hauts l'ont conduite aux plus hautes fonctions de l'Etat (ministre de la Culture de Lionel Jospin, secrétaire d'Etat aux personnes âgées de Michel Rocard) et des territoires (députée du Bas-Rhin, députée européenne, maire de Strasbourg à deux reprises). Les bas l'ont poussée à quitter ses fonctions, parfois volontairement comme lorsqu'elle démissionna de son poste de maire de Strasbourg pour entrer au gouvernement, parfois moins. En

particulier la dernière fois, lorsque le Parti Socialiste dont elle porte les couleurs depuis trente ans l'a fait reculer d'une place sur sa liste aux élections européennes... lui faisant du même coup perdre son mandat de députée.

Aujourd'hui, si elle a gardé des fonctions à la Commission européenne, c'est à l'Eurométropole de Strasbourg qu'elle réserve son activité politique. Vice-présidente en charge, entre autres, de la stratégie économique, elle porte

"Nos richesses sont atypiques mais réelles."



la parole de la Métropole dès lors qu'il s'agit de défendre la ville où elle est née. Pour *Régions Magazine*, elle fait le point sur quelques-uns de ses dossiers les plus importants.

Régions Magazine : la dimension industrielle de Strasbourg a beaucoup souffert ces vingt dernières années. Pourquoi ?

Catherine Trautmann : contrairement à d'autres sites français, nous n'avons pas eu la chance que les gouvernements, quel qu'ils soient, nous attribuent l'implantation d'une filière industrielle. Or, si nous sommes la seule ville après Paris à être dotée de fonctions internationales, nous ne sommes qu'une métropole moyenne à l'échelle de l'Europe, avec peu de réserves foncières, et un tissu industriel varié.

A contrario, si nous sommes en situation de périphérie Est pour la France, nous sommes le premier territoire de l'ouest pour le reste de l'Europe... Nos richesses sont atypiques mais réelles : l'accès direct au corridor rhénan, la présence du deuxième port fluvial et urbain de France, la puissance de notre communauté scientifique et médicale... Nous allons, très prochainement, bénéficier d'une ligne de TGV complète de Paris jusqu'à l'Allemagne, jusqu'à Munich et même au-delà.

Mais c'était à nous, en quelque sorte, de reprendre la main. De revenir sur de l'investissement de long terme plutôt que sur des solutions d'urgence. Certes, nous avons perdu beaucoup d'emplois dans le secteur secondaire, mais nous ▶

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

▶ restons, avec la Franche-Comté, la première Région industrielle de France. Notre premier objectif a été de chercher des partenaires pour bâtir une stratégie. D'où la feuille de route *Strasbourg Eco 2020*, devenue depuis *Eco 2030*, à laquelle sont venues s'agréger autour de l'Eurométropole et de la ville, la Région, le Département, l'Université, les Chambres de commerce et des Métiers, les grandes entreprises. Nous venons de faire adopter cette nouvelle feuille de route par le conseil de l'Eurométropole, elle a été votée à l'unanimité (moins une voix, celle du Front National).

RM : quel en est l'objectif premier ?

CT : c'est, d'abord, de recréer de la confiance. Nous sommes pour le moment la seule Métropole de la nouvelle Région, au regard de la loi NOTRe, et nous accueillons aussi le siège de ce nouveau territoire de 5,5 millions d'habitants. Cela nous donne des responsabilités supplémentaires, celles d'affirmer notre leadership en réseau, et au service de tous.

C'est pourquoi, plutôt qu'une liste de projets, nous avons adopté un document collaboratif, après un appel à contributions qui a connu un grand succès, puisque nous en avons reçu plus de 300, ce qui prouve bien le besoin des acteurs du territoire de se connecter.

Bien sûr, cette feuille de route partagée n'est pas qu'un catalogue de bonnes intentions. Elle contient par exemple un plan habitat très ambitieux, qui prévoit la construction de 3.200 logements par an, soit une croissance de 3,6 % chaque année. Elle étend notre Plan Université au Campus Tech Med, spécialisé dans les technologies médicales et les thérapies nouvelles.

Elle lance des concours ouverts aux entreprises créatives, particulièrement les PME : 300 d'entre



© Jérôme Doriel - Eurométropole de Strasbourg

Catherine Trautmann, ici en visite sur le site de Punch : "tout est fait désormais pour ne pas abandonner une entreprise ou un site industriel."

elles participent déjà à nos deux appels à projets, *Tango* et *Scan*, qui ont donné lieu à des initiatives étonnantes, comme l'exploration de la cathédrale en 3D. Sans parler de notre fabrique numérique le *Shadok*, bâtiment totem de la French Tech (*lire en encadré*).

Elle développe notre politique d'ac-

compagnement, c'est par exemple fait très plaisir, c'est par exemple de voir des entreprises que nous avons sollicitées, envisager d'accompagner ou d'accueillir des start-ups...

RM : vous êtes également présidente du Port Autonome de Strasbourg, et vous portez de ce fait un ambitieux projet d'économie circulaire...

