

PLATE-FORME MULTIMODALE

EURODISTRICT

BASSIN D'EMPLOI

ZONE D'ACTIVITÉS

DÉVELOPPEMENT URBAIN

INFRASTRUCTURES

MOBILITÉ DURABLE

TOURISME

SERVICES

LOGISTIQUE

ESPACES NATURELS

LA ZONE PORTUAIRE DE STRASBOURG

UN TERRITOIRE EN DEBAT

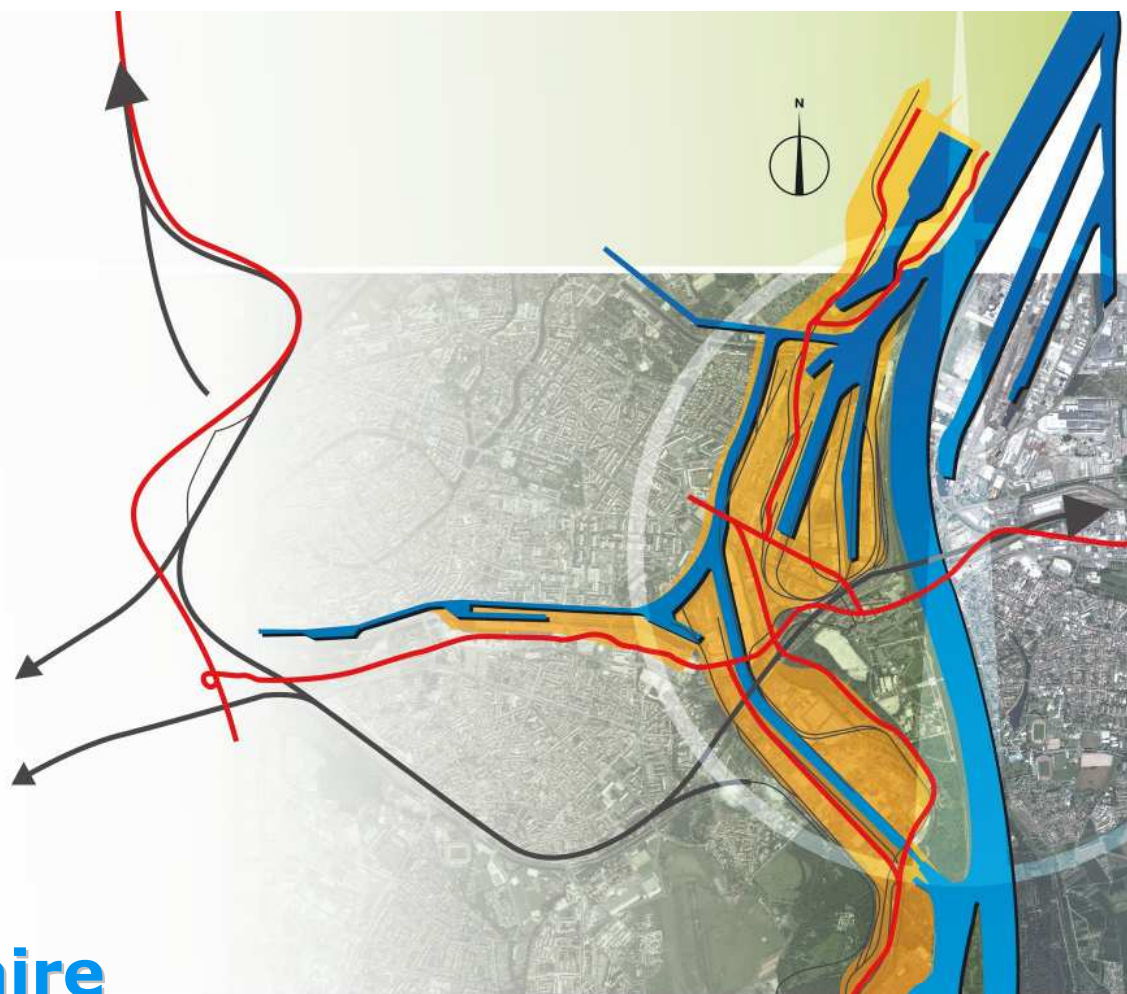
ACTES DU FORUM

4 DECEMBRE 2009

PALAIS DES CONGRES DE STRASBOURG

EN ASSOCIATION AVEC





Sommaire

Catherine TRAUTMANN / P. 5

Roland RIES / P. 9

Régine ALOIRD / P. 13

Les espérances des entreprises
de la zone portuaire

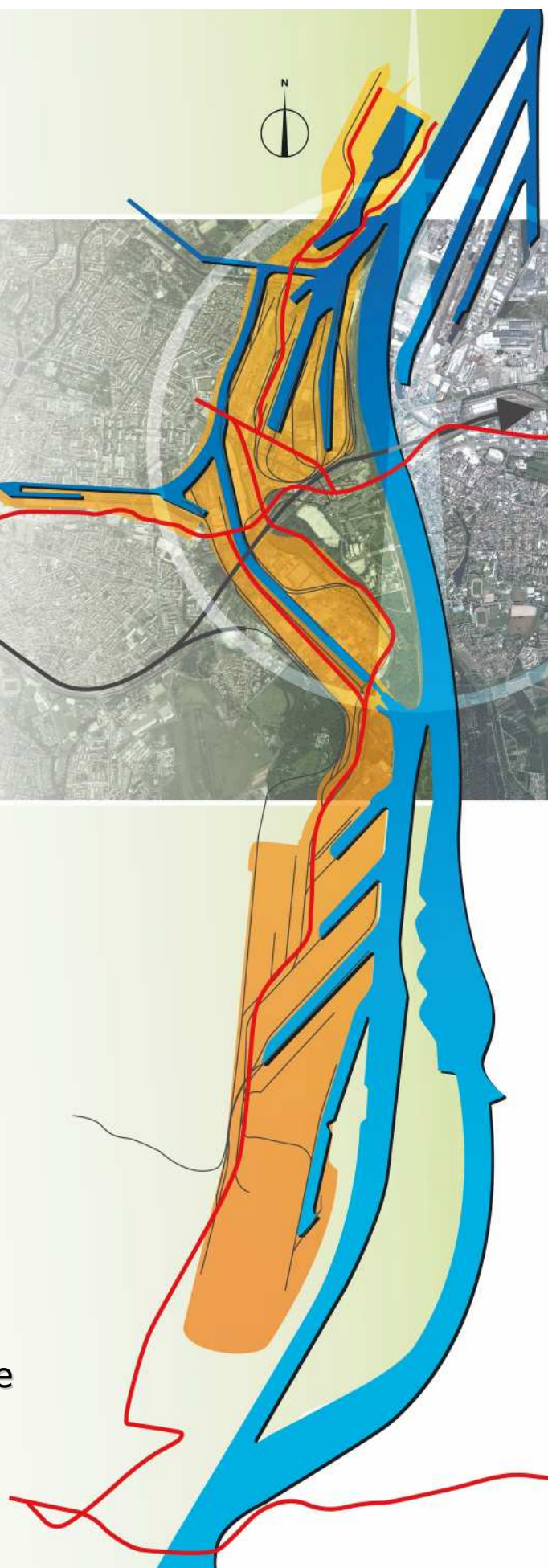
Table-ronde n°1 / P. 19

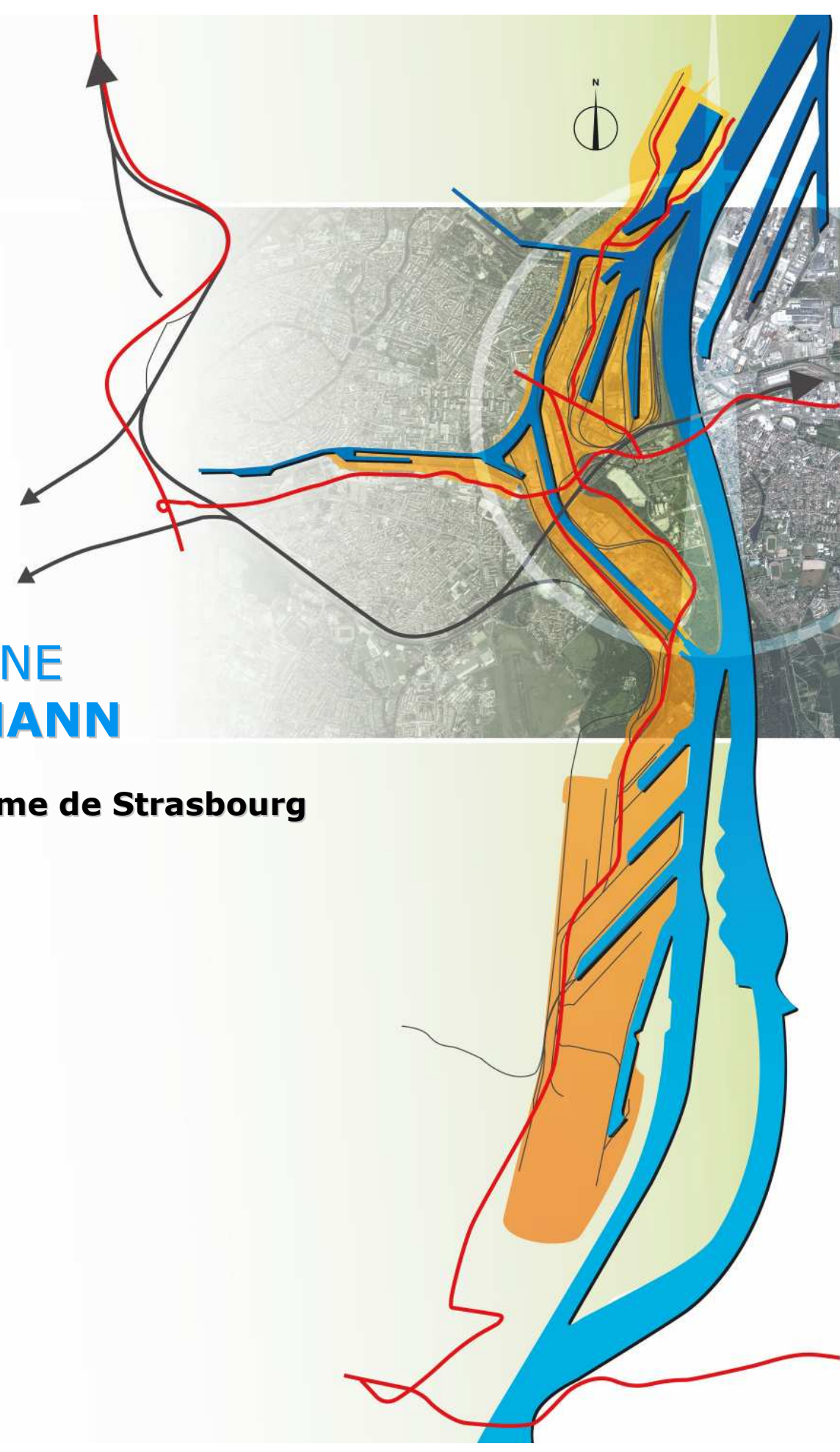
La zone portuaire au quotidien

Table-ronde n°2 / P. 33

Quelles perspectives pour la zone
portuaire ?

Jacques BIGOT / P. 51





CATHERINE
TRAUTMANN

Présidente
Port autonome de Strasbourg

Mesdames et Messieurs, je vous invite à prendre place.

Au nom de Monsieur Jérôme, Directeur Général du Port, et de mes collègues administrateurs, membres du conseil d'administration du Port autonome, je voudrais vous adresser une chaleureuse et cordiale bienvenue. Je salue en particulier l'équipe de la Chambre de Commerce et d'Industrie qui est notre partenaire dans cette opération. Je salue également Madame Aloird, Présidente du Groupement des Usagers des Ports de Strasbourg, qui a été la vaillante avocate de ce dialogue depuis le départ, les représentants de la Chambre patronale ici présents et Madame la Directrice Régionale de l'Équipement. Un certain nombre de questions se sont exprimées à la suite de l'annonce de la rencontre d'aujourd'hui dans la presse. Je voudrais donc préciser qu'il s'agit bien d'une rencontre entre la Chambre de Commerce et d'Industrie, les usagers du port, les entreprises et les représentants de la Communauté Urbaine et de la Ville de Strasbourg. Il ne s'agit pas d'une opération de présentation des projets urbains qui concernent le territoire portuaire et son devenir. La convention de développement entre le Port autonome de Strasbourg et la Communauté Urbaine, dans laquelle se posent des questions foncières, de programmation et d'évaluation économique des projets, est en cours de discussion.

Le Port autonome de Strasbourg représente pour nous un atout déterminant avec ses 320 entreprises et ses 13 000 emplois. Il constitue la première zone d'activités de notre Communauté Urbaine, avec des capacités portuaires, ferroviaires et routières importantes. Deuxième port fluvial de France, avec une position frontalière et un accès international à notre territoire, ce port joue un rôle essentiel dans le développement actuel et futur de Strasbourg. Les enjeux climatiques sont là aussi pour redonner au transport fluvial des perspectives nouvelles et renforcées.

**« 320 entreprises qui
représentent
13 000 emplois »**

L'organisation du forum des entreprises de la zone portuaires est une première du genre en France, avant même les premiers signes d'une réforme des ports intérieurs qui pourrait suivre la réforme des ports maritimes. Le GUP, la CCI, la Communauté Urbaine et le Port se sont associés pour mener une coopération que je crois exemplaire et garantir ainsi une expression forte des acteurs économiques de la zone. Cette expression arrive à propos et pourra être prise en compte dans les réflexions que je viens d'évoquer et celles qui seront engagées sur l'ensemble du secteur portuaire, du Sud au Nord de notre agglomération.