CT : le port, c'est 320 entreprises, 10.000 emplois, un peu plus de 9 % de toute l'activité économique de l'Eurométropole. C'est une connexion unique vers les ports du nord de l'Europe, mais aussi un carrefour ferroviaire. C'est une plateforme énergétique, grâce à notre centrale biomasse. C'est un projet d'écologie industrielle et circulaire, lié à la valorisation des déchets et, en gros, de tout ce qui passe par le port : résidus organiques, papier-carton, déchets bois, palettes. L'idée de départ est simple : les uns ont besoin d'énergie, les autres produisent des déchets. Donc valorisons ce que produisent les uns au profit des autres.

Le port autonome allie plateforme énergétique, écologie industrielle et économie circulaire.

cueil d'événements et de congrès, avec la rénovation en cours de notre Palais des Congrès et un quartier d'affaires international dont la première tranche est déjà remplie, alors que nous recevons déjà des candidats pour la deuxième phase (et il y en aura une troisième !).

Il faut aussi noter que le secteur privé y croit et s'investit : ce qui me

Mais cela va déjà plus loin : il s'agit de mutualiser des achats, des équipements (par exemple une centrale de lavage de poids lourds qui peut servir à plusieurs sociétés), de mettre en place un plan de déplacement du personnel commun à plusieurs entreprises. 25 d'entre elles adhèrent déjà à cette initiative, aux côtés d'un organisme comme l'ADEME, et je peux vous dire que dans ce domaine il y a des projets vraiment révolutionnaires qui vont arriver sur la table...

Nous avons aussi réalisé quelques très belles reprises, je pense par exemple à Punch qui a repris l'ancienne usine General Motors et emploie désormais plus de 1.000 salariés sur ce site (lire en pages suivantes). Cela fait aussi partie de notre stratégie : tout est fait pour ne pas abandonner une entreprise ou un site industriel, pour lui permettre de poursuivre ou de se transformer.

RM : et puis il y a ce qui constitue en quelque sorte votre vitrine, la filière Next Med...

CT : oui, il s'agit de construire un nouveau Campus, à la fois dans des bâtiments réhabilités sur le site des Hôpitaux civils de Strasbourg et dans des immeubles neufs, un ensemble de 30.000 m² en plein cœur de Strasbourg, qui accueillera 1.300 emplois, et dont 3.000 m² seront réservés aux start-ups spécialisées dans le numérique médical.

Le rayonnement transfrontalier et international du site permet de relier les compétences de recherche, soin, formation, implantation de grands groupes et création de start-ups. Cette valorisation du campus **Med Tech**, outre l'implantation de géants mondiaux (Covidien, GE, Storz, Siemens...), permettra à Strasbourg de se différencier des autres pôles médicaux européens pour s'inscrire dans une vision d'avenir.



Le bâtiment du Shadok, sur la presqu'île Malraux, a été inauguré au mois d'avril par Axelle Lemaire (en médaillon).

Le Shadok, haut lieu du numérique strasbourgeois



Il porte le nom d'une célèbre créature d'un dessin animé célèbre des années...70. Mais le bâtiment du Shadok, inauguré le 11 avril dernier par la secrétaire d'Etat au numérique **Axelle Lemaire**, n'a rien d'un gag. Installé dans l'ancienne friche Seegmuller sur la presqu'île Malraux, au cœur de la capitale alsacienne, il a nécessité un peu plus de 6,3 M€ de travaux pour le transformer en espace ouvert aux nouvelles technologies. Espace public de 2.000 m² dédié à l'expérimentation numérique, à la culture, à la formation et à l'hébergement de start-ups, il multiplie ateliers ludiques, spectacles et expositions.

Pour son ouverture, le dessinateur et architecte belge **Luc Schuiten** avait proposé une série de croquis présentant le Strasbourg du 22^{ème} siècle, doté d'immeubles végétalisés et d'une cathédrale... à deux flèches. Ouvert six jours sur sept, souvent après minuit, soutenu par la Métropole, la Ville, l'Université et des investisseurs privés, le Shadok est d'abord tourné vers la professionnalisation des métiers du numérique, avec un espace de *coworking*, un *fab-lab* doté d'imprimantes 3D ou de machine de découpe laser, un studio d'enregistrement. Le Strasbourg de demain s'y prépare assurément.

A l'heure actuelle, 1.000 emplois ont été créés et plus d'une vingtaine de start-ups se sont implantées sur le campus dans 3.800 m² d'immobilier dédié. Cette dynamique forte a été repérée par la mission FrenchTech qui l'a récompensée en lui attribuant le précieux label dans le domaine des technologies médicales d'excellence. ■

Propos recueillis par Philippe Martin

Le nouveau visage de l'Eurométropole

Renouvellement urbain et grands projets restructurent l'agglomération à un rythme spectaculaire. Au programme : meilleure cohérence urbaine, logements et qualité de vie.



De nombreux aménagements transforment Strasbourg et l'ensemble de l'Eurométropole en un "tout" cohérent, parsemé de zones naturelles et de lieux de culture, de création ou d'activités économiques. Ces interventions tous azimuts veulent aussi faire de l'agglomération un lieu à habiter et à vivre autrement, avec deux maîtres-mots : créer du lien et vivre ensemble.

Projet d'urbanisme majeur, la restructuration complète de l'axe **Strasbourg-Kehl** bat son plein, sur une large bande de 250 hectares traversant la ville d'est en ouest, au sud du centre-ville.

Logement : beaucoup et bien

3.200 logements sont construits chaque année dans l'Eurométropole depuis 2007, dont 1.300 logements sociaux. La quantité ne nuit pas à la qualité : bâtiments neufs et rénovés respectent des normes environnementales exigeantes, tandis que les aménagements urbains privilégient les lieux mêlant habitat, activités et espaces publics naturels. Depuis 2009, la ville de Strasbourg mise aussi sur l'implication des citoyens dans leur logement et leur quartier, via l'habitat participatif et l'autopromotion. Plusieurs villes de l'Eurométropole, comme Illkirch-Graffenstaden ou Ostwald, ainsi que l'aménageur SERS et le bailleur social Habitat de l'Ill lui ont emboîté le pas pour encourager ces initiatives citoyennes. L'Eurométropole compte ainsi aujourd'hui plus de 20 bâtiments écologiques à l'initiative de groupes de "futurs voisins". Pionniers en la matière, les Strasbourgeois sont à l'origine de deux réseaux nationaux d'habitat participatif : celui des associations (Coordin'action) et celui des collectivités (RNCHP).

**D'ici à 2020,
20.000
nouveaux
habitants sur
le quartier des
Deux-Rives**

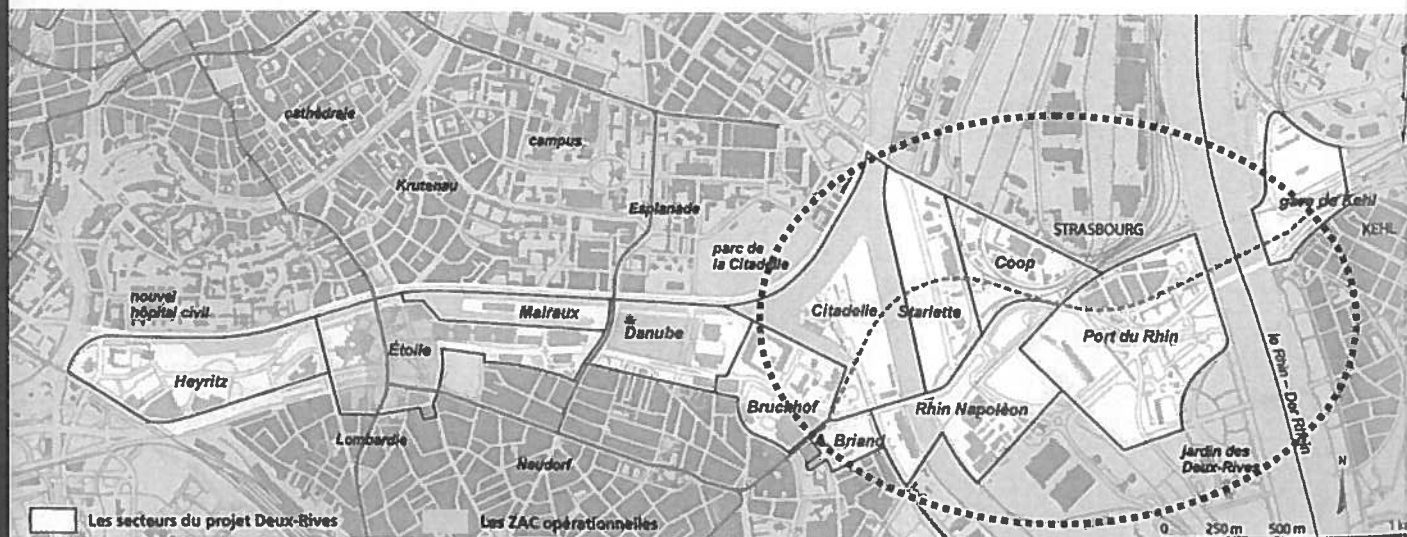
Ce réaménagement ambitieux est le plus grand projet d'urbanisme strasbourgeois depuis la construc-

tion, entre 1871 et 1918, du quartier impérial allemand de la Neustadt. Il permettra d'inclure à la ville les friches portuaires rhénanes, de renforcer la continuité entre le centre et les quartiers sud et d'améliorer sa liaison – y compris en tram à partir de 2017- à la ville allemande de Kehl, située de l'autre côté du Rhin.

Le chantier va bon train. Les quartiers du **Heyritz**, de **l'Étoile** et du **Brückhof** ont été remodelés en un ensemble de parcs urbains, de logements, de locaux d'activités et de lieux culturels ou sportifs. Et le

long des berges, les anciens quais de déchargement terminent leur mue. Sur la **Presqu'île Malraux**, les bâtiments désaffectés des armateurs sont devenus médiathèque, logements universitaires, appartements, restaurants et espaces dédiés à la création numérique (Shadok et Plage digitale). Et sur les quais voisins, les 7 hectares du nouvel **écoquartier Danube** se garnissent peu à peu. En 2021, les projets successifs y auront installé un nouvel Ehpad, 18.000 m² de bureaux et commerces, une école maternelle, 680 logements sociaux ▶

(suite en page 36)



La restructuration de l'axe Strasbourg-Kehl, menant au Pont de l'Europe et à l'Allemagne, concerne une zone de 250 hectares, sur 5 kilomètres.



Les nouveaux quartiers intègrent logements, équipements collectifs de loisirs, transports en site propre, comme ici le tramway qui reliera bientôt Strasbourg et l'Allemagne.