**« Garantir une
expression forte des
acteurs économiques de
la zone »**

L'ambition de cette démarche de concertation, lancée en septembre 2008, était double : d'une part faire émerger les conditions d'une pérennisation et d'un développement des activités économiques sur la zone portuaire de Strasbourg, et d'autre part permettre aux entreprises de se positionner comme acteurs à part entière de l'avenir de l'espace portuaire et comme force de proposition dans les échanges avec les parties prenantes de ce territoire, au premier rang desquelles l'autorité portuaire et la collectivité locale.

Fruit d'une enquête téléphonique, d'entretiens individuels ciblés et d'ateliers thématiques auxquels ont été conviées les entreprises, l'élaboration du « Cahier d'Espérance » a fait l'objet d'un important travail. Je voudrais remercier celles et ceux qui y ont participé parce qu'ils ont pris du temps sur d'autres activités et qu'ils ont fait ce choix pour le bénéfice collectif de notre établissement et des entreprises installées sur notre

territoire. Je voudrais aussi rassurer tous ceux qui n'ont pas participé à ces échanges. Ils pourront les enrichir et prendre part à la suite de la démarche. Nous en sommes aujourd'hui à une étape mais à pas à la fin.

Cette démarche était également l'occasion pour le Port autonome de Strasbourg de disposer d'une connaissance plus fine de la perception des entreprises de la zone portuaire et des services rendus par le Port, ceci afin d'en améliorer la qualité. A ce titre, le Port autonome de Strasbourg s'est fortement impliqué dans la démarche, apportant son appui technique pour favoriser la pertinence des expressions.

Cette démarche exemplaire s'inscrit dans le projet d'entreprise du Port autonome « Port 2020 ». Une des ambitions de « Port 2020 » est de mieux faire vivre le port avec la ville et d'inscrire le port dans sa ville. « No man's land », « friche », « pollution » sont des mots que certains associent à l'image du port. Sur ce point, je crois que nous devons faire connaître la réalité du port et de ses entreprises, que ce soit en matière d'environnement, de travail, d'activités, ainsi que les efforts du Port en matière de dépollution ou de résorption des friches. Qui sait par exemple que le port accueille en son sein un des nœuds majeur de communication européen ou des entreprises leader en matière d'innovation sur le photovoltaïque ? Qui connaît ou reconnaît les efforts des industriels pour réduire drastiquement leurs effluents ? A tel point qu'à Strasbourg, pour de nombreux paramètres, le chauffage ou la circulation automobile produisent des niveaux de pollution incomparablement plus élevés que les entreprises.

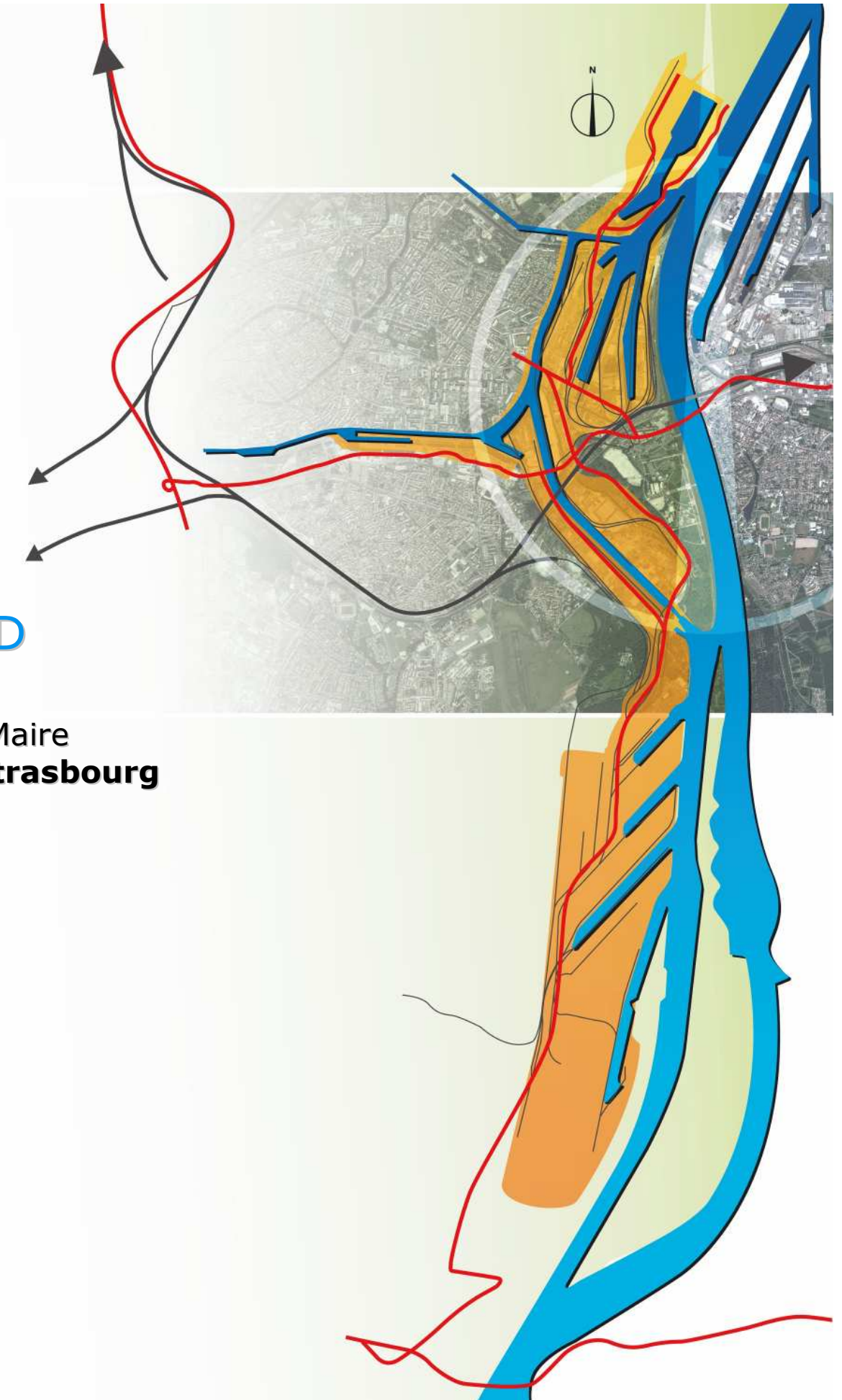
« Mieux faire vivre le port avec la ville »