► et privés, traditionnels ou en habitat participatif (*lire en encadré*) et une tour à énergie positive de 10 étages, Elithis.

Plus à l'est encore, le projet d'aménagement **Deux-Rives** transformera d'ici 2020, 80 hectares de friches portuaires (Citadelle, Rhin Napoléon, Starlette, Coop et Port du Rhin) pour y accueillir 20.000 nouveaux habitants, des espaces publics et de nouveaux lieux d'activité (*lire dans les pages suivantes*). Dès l'an prochain, la clinique Rhena y regroupera les trois cliniques strasbourgeoises Adassa, Diaconat et Sainte-Odile. Un pôle de création mêlant salles de concert et lieux artistiques animera les bâtiments de l'ancienne entreprise Coop.

Au nord de la ville, à la lisière avec **Schiltigheim** et le quartier européen, c'est le **projet de pôle économique Wacken-Europe** qui transforme les lieux. Sa première phase achèvera l'an prochain la modernisation et l'**extension du Palais de la musique et des congrès**. Plus tard viendra un nouveau **Parc des expositions** de

2 hectares dont 5.000 m² de halles couvertes. La **construction d'un Quartier d'affaires international** de 4 hectares, dédié au tertiaire supérieur international, est désormais plus qu'un projet.

Les communes environnantes ne sont pas oubliées.

Et partout ou presque, la physiologie des quartiers évolue pour devenir plus ouverte et plus attractive. Un premier programme de rénovation urbaine a déjà transformé cinq quartiers construits dans les années 60 (quatre à Strasbourg, un à Lingolsheim). 1,7 milliard d'euros y ont été investis par la collectivité, les bailleurs sociaux et les entrepreneurs privés depuis 2010, pour rénover

l'habitat et en restructurer les abords. Un nouveau programme modifiera d'ici 2020 la configuration de dix-huit quartiers supplémentaires dans les communes de **Strasbourg, Schiltigheim, Bischheim, Lingolsheim et Illkirch-Graffenstaden**. A l'issue de ces deux programmes, le cadre de vie du quart de la population de l'Eurométropole aura été rénové et restructuré.

A l'échelle de l'Eurométropole, plusieurs autres projets d'aménagement transformeront les points d'articulation entre la ville de Strasbourg et les communes de la première couronne, en parallèle d'un plan de transports qui les reliera entre elles, conformément au récent Plan local d'urbanisme métropolitain.

Au sud de Strasbourg, l'**aménagement du futur quartier Baggersee** renforcera la continuité avec la ville d'Illkirch-Graffenstaden. Ce secteur constitue aujourd'hui une sorte d'intervalle entre des quartiers résidentiels relativement

(suite en page 38)

GRANDS PROJETS URBAINS

► isolés, barré de routes qui longent un centre commercial. D'ici 2022, ces 62 hectares deviendront un lien urbain entre les quartiers sud de Strasbourg et Illkirch-Graffenstaden, où se trouvent l'un des campus de l'Université et un parc d'innovation dédié aux biotechnologies. 4.000 logements (dont 35 % de logements sociaux) et 12 hectares d'espaces verts et d'infrastructures multimodales y sont prévus.

Au Nord, l'Eurométropole veut faire un sort aux problèmes d'accès et d'implantation des commerces de l'énorme zone commerciale de **Mundolsheim-Vendenheim** (100 hectares sur quatre communes différentes). Son réaménagement permettra de valoriser son implantation et sa connexion au centre-ville de Strasbourg et au nord de l'Alsace. Un aménageur a été désigné fin 2013, pour de premières transformations attendues en 2017. Non loin de là, le site de l'ancienne raffinerie de **Reichstett** sera dépollué et proposé en espace d'activité industrielle,

28 maires et des milliers de citoyens pour un PLU modèle

Le Plan local d'urbanisme métropolitain adopté en novembre 2015 fixe les objectifs des transformations urbaines de l'Eurométropole à l'horizon 2025/2030. Source de cohérence pour l'avenir des 28 communes de l'Eurométropole, il intègre également les programmes de l'habitat et des déplacements, définis à l'issue d'un processus de co-création entamé dès 2009 : concertations, ateliers, débats et consultations publiques ont nourri les réunions de concertation entre l'ensemble des maires de l'agglomération. Le résultat - référence du devenir de la cité - ressemble à un défi lancé aux urbanistes : l'agglomération doit accueillir 50.000 nouveaux habitants d'ici 2020, lutter contre l'étalement urbain et renforcer son offre en lieux attractifs d'activités économiques et culturelles.

tandis qu'un nouveau quartier de 29 hectares sera aménagé au nord de cette commune de la deuxième couronne.

Enfin, à l'ouest de l'Eurométropole, les quartiers strasbourgeois de **l'Elsau** et de **la Montagne-Verte** seront rénovés puis désenclavés dans quelques années, au terme du réaménagement qui transformera l'autoroute actuelle en voie de desserte apaisée.

Au-delà, il s'agit de redessiner la transition entre la Plaine d'Alsace

agricole et l'urbain, au sein d'espaces naturels reconnus pour leur importance environnementale. Les communes de la première couronne proposeront donc de nouveaux logements autour des infrastructures de transport existantes et futures. A **Eckbolsheim**, le futur quartier Jean Monnet de 4,4 hectares offrira 350 logements qui sortiront de terre dès 2017. ■

Véronique Parasote

Dès 2016, le Palais de la Musique et des Congrès proposera un bâtiment entièrement rénové, agrandi sur une surface totale de 45.000 m², et doté de trois amphithéâtres offrant près de 3.800 places.



"Révéler la ville-port rhénane"

Paysagiste-urbaniste, co-fondateur de l'agence Ter, Henri Bava est chargé d'imaginer l'est de Strasbourg, dans le cadre du projet Deux-Rives.

Régions Magazine : comment voyez-vous le territoire des Deux-Rives, avec vos yeux de paysagiste ?

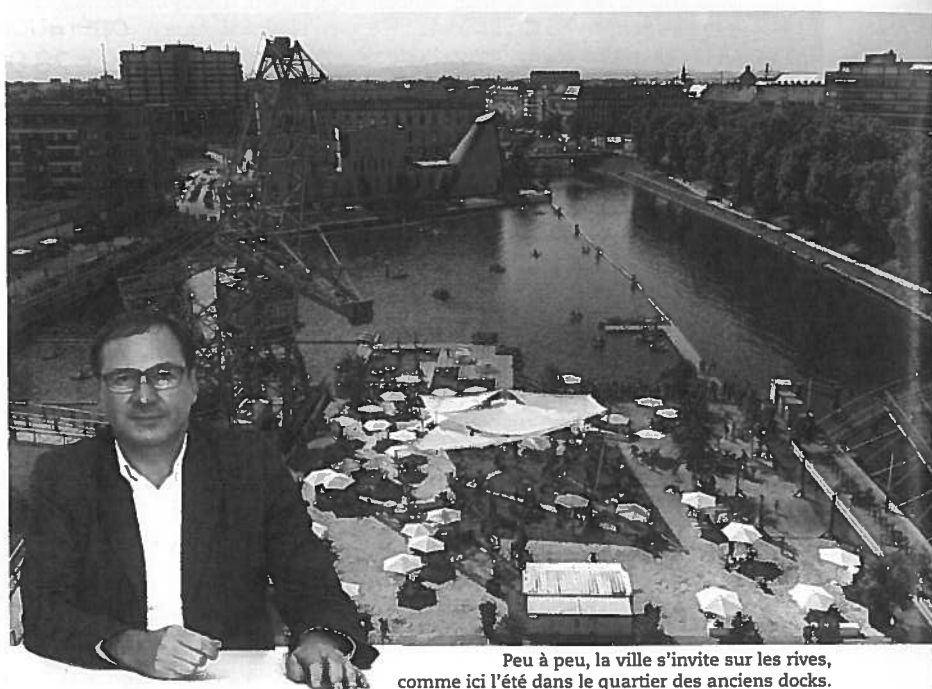
Henri Bava : ces 80 hectares dans l'est de Strasbourg sont bordés d'un côté par le contexte enveloppant du centre-ville et ses berges sur la rivière Ill, et de l'autre, par le grand paysage du fleuve où l'espace s'étire et s'étend jusqu'à l'horizon. Ce territoire est fait de friches industrielles et d'îlots urbains, au milieu de canaux et de bassins. Car Strasbourg s'est construite sur un port, que l'on a repoussé toujours plus loin, vers le Rhin.

La ville a toujours été un port, mais sans l'afficher : elle semble pour l'instant être "à côté" de son port rhénan. Le projet est donc de faire lien avec le Rhin, son histoire et sa géographie, en renforçant les continuités avec les autres quartiers de Strasbourg et, bien sûr, avec Kehl.

RM : donc retrouver du lien entre l'ouest et l'est du territoire ?

HB : oui, mais pas seulement. Sur une carte apparaissent, certes, les infrastructures horizontales et la ligne de tram qui ira jusque Kehl. C'est le sens de l'évolution urbaine. Mais le tracé des canaux laisse deviner l'autre direction, nord-sud, le long du Rhin, vers les forêts alluviales encore en place. Tout rappelle que l'est de Strasbourg était un marais, une partie du Ried alsacien.

Je souhaite révéler les anciens bras du Rhin, devenus canaux ou remblayés, qui liaient entre eux des bassins de biodiversité, dans une zone inondable. Cette écologie initiale inspire le projet.



Peu à peu, la ville s'invite sur les rives, comme ici l'été dans le quartier des anciens docks. Au premier plan, Henri Bava.

RM : alors, comment retransforme-t-on Strasbourg en "ville port" ?

HB : il faut réinviter l'eau partout dans la ville, et inviter la ville sur les rives du fleuve !

Concrètement, cela veut dire profiter de la présence de l'eau sur les friches portuaires - comme Citadelle, Starlette ou le Rhin Napoléon - en y densifiant le bâti pour laisser aussi place à la nature le long des rives, aux espaces publics, à un réseau de mobilités douces, de pontons et de parcs reliant les bâtiments d'habitation et de commerce.

Il faut garder les équipements portuaires, comme cela a été fait pour la grue de la presqu'île Malraux, et pourquoi pas prolonger l'ancienne digue du quartier Citadelle par une passe-

relle, vers le parc de la Citadelle, l'Esplanade et les universités.