Une des grandes ambitions de « Port 2020 » est également de faire de Strasbourg l'un des dix hubs européens multimodaux en matière de transport de marchandises. Au-delà des restructurations internes que suppose une telle ambition, des investissements considérables ont été réalisés par la collectivité publique et seront encore nécessaires pour y parvenir. Les ambitions du Grenelle de l'Environnement se traduisent sur le port en faits très concrets. C'est dire si la zone portuaire dispose d'atouts précis et tangibles de modernité qui sont insuffisamment connus. Au-delà de la nouvelle identité visuelle du Port autonome que nous venons de dévoiler, c'est toute l'image de la zone portuaire que nous devons avoir l'ambition de moderniser mais surtout de mieux connaître. Pour les entreprises, il s'agit d'un enjeu de confiance durant cette période de crise, nous l'avons évoqué à plusieurs reprises au sein de notre conseil d'administration par la voie des usagers et de leurs représentants. Nous avons besoin de nous parler, de nous faire confiance, de travailler ensemble à la réussite de la feuille de route stratégique proposée par la Communauté Urbaine et partagée avec tous ses partenaires : collectivités territoriales, Département, Région, Chambres consulaires, mais aussi représentants des forces vives de l'économie de notre agglomération et au-delà.

« Faire de Strasbourg l'un des dix hubs européens multimodaux »

« Nous avons besoin de nous parler, de nous faire confiance, de travailler ensemble »

Nous aurons l'occasion de revenir plus en détails sur l'ensemble de ces aspects tout à l'heure lors des tables-rondes. Je voudrais remercier dès à présent toutes les personnes qui ont accepté de participer à ces discussions ainsi que le vaillant animateur qui va prendre les choses en main après le discours de Roland Ries. Je vous demande d'applaudir le Maire de Strasbourg qui, malgré une journée chargée, a tenu à nous rejoindre aujourd'hui pour marquer l'importance qu'il accorde à nos échanges.



ROLAND RIES

Sénateur-Maire
Ville de Strasbourg

Madame la Présidente du Port autonome de Strasbourg,
Madame la Présidente du Groupement des Usagers des Ports de
Strasbourg,
Madame la Directrice Régionale et Départementale de l'Équipement,
Monsieur le Directeur Général du Port autonome,
Mesdames et Messieurs les représentants des services de la CUS, du Port,
de la CCI, du Conseil Général et de la Région Alsace,
Mesdames et Messieurs,

Merci d'être présents pour cet après-midi de réflexion sur l'avenir du port qui est un élément très stratégique dans nos réflexions d'urbanisme, mais aussi dans nos réflexions sur le développement économique de notre ville et de notre agglomération.

Je me réjouis à plusieurs titres de participer au forum d'aujourd'hui. Je note tout d'abord qu'il s'agit d'une initiative originale et bienvenue à un moment où nous travaillons sur le Plan Local d'Urbanisme de Strasbourg dans lequel le secteur du Port autonome de Strasbourg est important. Par ailleurs, j'ai été très agréablement surpris de constater qu'un « Cahier d'Espérance » avait été rédigé. Il y a eu jadis des cahiers de doléances. Je me demande si l'on ne pourrait pas reprendre ce « Cahier d'Espérance » dans nos conseils de quartier pour, au fond, y consigner les espérances, les demandes, les rêves et les suggestions de nos concitoyens comme vous le faites ici avec les entreprises du port.

Je voudrais également saluer le travail de collaboration et de préparation mené depuis plusieurs mois par le Groupement des Usagers des Ports de Strasbourg, la CCI, le Port autonome lui-même et les services de la CUS. Ceci a permis d'élaborer un document de travail précis, constructif, dans un état d'esprit volontariste et réellement tourné vers le résultat. Il ne s'agit pas de parler pour parler mais de parler pour faire. De ce point de vue, ce cahier contient beaucoup de pistes intéressantes.

Nous venons de terminer la première phase de concertation publique en lien avec l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme. La zone portuaire est évidemment au cœur des débats. L'atelier de projets du quartier du Port-du-Rhin, que nous avons initié à la suite des événements de l'OTAN, a permis d'arrêter un programme d'actions pour le quartier résidentiel couvrant la période de 2010 à 2015. Les usagers du port y ont d'ailleurs participé. Cette rencontre correspond donc tout à fait à l'idée de démocratie locale qui est chère à toute mon équipe municipale et qui marque le début d'une collaboration constructive de tous les acteurs de la zone portuaire.

Ceci est important car le Port autonome et la Ville de Strasbourg ont à discuter, à co-construire un projet urbain équilibré qui place la zone portuaire à la croisée de trois enjeux majeurs que je voudrais développer rapidement. Tout d'abord, évidemment, le développement économique : le port est un élément essentiel du développement économique de la ville et de l'agglomération. Deuxième enjeu : le développement urbain qui doit permettre à la fois le développement économique et répondre aux besoins quotidiens des habitants. Enfin, la dimension transfrontalière et européenne de Strasbourg. C'est autour de ces trois axes que je souhaiterais articuler mon propos.

En ce qui concerne le développement économique, nous avons décidé avec Catherine Trautmann et Jacques Bigot de mettre l'accent sur cet aspect tout à fait essentiel pour notre ville et notre agglomération, et tout aussi essentiel pour nos concitoyens. Derrière le développement économique, il y a évidemment l'emploi et la vie quotidienne de nos concitoyens et de leurs familles.

« Derrière le développement économique, il y a l'emploi et la vie quotidienne de nos concitoyens et de leurs familles »

Ceci nous a conduit à initier la démarche « Strasbourg Eco 2020 », présentée au début du mois d'octobre 2009, qui s'appuie sur quatre axes porteurs de fortes possibilités de développement pour l'avenir : les technologies médicales et les thérapies nouvelles, les mobilités innovantes et multimodales, le tertiaire supérieur international avec la perspective de construction d'un quartier d'affaire dans le secteur européen et enfin les activités créatives.

Je ne détaillerai pas ces quatre axes, cela a déjà été fait et peut-être y reviendrez-vous tout à l'heure lors des tables-rondes. Je voudrais simplement rappeler notre volonté d'ancrer ce développement économique dans le concret, dans des axes opérationnels. Ces axes opérationnels ont également été définis : il s'agit de l'entreprenariat, l'innovation, les équipements et les infrastructures, l'attractivité, l'emploi et les compétences. La place de la zone portuaire est là encore essentielle.

Sans pour autant occulter l'importance de l'activité industrielle qui singularise notre territoire et donne à la zone portuaire un rôle central, la logistique multimodale est pleinement intégrée au deuxième secteur clé « Mobilités innovantes et multimodales » de la stratégie « Strasbourg Eco 2020 » qui fait du port de Strasbourg un des supports structurants de cette stratégie. La coordination avec les autres zones d'activités de la CUS est évidemment aussi au cœur de nos préoccupations, pour en faire un ensemble attractif et cohérent d'un point de vue économique et urbanistique. Si c'était possible, je souhaiterais que lors des ateliers de cet après-midi, vos réflexions en tant qu'usagers du port de Strasbourg puissent être mises en rapport avec ce cadre que nous avons essayé de définir, en renforçant très substantiellement la direction des affaires économiques de la CUS.

Le deuxième élément concerne le développement urbain et les besoins quotidiens des habitants de notre ville et de notre agglomération. La cohabitation entre la ville et l'industrie n'est pas toujours facile, nous le savons. Nos perspectives d'urbanisation du secteur central du port autonome doivent être jugées à l'aune de cette difficulté. La tendance naturelle est effectivement au zonage et à la séparation entre les zones résidentielles et les zones d'activités. Cette tendance, qui peut avoir effectivement des éléments positifs, a aussi de graves inconvénients dans la mesure où elle compartimente la ville et génère de la mobilité et des déplacements non choisis. L'idée est par conséquent d'arriver à plus de mixité dans le Plan Local d'Urbanisme et de sortir de ces logiques de zonage rigoureuses qui ont les inconvénients que je viens d'évoquer. Il me paraît important d'avoir de nouvelles logiques de développement urbain.

La deuxième question posée dans ce cadre est celle de l'accessibilité du port, je sais que vous y êtes particulièrement attentifs. Il faut par conséquent que les projets qui sont en gestation soient accélérés et mis en œuvre le plus rapidement possible. Je pense au nouveau tracé de la RN 4, à la liaison inter-ports et au prolongement de la ligne A du tram

jusqu'à Kehl, en cohérence avec le projet de pépinière franco-allemande ou encore à l'urbanisation du centre de la zone portuaire. Pour assurer le socle nécessaire à la pérennisation de cet ensemble tourné vers les mobilités innovantes, il nous faut réfléchir globalement sur l'ensemble de ce territoire.