De même, le quartier Coop gardera son héritage architectural et accueillera une promenade urbaine reliant le canal Vauban, Starlette et les rives du fleuve.

Pour le quartier du Port du Rhin et ses habitants, il faut créer une continuité avec le Jardin des Deux-Rives au sud, et prolonger les rues transversales existantes pour qu'elles mènent jusqu'au futur parc des rives du Rhin.

A cet endroit, la vue est dégagée. On voit les Vosges à l'ouest, la Forêt-Noire à l'est et on se sent vraiment au creux de la vallée. Mais on se sent aussi au cœur de l'Europe. On trouve là tout l'esprit de la métropole rhénane ! ■

Propos recueillis par Véronique Parasote

Le double défi des transports strasbourgeois

Crédit photo : aepict

Au fil des années et des programmes,
Strasbourg est devenue une ville pour les cyclistes.

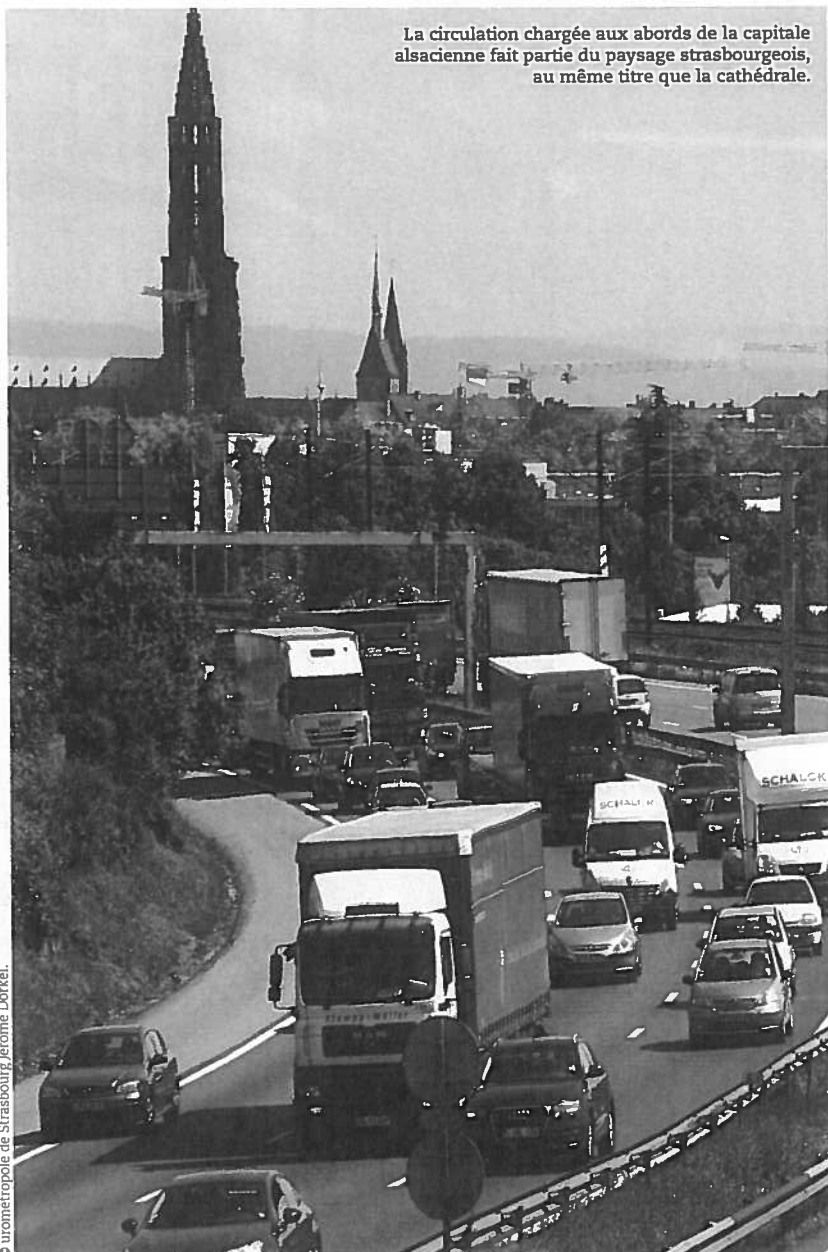
Améliorer à la fois la qualité de l'air et la mobilité au service des habitants : l'Eurométropole apporte une diversité de solutions à cette équation.

L'Eurométropole de Strasbourg multiplie les initiatives pour développer une mobilité du quotidien équilibrée et saine. Et c'est un défi. Les camions en transit sur les grands axes routiers traversant l'agglomération, évitant ainsi les péages d'outre-Rhin, représentent 10 % des véhicules. Les trajets domicile-travail dans l'agglomération se sont

allongés au fil des élargissements de l'aire urbaine.

Pourtant, l'Eurométropole doit décongestionner ses axes routiers et limiter leur impact sur la pollution de l'air, et donc sur la santé des habitants.

Le nouveau schéma de transport - inclus dans le Plan local d'urbanisme métropolitain à l'instar des



La circulation chargée aux abords de la capitale alsacienne fait partie du paysage strasbourgeois, au même titre que la cathédrale.

Ces petits véhicules électriques pourraient bientôt faire partie du paysage strasbourgeois.