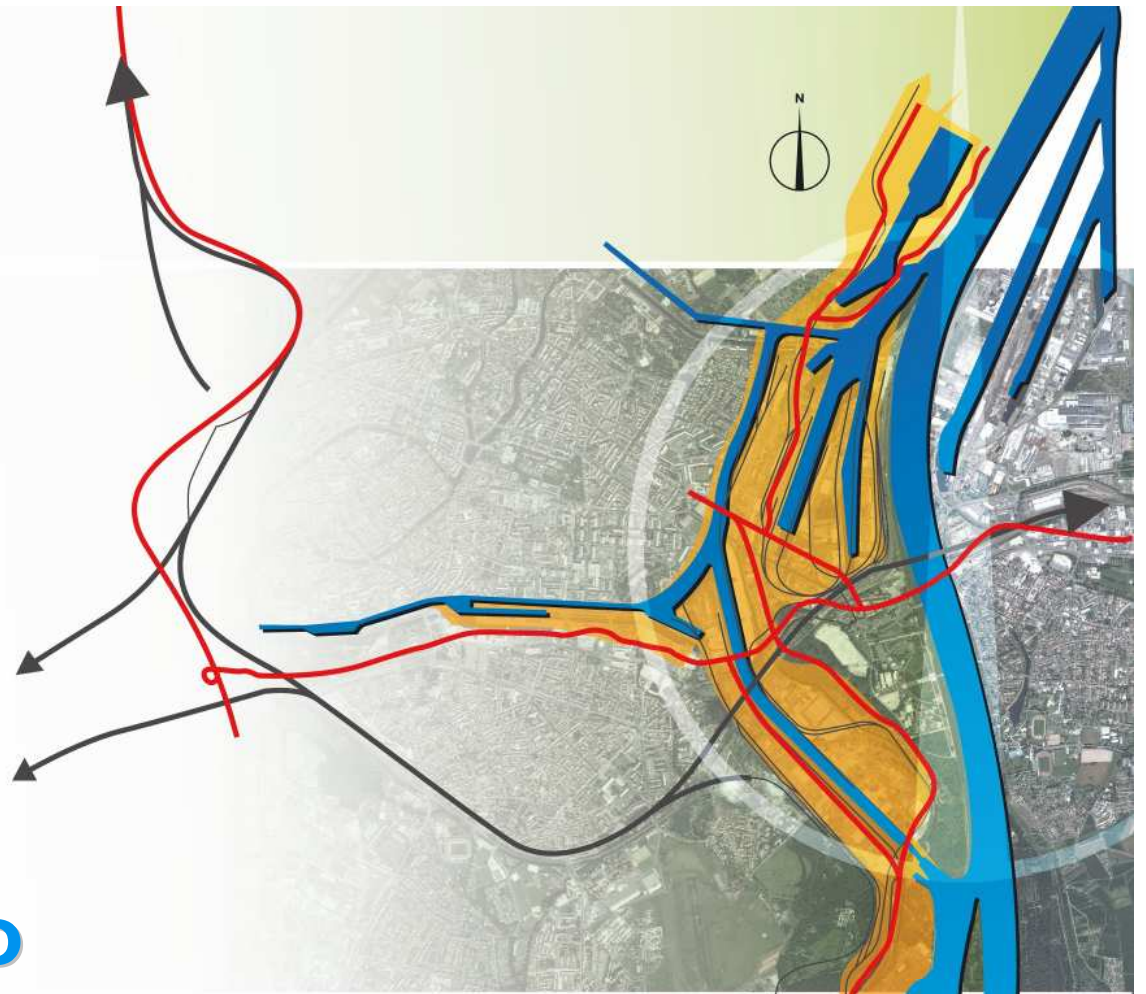
Dans le domaine de l'urbanisation, il faudra évidemment aussi se préoccuper de l'environnement qui est un point sensible du port. Je considère que cette question ne doit pas être perçue seulement comme une contrainte mais aussi - et peut-être d'abord - comme une occasion d'innover avec les industries. Ensemble, nous avons à faire preuve de pédagogie vis-à-vis de nos concitoyens qui demandent un meilleur traitement des déchets, une prise en compte du défi climatique et qui ont tendance à s'opposer à toute installation à proximité de chez eux, sur le principe bien connu du « NIMBY - Not In My Back Yard ». Aux élus locaux de faire en sorte qu'il y ait le moins de nuisances possibles à proximité des zones résidentielles, il s'agit là même de la justification du zonage. Or le zonage présente lui aussi de lourds inconvénients, je l'ai dit tout à l'heure. Dans ce domaine comme dans d'autres, Strasbourg se doit d'être à la pointe et une ville de référence en France et en Europe. Il nous faut explorer de nouvelles pistes, en faire l'évaluation et corriger le tir au fur et à mesure s'il y a lieu.

Je terminerai par la dimension transfrontalière et européenne de Strasbourg. Vous savez l'intérêt que j'accorde depuis le début de ce mandat à l'Eurodistrict et au lien existant ou encore à établir entre Strasbourg et Kehl, et au-delà avec tout l'Ortenaukreis. Nous allons franchir une étape décisive avant la fin de l'année avec la mise en place du Groupement Européen de Coopération Territoriale. Il y a deux jours, nous avons obtenu l'aval des autorités nationales qui, après avoir critiqué le projet de statuts, ont donné l'autorisation au Préfet de signer les statuts de l'Eurodistrict. Ceci nous permettra d'avancer plus rapidement dans le sens d'une coopération entre ces deux territoires, aussi bien sur le plan urbanistique que sur le plan de la vie quotidienne de nos concitoyens. Plusieurs choses ont déjà été faites mais nous allons à présent pouvoir passer à une vitesse de croisière. Strasbourg et Kehl se rapprochent dans la coopération mais aussi territorialement puisque tout le secteur central du port va permettre la jonction entre ces deux villes. Peut-être les deux ports pourront-ils un jour se rapprocher. Ils sont très proches l'un de l'autre même si leurs statuts sont différents et que les choses ne sont pas simples. On peut l'imaginer, on peut rêver, voilà ce que je mettrais personnellement dans le « Cahier d'Espérance » pour Strasbourg et pour le port.

« Strasbourg et Kehl se rapprochent dans la coopération mais aussi territorialement puisque tout le secteur central du port va permettre la jonction entre ces deux villes »

En conclusion, je voudrais vous répéter combien je suis attentif au destin du port autonome en tant que Maire de cette ville. Il est important pour l'emploi, pour la taxe professionnelle - même si cela risque de bientôt évoluer, les recettes fiscales devraient perdurer. Je n'oublie pas non plus la raison urbanistique, nous y sommes très attentifs. Sur ce troisième volet, je souhaiterais que nous puissions travailler en étroite collaboration et symbiose avec vous. Nous avons besoin de vous, vous avez besoin de nous, c'est ce que l'on appelle du partenariat.

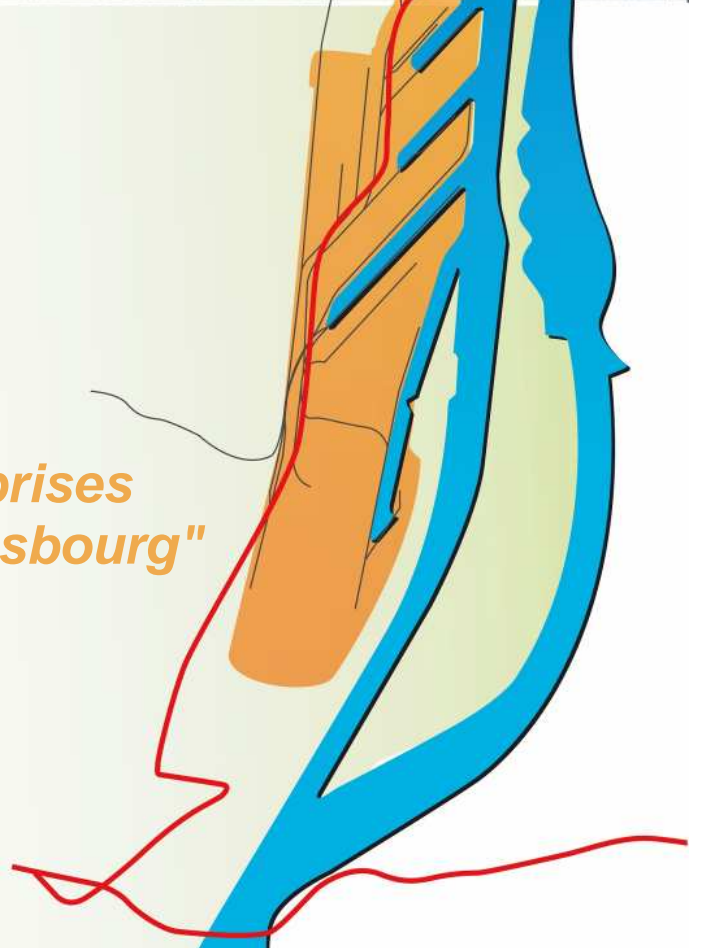
Merci à vous !



**REGINE
ALOIRD**

Présidente
**Groupement des Usagers
des Ports de Strasbourg**

*"Les espérances des entreprises
de la zone portuaire de Strasbourg"*



Monsieur le Sénateur-Maire,
Madame la Présidente du Port autonome de Strasbourg,
Monsieur le Président de la CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin,
Madame la Directrice Régionale et Départementale de l'Équipement,
Mesdames et Messieurs les élus,
Chers collègues des usagers du port et des entreprises de la zone portuaire,

J'ai le plaisir de représenter le Groupement des Usagers des Ports de Strasbourg, une association créée il y a plus de 50 ans. Elle regroupe aujourd'hui près de 100 entreprises implantées sur l'ensemble des ports relevant de la compétence du Port autonome de Strasbourg, ainsi que les entreprises utilisant les services de manutention portuaire. Les membres du GUP sont représentatifs de tous les domaines d'activités présents aujourd'hui sur la zone : industrie, logistique, services. Notre ambition est de fédérer ces entreprises autour d'intérêts communs et de porter ces intérêts auprès des autorités compétentes en matière de développement économique, portuaire et urbain.

*« Fédérer les entreprises
autour d'intérêts
communs »*

Le forum d'aujourd'hui marque une étape importante dans le travail que nous menons depuis plus d'un an, en partenariat avec la CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin, la Communauté Urbaine et le Port Autonome de Strasbourg. Je profite de cette occasion pour exprimer notre satisfaction par rapport au dialogue qui a été engagé.

Pour élaborer le « Cahier d'Espérance » qui vous a été remis, nous avons été à la rencontre des entreprises. Toutes ont ainsi pu s'exprimer sur leurs difficultés, leurs besoins et leurs attentes. L'idée était d'identifier, à travers une enquête téléphonique, des entretiens individuels et des ateliers de travail, les conditions de développement et de pérennisation des entreprises sur la zone portuaire de Strasbourg. Je ne m'arrêterai pas davantage sur la méthodologie de travail qui est largement détaillée dans le « Cahier d'Espérance » mais je tenais à préciser que cela nous a permis de disposer d'une vision exhaustive des réalités vécues par les entreprises. Elles ne sont pas identiques sur l'ensemble de la zone et varient en fonction de la taille des entreprises, de leur localisation et de leur domaine d'activité. Nous avons pu cependant identifier des points de convergence qui forment le socle du « Cahier d'Espérance ».

Les enquêtes témoignent de l'attachement d'un grand nombre d'entreprises à la zone portuaire de Strasbourg. Leur implantation sur la zone, parfois de longue date, ne s'est pas faite là par hasard. La disponibilité foncière, la possibilité de contractualiser des locations de longue durée, la proximité de leurs clients et fournisseurs et du bassin d'emplois de Strasbourg ont été à l'époque des facteurs importants dans les choix d'implantation de ces entreprises. Pour une majorité d'entre elles, ces critères d'implantation sont toujours d'actualité.

Malgré cet attachement au territoire portuaire, les entreprises ont soulevé des problèmes structurels qui touchent aussi bien à l'organisation et au fonctionnement de la zone qu'aux relations qui existent entre la zone et son environnement urbain. Les entreprises ont également regretté l'absence de concertation, voire simplement d'information, autour de projets structurants pour le territoire et les entreprises. Nous avons tous à l'esprit quelques exemples. Certes la situation a évolué depuis quelques mois.

*« Malgré cet attachement
au territoire portuaire,
les entreprises ont
soulevé des problèmes
structurels »*

Aujourd'hui, les entreprises de la zone portuaire comprennent et partagent la volonté de faire de Strasbourg une métropole transfrontalière, symbole visible d'une nouvelle dynamique de coopération entre la France et l'Allemagne. Elles entendent aussi l'impératif pour la collectivité de répondre aux besoins croissants en logements et le souhait d'orienter le développement urbain vers l'Est. Pour autant, les entreprises s'interrogent de façon légitime sur la nature et les conséquences qu'auront ces évolutions sur leurs activités, leur maintien et leurs possibilités de développement sur le territoire portuaire. La pression urbaine se traduit en effet pour elles par des contraintes de plus en plus fortes qu'elles doivent intégrer à leur processus de production et de distribution. Ces contraintes engendrent des coûts importants. Quand elles deviennent trop lourdes, c'est-à-dire quand elles contraignent toute possibilité d'évolution de l'outil de production, elles peuvent aussi motiver des délocalisations.

« La pression urbaine se traduit par des contraintes de plus en plus fortes que les entreprises doivent intégrer »

Il nous faut donc, ensemble, relever un défi : dessiner les évolutions de la zone portuaire de Strasbourg dans un contexte économique incertain et de mutation forte de l'industrie. Pour les entreprises, les défis qui s'annoncent sont à la fois sources d'incertitudes et de potentialités importantes. Elles doivent pouvoir les appréhender dans un contexte territorial stable. Employeurs, contribuables, les entreprises sont aussi source de cohésion territoriale. C'est donc un véritable défi collectif qui se présente. Ce défi repose sur un équilibre délicat, entre des enjeux urbains et des enjeux économiques sur un même territoire.

Dans le cadre de notre réflexion, nous avons pris en compte l'ensemble de ces éléments. Même s'il ne nous appartient pas d'élaborer un schéma d'aménagement de la zone portuaire - c'est le rôle du Port et de la CUS - il relève de notre responsabilité d'alerter sur les conséquences, pour les entreprises, des décisions que vous serez amenés à prendre. A la lecture du « Cahier d'Espérance », vous comprendrez notre souhait de co-construire le territoire portuaire avec ceux qui en ont la responsabilité. Le Groupement des Usagers des Ports de Strasbourg a décidé d'adopter une posture d'écoute, de dialogue et de proposition.

« Le GUP a décidé d'adopter une posture d'écoute, de dialogue et de proposition »

Les espérances que je vais maintenant vous présenter ont un caractère stratégique pour les entreprises. Elles sont la synthèse de l'expression des entreprises.

Première espérance : « Gagner en visibilité ». Les stratégies de développement des entreprises sont, je l'ai rappelé, liées à l'environnement physique, social et relationnel dans lequel elles évoluent. Les entreprises de la zone portuaire, et principalement celles qui sont installées sur la partie centrale de la zone portuaire, ont aujourd'hui besoin de connaître les ambitions de la collectivité par rapport au devenir de ce secteur. De même que la façon dont ces ambitions vont se concrétiser à court, moyen et long termes. De fait, ces évolutions auront des impacts très concrets sur la manière dont elles pourront continuer à mener leur activité, elles l'espèrent dans des conditions favorables.

« Gagner en visibilité »

Pour les entreprises, cette espérance se traduit de trois manières. En premier lieu : la réaffirmation par la CUS de la vocation économique de la zone portuaire. Ceci implique d'affirmer de manière claire les enjeux économiques que représentent la zone portuaire et les entreprises qui y sont implantées. Je me permets de rappeler que ces entreprises contribuent de manière importante à la fiscalité communautaire.

A partir de là, les entreprises espèrent une réelle collaboration avec les services de la CUS et du Port autonome pour préparer ensemble les activités économiques et le territoire portuaire aux défis qui s'annoncent, que ce soit en termes de développement de la multimodalité ou encore de pérennisation des emplois.

Pour les entreprises, il est également fondamental de préserver sur la zone portuaire de Strasbourg des espaces adaptés à l'accueil d'activités économiques. La zone portuaire de Strasbourg bénéficie d'un emplacement remarquable au bord du Rhin, d'une connexion au réseau ferroviaire, et nous le verrons par la suite, d'une connexion encore perfectible aux réseaux routier et autoroutier français et allemands. Tous ces éléments font de cette zone d'activités un espace stratégique pour le développement de nouveaux trafics et la recherche de nouveaux marchés. Le Grenelle de l'Environnement fixe des objectifs ambitieux par rapport aux reports modaux des trafics de marchandises. Il est donc impératif de profiter de la situation très favorable de ce secteur pour se donner les moyens de ces ambitions. Pour les activités déjà en place, il est également impératif de disposer de garanties de maintien et de possibilités de développement.

« Il est fondamental de préserver sur la zone portuaire des espaces adaptés à l'accueil d'activités économiques »

Les entreprises proposent que ces enjeux soient retranscrits dans un schéma global d'aménagement de la zone portuaire de Strasbourg, tenant compte des caractéristiques liées à au fonctionnement Nord-Sud qui la caractérise. Le Plan Local d'Urbanisme de Strasbourg constitue un levier privilégié de traduction de cet objectif, et les entreprises qui en mesurent pleinement l'enjeu feront valoir leur point de vue dans ce cadre.

« Gagner en efficacité ». Le deuxième axe d'intervention prioritaire concerne les réseaux et l'efficacité du système global de transports qui irrigue la zone portuaire. La saturation actuelle de certains axes, principalement routiers, génère en effet des impacts économiques, environnementaux et sociaux. Autre constat : certaines entreprises implantées sur la zone portuaire ont indiqué avoir dû parfois renoncer à recourir au mode ferroviaire ou fluvial faute d'équipements ou de services adaptés.

« Gagner en efficacité »

Il apparaît ainsi important pour les entreprises de planifier et mettre en œuvre des actions qui amélioreront :

- les conditions de circulation internes à la zone d'une part. Les travaux liés à la première phase de la liaison inter-ports sont aujourd'hui engagés, et les entreprises s'en réjouissent. Cette nouvelle infrastructure permettra en effet de faciliter les échanges, aujourd'hui très difficiles, entre le Nord et le Sud de la zone. Les entreprises tiennent toutefois à rappeler que le projet de liaison inter-ports n'aura de sens, et de pertinence, que s'il est mené à son terme, et que les aménagements de la deuxième phase seront également réalisés.
- les accès à la zone portuaire d'autre part. Les entreprises tiennent à rappeler la nécessité d'engager l'aménagement d'une voie reliant le Nord de la zone portuaire au réseau rapide, qui soit adaptée à la circulation des poids lourds. Les difficultés sont aujourd'hui bien réelles pour certaines entreprises, contraintes de réaliser des détours importants dans le cadre du transport de leurs marchandises. Et nous l'avons vu, ces détours ont des impacts multiples, notamment

« Le projet de liaison inter-ports n'aura de sens et de pertinence que s'il est mené à son terme »

environnementaux. La réalisation d'un accès Nord est clairement énoncée dans le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg. Pour les entreprises, elle doit nécessairement se présenter comme une solution alternative performante à la requalification progressive de la RN 4 en boulevard urbain.