Les enjeux du Contournement Ouest

Les cabanes "anti-GCO" fleurissent sur le tracé du futur Grand Contournement Ouest. La cinquième a été inaugurée fin janvier, au milieu des champs de Pfettisheim. Cette opposition au projet d'axe routier n'est pas nouvelle, mais elle vient d'être ravivée car le projet avait été enterré par le gouvernement en juin 2012, le concessionnaire retenu, Vinci, ne parvenant pas à boucler un financement de 700 M€ pour ces 2x3 voies prévues. Fin 2014, voilà le projet ressuscité sous l'impulsion de Robert Herrmann et Roland Ries, respectivement président de l'Eurométropole et maire de Strasbourg, pour une 2x2 voies.

Un nouvel appel d'offre a été remporté en octobre 2015 par le groupe Aicos (emmené par Vinci), et le contrat a été signé fin janvier pour une concession de 55 ans avec l'État, et un budget de 475 M€. Il lui reste à commencer les travaux au plus tard en janvier 2018, date à laquelle la déclaration d'utilité publique de 2008 devient caduque. L'Eurométropole doit effectivement se débarrasser d'un trafic autoroutier devenu trop intense, notamment à cause du transit poids lourds. Pour la majorité des élus de l'Eurométropole, le GCO est la seule opportunité de régler les problèmes de desserte et de circulation. Mais plusieurs mouvements environnementaux, tels Alsace Nature, et un certain nombre de maires de petites communes concernées par le trajet du futur équipement (Kolbsheim, Pfettisheim, Vendenheim) restent farouchement opposés au projet, dont ils estiment notamment qu'il ne résoudra pas les problèmes de circulation à Strasbourg.

programmes de l'habitat et l'urbanisme - veut y parvenir d'ici 2020. Pour cela, il entend diminuer le recours à la voiture à l'échelle de l'agglomération et éloigner le trafic de transit.

Pour limiter les trajets des habitants, un premier choix est d'aménager les territoires pour y proposer à la fois logements et zones d'activité et de commerce, et de proposer des parkings "relais-tram" en périphérie de Strasbourg pour que les trajets dans la ville se reportent sur les transports en commun.

Véhicules électriques modulaires et autobus à haut niveau de service.

Strasbourg ayant été parmi les premières grandes villes de France à avoir souhaité un retour au tram dès 1989, les six lignes du réseau tram de la CTS (Compagnie des transports strasbourgeois) le permettent. Elles cumulent 60 km de rails et 69 stations. Et le réseau grandit régulièrement. Il deviendra même transfrontalier en atteignant la ville allemande de Kehl en 2017. Un réseau de bus de 30 lignes urbaines et 11 lignes interurbaines, avec 284 véhicules, complète le dispositif tram-bus.

Pour lier les réseaux existants, une nouvelle carte de transport unique train-tram-bus (*lire en encadré*) sera disponible dès l'automne. Les élus envisagent aussi l'expérimentation de véhicules modulaires Cristal by Lohr. Ces voitures électriques, raccordables entre elles, pourraient être utilisées comme voiture partagée ou bus collectif, notamment dans les zones d'activités péri-urbaines.

Un réseau de bus en site propre se met également en place. Depuis fin 2013, une première ligne relie la gare

L'interconnexion train-tram-bus, bientôt avec une carte de transports unique.



© Eurométropole de Strasbourg/Jérôme Donkel

Une carte unique "train-tram-bus" dans l'Eurométropole

À l'automne 2016, les abonnements bus-tram de la CTS et les abonnements Alsa+ au TER Alsace seront utilisables, sans surcoût, sur ces deux réseaux : une nouvelle raison de laisser sa voiture au garage, notamment depuis ou vers les communes de la première et de la deuxième couronne de l'agglomération.

Prendre le train sera ainsi souvent plus rapide que tout autre moyen de transport : 14 gares ferroviaires émaillent l'Eurométropole, donc trois dans Strasbourg, et 24 nouveaux trains Régiois sont promis, avec des cadences et des temps de parcours optimisés pour ce nouvel usage périurbain. Cette nouvelle option de voyage sera intégrée au calculateur d'itinéraires Vialsace et aux outils d'information de la CTS pour en développer l'usage. Ce nouveau pas vers le multimodal est conforté par le programme de modernisation des gares alsaciennes, engagé en 2008, qui facilite l'usage du vélo, vers ou depuis toutes les gares TER alsaciennes, en sécurisant le stationnement des vélos en gare. Rappelons qu'en 2015 la région Alsace a reçu le Trophée de l'Innovation Régions Magazine, catégorie Transports, pour cette initiative.

de Strasbourg à la zone d'activité de Schiltigheim. À terme, plusieurs BHNS (Bus à haut niveau de service) desserviront et relieront entre elles, les villes de la première couronne. Le réseau de bus traditionnel sera alors redéployé, avec de nouvelles cadences, pour rabattre les usagers vers les lignes BHNS et tram.

Une ligne BHNS interurbaine de 25 km reliant Strasbourg à Wasselonne (hors Eurométropole) est également prévue à l'horizon 2020, sous le nom de TSPO (Transport en site propre de l'ouest strasbourgeois).