- la multimodalité dont bénéficie la zone portuaire et qui constitue un atout majeur pour répondre aux enjeux du Grenelle de l'Environnement. L'efficacité du système de transport de la zone portuaire de Strasbourg inclut aussi les modes complémentaires au mode routier, tant pour le transport des biens que des personnes, salariés ou usagers occasionnels de la zone.

Je ne pourrai pas aborder dans le détail l'ensemble des sujets que le « Cahier d'Espérance » développe. Je pense que nous aurons toutefois l'occasion de revenir sur certains de ces thèmes de manière plus précise tout à l'heure.

Je voudrais cependant préciser que concernant les trafics de marchandises, et le développement de la multimodalité, plusieurs axes d'intervention ont été identifiés par les entreprises parmi lesquels la nécessité de :

- d'identifier dans un premier temps les trafics susceptibles d'être massifiés et reportés sur les modes fluvial et/ou ferroviaire ;
- d'améliorer les capacités du réseau fluvial et ferroviaire à l'échelle régionale, inter-régionale et internationale. Je fais ici clairement référence à la liaison à grand gabarit Rhin-Rhône dont nous espérons qu'elle bénéficiera d'un soutien de la part de l'ensemble des collectivités locales alsaciennes. Les entreprises souhaitent également que soient mis en œuvre les aménagements nécessaires à une amélioration des performances de la navigation sur le Rhin ;
- d'accompagner le développement de la co-modalité en mettant en place les services qui permettront effectivement un report modal : matériel de transport, prestations logistiques, sillons ferroviaires, etc.
- et enfin d'identifier un interlocuteur pour accompagner les entreprises dans le montage technique et financier de leur projet de report modal.

En ce qui concerne les déplacements des salariés et des usagers occasionnels de la zone, il faudra :

- considérer l'ensemble de la chaîne de déplacement des salariés dans l'organisation de l'offre publique de transport. C'est la difficulté du dernier km qui est aujourd'hui un obstacle majeur à l'utilisation des transports en commun par les salariés de la zone portuaire ;
- articuler le projet d'extension de la ligne D du tramway avec des développements complémentaires. Le tram ne bénéficiera réellement aux salariés de la zone portuaire que si des connexions avec leurs entreprises sont mises en place. Ce travail reste à réaliser et permettra une meilleure adéquation avec les besoins effectifs des salariés : organisation de lignes de rabattement autour des stations de tram, aménagement d'une station de covoiturage, etc.
- enfin, sécuriser les déplacements des salariés à vélo et à pieds. Il est aujourd'hui suicidaire de se déplacer sur la zone portuaire autrement qu'en voiture.



« Gagner en attractivité ». La troisième espérance exprimée par les entreprises de la zone portuaire touche aux rapports qu'elles entretiennent avec leur environnement. La zone portuaire de Strasbourg renvoie l'image d'un espace en marge, délaissé, insécurisé et inoccupé par certains endroits. La qualité des espaces et des services constituent des critères fondamentaux pour l'implantation, le maintien et le développement des entreprises.

« **Gagner en attractivité** »

Gagner en attractivité passe par le renforcement de la sécurité de l'espace portuaire et des entreprises, la mise en œuvre d'actions coordonnées de requalification paysagères des espaces portuaires et le développement de services aux entreprises et aux salariés (restauration, services de crèches, etc.).

« **Plus de visibilité pour les entreprises, plus d'efficacité pour l'ensemble des usagers de la zone, plus d'attractivité au service du développement économique** »

« Une dynamique positive ». Plus de visibilité pour les entreprises, plus d'efficacité pour l'ensemble des usagers de la zone, plus d'attractivité au service du développement économique de la métropole strasbourgeoise et du département. Tous ces éléments sont liés. C'est un défi collectif auquel le GUP entend apporter sa contribution, aux côtés de l'ensemble des acteurs de ce territoire. Mais finalement, ce que vous disent les entreprises à travers ce « Cahier d'Espérance », c'est l'espoir de pouvoir, demain, continuer à y exercer leurs activités, dans le cadre de relations renouvelées avec le Port et la Collectivité.

Merci de votre attention !

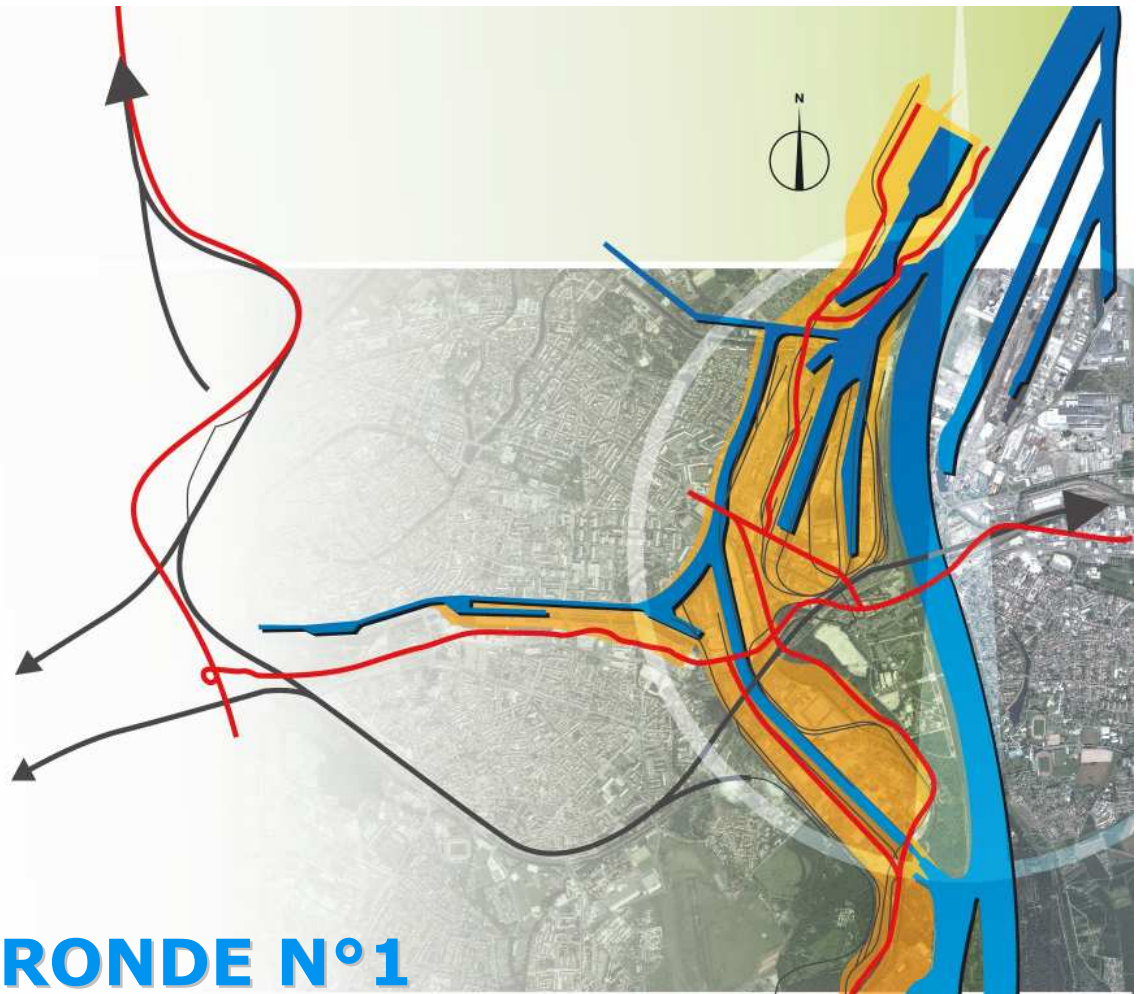


TABLE-RONDE N°1

"La zone portuaire au quotidien"

Michel CHALOT

GUP / CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin

Didier DIEUDONNE

Port Autonome de Strasbourg

Jean-Louis JEROME

Port autonome de Strasbourg

Alain MENETEAU

Communauté Urbaine de
Strasbourg

Animation : Nicolas CAMOUS / MENSCOM

Nicolas Camous / Animateur du forum

J'ai le plaisir d'animer les deux tables-rondes qui vont se dérouler maintenant. Celles-ci ont deux objectifs : tout d'abord revenir de manière un peu plus détaillée sur les différents éléments qui viennent de vous être présentés et d'autre part vous permettre, à vous entreprises et décideurs publics concernés par le développement de la zone portuaire, d'échanger très directement au courant de cet après-midi.

Pour la première table-ronde, consacrée à la zone portuaire au quotidien, je vais demander à quatre personnes de me rejoindre :

- *un représentant des entreprises, Monsieur Michel Chalot. Vous avez beaucoup de casquettes : vous dirigez une entreprise de transport, vous êtes Président de l'Union Régionale du Transport en Alsace, Vice-Président de la Commission Aménagement du Territoire et Transports de la CCI et membre du GUP ;*
- *deux représentants du Port autonome de Strasbourg, Monsieur Jean-Louis Jérôme, Directeur Général et Monsieur Didier Dieudonné, Directeur Général Délégué ;*
- *un représentant de la CUS, Monsieur Alain Meneteau, Directeur de la Mobilité et des Transports.*

Nous allons faire un tour d'horizon de la zone portuaire au quotidien en nous arrêtant notamment sur la question des transports dans toutes leurs dimensions, qui constitue un enjeu majeur sur la zone portuaire. Commençons avec vous Monsieur Meneteau. Vous représentez la Communauté Urbaine qui est un des acteurs compétents en matière de transport. Je voudrais que l'on commence par parler des projets, notamment routiers, en faisant un point sur ce qui est actuellement en cours sur le territoire de la zone portuaire. Pouvez-vous nous éclairer sur ce point ?

Alain Meneteau / CUS

Je vais d'abord parler de la liaison inter-ports dont Madame Aloird a rappelé l'importance pour les usagers du port mais également pour la CUS. Il s'agit tout d'abord d'améliorer les circulations des poids lourds entre le Nord et le Sud du port. Pour les trafics de transit qui arrivent par le Pont de l'Europe et de l'Allemagne, il s'agit également d'offrir une alternative attractive pour rejoindre la Rocade Sud à travers le port plutôt que d'utiliser la RN 4, dont vous avez très bien souligné la difficulté que représentait un trafic lourd lié à la vocation d'axe urbain qui lui a été donnée. Conformément à vos vœux, la Communauté Urbaine entend bien réaliser cette liaison inter-ports dans son intégralité car si l'on n'en faisait qu'une partie nous manquerions effectivement une partie des objectifs. Ces opérations sont en cours. Vous avez dû voir qu'une première phase est en travaux sur le port : il s'agit de la liaison entre le Pont de l'Europe et la Route du Rhin Napoléon ainsi que les travaux qui se situent du côté de la rue des Deux Ponts avec la liaison entre la rue du Havre et la rue du Rhin Napoléon, endroits dont on sait depuis des années qu'ils sont très difficiles. Cette première phase devrait se terminer au mois d'août 2010, avec quelques travaux qui continueront jusqu'au mois de novembre 2010.

« Il s'agit tout d'abord d'améliorer les circulations des poids lourds entre le Nord et le Sud du port »

La Communauté Urbaine a la volonté de réaliser la deuxième phase mais, vous le savez sans doute, il y a un certain nombre de difficultés et des recours ont été déposés. Nous attendons l'audience pour connaître les suites. Si ces difficultés sont levées, les travaux pourraient se dérouler entre octobre 2010 et le milieu de l'année 2012, à la fois pour réaliser l'ensemble de la liaison mais également le nouveau tracé de la RN 4 nécessaire à la construction du tramway.

Vous avez parlé de la liaison Nord. Sur ce point, je ne peux vous faire de réponse aussi satisfaisante. Le SCOTERS fait en effet apparaître la nécessité et l'importance de cette liaison. Mais vous savez aussi que l'on se trouve au Nord du Port aux pétroles, dans une zone naturelle protégée, d'où la difficulté de tracer une infrastructure. Une nouvelle difficulté est apparue et doit faire l'objet de discussion. Elle est liée à la préparation du PPRT, c'est-à-dire du Plan de Prévention des Risques Technologiques du Port aux pétroles qui risque de créer des contraintes très importantes sur la circulation.

Je citerai deux autres points. Avec le tram D, nous espérons une désaturation du trafic routier entre Kehl et Strasbourg et par conséquent un effet sur le Pont de l'Europe et ses accès. En sortant de l'enceinte du port, le projet de deuxième phase de la Rocade Sud va par ailleurs faciliter les jonctions entre le port autonome et le réseau autoroutier en direction du Sud, voire en direction du Nord quand cette continuité autoroutière existera.

Nicolas Camous / Animateur

Merci. Monsieur Chalot, lorsque l'on entend Monsieur Meneteau, on constate qu'il y a beaucoup de projets sur la zone portuaire. Cela vous convient-il ? Est-ce suffisant ? Comment percevez-vous toutes ces évolutions ?

Michel Chalot / GUP - CCI

Je suis né au port et j'y habite toujours. Tout ce dont nous discutons en ce moment, je l'entends depuis plus de 35 ans. On nous annonce à présent ce qu'il va se passer, c'est bien, j'en prends acte. Mais il faudrait sortir de la logique d'interdit dans laquelle nous nous trouvons. J'exploite en effet des camions, c'est mon métier. Je le fais pour le compte d'entreprises et de donneurs d'ordre. Nous ne roulons pas pour le plaisir de rouler mais parce que nous avons des marchandises à déplacer. Or il faut reconnaître que l'accès au port est devenu catastrophique au courant des quinze dernières années, tout le monde le constate. Qu'a-t-on fait ? Rien. La seule réponse que l'on ait toujours entendue a été : « passez ailleurs avec vos camions ». Je veux bien, mais où ? Nous avons trois chemins d'accès et on nous en a enlevé deux. On va peut-être nous enlever le troisième. Or, jusqu'à preuve du contraire, un camion ne vole pas mais il roule.

« Il faut reconnaître que l'accès au port est devenu catastrophique au courant des quinze dernières années »

Considérons maintenant les travaux qui sont en cours. Nous savons que la RN 4 va être aménagée en boulevard urbain. Mais j'espère que l'on ne va pas nous interdire la RN 4 tant que la liaison inter-ports ne sera pas réalisée. Faire 60 km de détour sur un voyage aller-retour pour transporter une marchandise est antiéconomique et antiécologique.

Des zones sont aménagées pour transborder des marchandises sur d'autres modes mais nous savons tous que la chaîne de transport commence et se termine souvent par un camion. Nos voisins du Port de Kehl l'ont très bien compris. Nous ne sommes plus en période de crise mais en période de récession, il faut aller vite. Tout le temps perdu au niveau des entreprises ne sera pas rattrapable. S'il est trop tard, on n'aura plus besoin de nous et ce seront d'autres prestataires qui prendront la place. C'est pour cette raison qu'il faut faire très vite à mon avis. Enfin, quand je vois tous les engins de chantier actuellement sur le port, je me demande s'il sera pertinent de les retirer pour les ramener un an après, cela semble antiéconomique.

Nicolas Camous / Animateur

Merci. Je reviens vers vous Monsieur Meneteau. Le transport recoupe les infrastructures dont nous venons d'en parler, mais aussi les transports dits « doux » et les transports en commun. Où en est-on aujourd'hui ? On a le sentiment que la zone portuaire n'est pas forcément la zone la mieux desservie de la Communauté Urbaine. Qu'en est-il précisément ?

Alain Meneteau / CUS

La zone portuaire n'est pas la mieux desservie, c'est certain. Ceci dit, elle bénéficie de six lignes de bus si je ne m'abuse, dont certaines ont des fréquences qui sont loin d'être négligeables. La difficulté de la zone portuaire est une difficulté que l'on retrouve sur beaucoup de zone d'activités et de zone d'emplois, à savoir une grande étendue et une faible densité. Le réseau viaire interne est complexe, je pense en particulier aux doigts de gant entre les darses sur la partie Sud du port. Il est donc difficile d'avoir une desserte performante avec des moyens classiques en bus. Qui plus est, les capacités de stationnement sont souvent importantes et font qu'il n'y a pas de pression sur la possibilité de venir facilement en voiture. Les lignes de bus sont donc très peu utilisées et les usagers sont peu satisfaits.

« Il est difficile d'avoir une desserte performante avec des moyens classiques en bus »

Je ne vais pas apporter aujourd'hui la solution miracle que nous n'avons pas trouvée depuis des années. Compte tenu de ce constat, nous sommes en train d'engager une réflexion générale sur l'ensemble des zones d'activités dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains de la Communauté Urbaine, afin d'identifier les projets innovants et les autres modes de desserte qui pourraient être utilisés dans ce cadre. Je rejoins ce que disait Madame Aloird tout à l'heure concernant la chaîne de déplacement et le dernier kilomètre : nous ne pourrions effectivement pas résoudre le problème avec un bus qui desservirait toute la zone. Peut-être faut-il réfléchir à un axe structurant qui serait peut-être assez loin de certaines d'entreprises, mais sur lequel seraient distribués des points où l'on trouverait des parkings avec des vélos en libre-service ou des vélos partagés - projet sur lequel travaille actuellement la Communauté Urbaine. Nous avons parlé de mobilités innovantes. Ne serait-ce pas un endroit où l'on pourrait expérimenter des petits véhicules électriques pour le dernier kilomètre ? Je rappelle que la Communauté Urbaine, en lien avec le Pôle Véhicule du Futur, s'est portée volontaire dans le cadre d'un projet européen pour être une zone de test d'un système que l'on appelle CRISTAL et qui est développé par un industriel local. Après la période de test, des expérimentations pourraient être menées sur des zones.

« Ce qui pourra se faire sur la zone nécessitera un travail avec les usagers du port »



Vous avez également parlé de l'arrivée du tram sur lequel il faudra articuler ce système. Avec nos partenaires, nous sommes en train de négocier la possibilité de réouvrir l'ancienne gare du Port-du-Rhin au niveau du Pont Couleaux. Cette solution pourrait permettre de transporter des usagers venant en train du Nord de l'agglomération, traversant la gare centrale et venant trouver leur terminal ici directement dans le secteur du Jardin des Deux Rives. Nous ne manquons pas de projets mais il est vrai que ce qui pourra se faire sur la zone nécessitera un travail avec les usagers du port afin de mieux connaître les besoins et peut-être coopérer sur les moyens à mettre en œuvre.

Nicolas Camous / Animateur

Monsieur Chalot, que pensez-vous de faire une force de la faiblesse de la zone portuaire et d'en faire un terrain d'expérimentation ?