Un autre levier est d'inciter les habitants à utiliser toujours plus leurs petites jambes, que ce soit à vélo

ou à pied. La longueur du réseau de pistes cyclables dans l'Eurométropole de Strasbourg a déjà fait sa réputation. Elle est la première ville cyclable de France et la quatrième en Europe, en termes d'équipements, avec 560 km de pistes et plus de 360 rues à sens unique autorisées à contre-sens en vélo (soit 64 km).

L'usage du vélo est particulièrement répandu dans Strasbourg où il représente 15 % des déplacements domicile travail en centre-ville. Le système de location de bicyclettes, en courte ou longue durée (Vélohop) est si populaire qu'il peine à faire face à l'afflux de demandes d'abonnement malgré son parc de 4.400 vélos. Alors ▶

TRANSPORTS

► que l'on compte aussi autant de vélos que d'habitants dans l'agglomération. Mais certains ne sortent pas tous les jours : les vélotafteurs sont bien moins nombreux dès que l'on s'éloigne du centre-ville. Pour doubler la part modale du vélo d'ici 2025, l'Eurométropole va donc travailler pour conquérir de nouveaux "cyclistes du quotidien".

Dès 2020, le millier de kilomètres de pistes cyclables devrait être atteint. Et un réseau cyclable nommé REVE (Réseau express vélo) favorisera des parcours longs, jusqu'à 20 km, et plus rapides grâce à ses "autoroutes à vélos" sécurisées et maillant lisiblement le territoire ; ainsi qu'une incitation à acquérir des vélos à assistance électrique. De nouveaux stationnements pour vélos seront également mis en place près des gares TER et stations de tram, sous forme d'arceaux ou de parkings sécurisés comme cela se fait dans de nombreuses gares alsaciennes.

Objectif 2020 : mille kilomètres de voies cyclables en ville !

Pour les trajets ne pouvant se faire qu'en voiture, de nombreuses actions sont aussi engagées. En se fondant sur les infrastructures existantes, le développement du covoiturage et des réseaux de voitures partagées est encouragé, dont le dispositif Yeah!, au centre-ville, qui ne nécessite pas de réservation. Et plusieurs nouvelles mesures ont été promises pour l'appel à projet "villes respirables en cinq ans" (lire en encadré), dans lequel s'est engagée l'Eurométropole de Strasbourg, ainsi d'ailleurs que tout l'Eurodistrict. Mais comment éloigner le trafic qui traverse l'agglomération, par l'A35 notamment ? Deux nouvelles voies routières contournant Strasbourg sont en projet, en parallèle d'une requalification de cette portion d'autoroute en voirie de desserte apaisé.

Un défi : devenir une ville plus respirable



L'impact de la pollution atmosphérique sur la santé est désormais reconnu. Et le principal responsable dans les agglomérations démasqué : le trafic routier y génère une grande part des polluants incriminés (benzène, oxydes d'azote NOx, particules PM10 et PM2,5). L'Eurométropole de Strasbourg n'échappe pas à la règle : les véhicules y produisent la quasi-totalité du benzène et des NOx, et 30 à 40 % des particules. Ce qui s'ajoute à l'accumulation dans ses airs de molécules d'ozone, venant tantôt du couloir rhodanien, tantôt d'Allemagne et de Pologne. Or cet autre polluant se combine aussi aux précédents pour former des polluants secondaires. Jusqu'en 2013, toutes les valeurs limites réglementaires étaient dépassées quelques jours par an dans l'Eurométropole. La situation s'est améliorée, notamment grâce

aux émissions plus faibles des voitures neuves, à l'intensification des transports collectifs et au développement des modes doux. Sur les trois zones strasbourgeoises dites "de vigilance" que sont les abords de l'autoroute A35, l'avenue du Rhin et le centre-ville, le nombre de personnes particulièrement exposées est ainsi passé de 100.000 à 20.000 entre 2010 et 2015. Mais tous les polluants continuent d'être présents dans l'agglomération, et parfois pas très loin de leur valeur limite. Un nouveau Plan de protection de l'atmosphère (PPA) a donc été mis en place en juin 2014. Et l'Eurométropole s'est engagée à appliquer 13 mesures de lutte contre la pollution de l'air dans le cadre de l'appel à projet gouvernemental "ville respirable en 5 ans" fin 2015. Peu à peu, seront mis en place une cartographie des polluants communiquée régulièrement aux habitants, des zones de circulation restreinte pour favoriser les véhicules propres, la création de centres de distribution de marchandises pour un "dernier kilomètre" moins nocif, ainsi qu'une chasse systématique aux véhicules diesel qui hantent encore le parc de la collectivité et de ses sociétés d'économie mixtes. La promotion des modes de déplacement doux sera évidemment renforcée et accompagnée de nouveaux services pour les cyclistes.

La première voie, la plus proche de Strasbourg est la VLIO (Voie de Liaison Intercommunale Ouest). Elle doit permettre des liaisons intercommunales directes, en reliant l'A351 depuis Fegersheim, au sud de Strasbourg, à l'A4 au nord, près de Bischheim. Une enquête publique a été menée fin 2014.

La deuxième, le GCO (Grand contournement Ouest) formera un arc autoroutier de 24 kilomètres, à une dizaine de kilomètres du centre-ville de Strasbourg, pour relier deux portions de l'A35 entre Duppigheim au sud et Vendenheim au nord. ■