Michel Chalot / GUP – CCI

Tout a été dit. Il ne faut cependant pas oublier qu'une zone portuaire commence à vivre entre 2h et 3h du matin et que la journée se termine vers 22h. Un salarié qui doit prendre un transport en commun se retrouve aujourd'hui au bord d'une route. Et si vous n'avez pas de bottes pour faire le dernier kilomètre quand il pleut, je vous souhaite bien du plaisir parce qu'il y a de la boue. Il vaut mieux ne pas venir en chaussures à talons. Si l'on retient un système électrique, il faudra vraiment qu'il soit tout-terrain. Autre problème : il n'y a même pas d'éclairage quand il fait nuit. Je verrais donc plutôt ce salarié déguisé en Goldorak avec une lampe de mineur, de préférence une lampe tempête. En ce qui concerne la zone Nord, il n'y a pas de bus. Qui plus est, il est difficile de faire cohabiter deux sortes de trafics. Les camions sont des véhicules lourds qui ont leurs propres risques, il ne faut pas l'oublier.

« Une zone portuaire commence à vivre entre 2h et 3h du matin »

Nicolas Camous / Animateur

Monsieur Meneteau, souhaitez-vous répondre rapidement à Monsieur Chalot ?

Alain Meneteau / CUS

La difficulté de circuler à vélo et à pieds - voire en talons aiguilles – que vous relevez est certaine Monsieur Chalot. Dans le Schéma directeur des pistes cyclables qui est à l'étude et qui sera mis en œuvre dans les prochaines années, le port apparaît comme un des lieux sur lesquels il faut faire des aménagements sur les axes importants où la cohabitation avec les poids lourds est dangereuse. Il faut également permettre cette diffusion vers les entreprises dans de bonnes conditions.

« Il faut faire des aménagements sur les axes importants où la cohabitation avec les poids lourds est dangereuse »

Nicolas Camous / Animateur

La mobilité, notamment celle des salariés, n'est pas qu'une affaire entre la CUS et les entreprises. Comment le Port autonome peut-il se positionner aujourd'hui sur ce sujet ?

Didier Dieudonné / PAS

Alain Meneteau l'a indiqué, il faut engager une action en matière d'aménagement des infrastructures. Nous avons eu tendance à répondre aux besoins immédiats des activités économiques à travers l'accessibilité routière. Il est bien évident qu'il faut de plus en plus intégrer toutes les dimensions des déplacements dans les aménagements, et notamment celle des déplacements des salariés. Cela passe effectivement par l'aménagement de pistes cyclables. Nous travaillons déjà avec la Communauté Urbaine sur le schéma des pistes cyclables. Les cheminements piétons et l'ensemble des modes doux doivent aussi être intégrés aux aménagements. Il s'agit véritablement d'un travail de fond à mener sur les aménagements d'aujourd'hui et de demain. Ce travail très concret se traduit déjà sur le terrain et va se poursuivre, mais progressivement il faut le dire.

« Il faut de plus en plus intégrer toutes les dimensions du déplacement dans les aménagements »

Nicolas Camous / Animateur

Après les projets routiers, les transports en commun et les modes doux, nous allons aborder le thème de la multimodalité. Nous sommes sur une zone portuaire. Les entreprises interrogées n'ont pas forcément toutes à l'esprit cette dimension multimodale. Quelle est la réalité aujourd'hui et surtout quelles sont les ambitions du Port autonome en matière de développement de la multimodalité sur le territoire portuaire ?

Jean-Louis Jérôme / PAS

La multimodalité est effectivement un élément tout à fait fondamental pour un port. C'est notre avantage concurrentiel principal. Contrairement à une idée reçue, la multimodalité est une réalité à Strasbourg, qui est le deuxième port intérieur français avec un trafic de l'ordre de grandeur de celui de Bordeaux. Deuxièmement, Strasbourg bénéficie des plus grandes plates-formes de transbordement plurimodales intérieures que l'on trouve en France. Un dernier chiffre : nous avons un trafic deux fois moindre que celui de Paris mais je rappelle quand même que le Port de Paris draine la totalité de l'Île-de-France et, en réalité, de la région parisienne. Cela ne signifie pas qu'il faille nous endormir sur nos lauriers en matière de la multimodalité. Nos axes de développement concernent d'abord les services de manutention portuaire et les investissements pour agrandir nos plates-formes. Nous avons fait des investissements considérables par le passé et nous continuerons à en faire pour obtenir un quasi doublement de notre capacité de transbordement en l'espace de quatre ans, ce qui est considérable. Il nous faut également développer des services annexes à la manutention portuaire qui manquent pour l'instant.

« Nos axes de développement concernent d'abord les services de manutention portuaire et les investissements pour agrandir nos plateformes »

Deuxième fait : le développement du fer est probablement aujourd'hui un peu insuffisant par rapport à la capacité que nous pourrions avoir. Il existe 150 km de voies ferrées à l'intérieur du port. Il faut que nous puissions développer ce potentiel. Là aussi, nous avons quelques axes de développement. D'une part nous allons reprendre l'ensemble des voies ferrées très prochainement ce qui devrait nous permettre de les optimiser et de rationaliser leur utilisation. Cela devrait également permettre une plus grande ouverture à la concurrence. Il s'agit là d'un aspect fondamental qui n'est certes pas encore très développé dans le fret ferroviaire français aujourd'hui mais qui peut porter ses fruits comme nous le voyons en Allemagne.



Un dernier point, en lien avec le fret ferroviaire. On a beaucoup parlé de la proximité et du dernier kilomètre ; je parlerais plutôt des derniers kilomètres. Dans ce domaine et dans les temps à venir, le Port va lancer une initiative en lien avec la Chambre de Commerce et d'Industrie afin de savoir si nous devons développer et accueillir en notre sein un opérateur ferroviaire de proximité. Celui-ci pourrait effectuer les derniers kilomètres aujourd'hui un peu délaissés par les grands opérateurs nationaux. Sur ce point, j'en appelle aux entreprises car il s'agit d'un projet que nous ne pourrions pas faire seuls. Le Port n'a pas les moyens – ni d'ailleurs la vocation – d'assurer ce genre de prestations. Ce n'est qu'en associant les chargeurs, peut-être des transporteurs routiers et un transporteur ferroviaire que nous pourrions développer ces nouveaux trafics qui sont essentiels pour le développement et, je dirais, pour la survie du port dans les prochaines décennies. Sur ce sujet, je partage totalement les éléments du « Cahier d'Espérance ».

Nicolas Camous / Animateur

La question est posée Monsieur Chalot : les entreprises sont-elles prêtes à suivre cette piste ? Les choses vont-elles mieux qu'en matière de projets routiers et de transports en commun ?

Michel Chalot / GUP – CCI

En matière ferroviaire, les entreprises sont échaudées à force d'avoir été déçues. Tous les chargeurs qui sont dans la salle vous le diront. Elles le sont à cause de systèmes où on leur a garanti de la précision et de la rapidité et quand elles se sont lancées, elles ne les ont pas eus. On s'est alors rabattus sur le mode routier. Si le transport routier est prédominant aujourd'hui c'est parce que c'est le seul mode qui a su répondre correctement à la demande. Si on ne peut pas avoir confiance dans les opérateurs ferroviaires, si les systèmes sont rigides et ne sont pas viables économiquement, nous ne pouvons pas faire ce choix. C'est cela qu'il faudra un jour arriver à combiner. Quel est l'enjeu pour les transporteurs de marchandises ? Le transport représente un coût dans n'importe quel bilan et celui-ci doit être réduit au minimum, aujourd'hui plus que jamais. Il faudra que l'on fasse plus, mieux et moins cher. Or, je constate que nous faisons moins, moins bien et plus cher. Il y a donc du travail.

« Si le routier est à sa place aujourd'hui c'est parce que c'est le seul mode qui a su répondre correctement à la demande »

Nicolas Camous / Animateur

Je m'adresse maintenant au Port autonome : il est vrai que les choses sont compliquées. Le Grenelle de l'Environnement et le multimodal ont le vent en poupe. Que pourra faire le Port autonome demain, ou peut-être dès aujourd'hui, pour mieux accompagner les entreprises de la zone portuaire pour franchir ce cap de la multimodalité ?

Didier Dieudonné / PAS

Nous concevons que les solutions de transports combinés sont plus complexes à mettre en œuvre que d'appeler un transporteur routier. Nous avons besoin d'un certain nombre d'acteurs, il y en a quelques-uns dans la salle. A Strasbourg, nous avons la chance d'avoir des acteurs qui sont des concepteurs de solutions de transport, quelque fois routières, mais de plus en plus combinées.



Je le signale car cela explique la place de Strasbourg en termes de développement du transport multimodal. La présence de ces transitaires couplée à celle d'armateurs maritimes explique le succès de Strasbourg.

Nicolas Camous / Animateur

Le potentiel est donc là.

Didier Dieudonné / PAS

Le potentiel existe oui. Effectivement tout peut être amélioré, développé, et doit sans doute l'être en facilitant ces solutions par rapport à des options plus faciles et plus naturelles qui ont par ailleurs leur domaine de pertinence. Il y a de la place pour tout le monde et un potentiel pour développer ces solutions, d'autant plus que des investissements importants ont été consentis au fil du temps pour améliorer les outillages portuaires. Tout est là pour constituer cette chaîne assez complexe à mettre en œuvre mais qui doit conduire vers des solutions plus durables. Les aides publiques aux investissements sur les outillages sont des incitations fortes puisqu'elles permettent au Port autonome d'avoir une tarification raisonnable, soutenable et ainsi d'entrer en concurrence par rapport à d'autres solutions.

« Tout est là pour constituer cette chaîne assez complexe à mettre en œuvre mais qui doit conduire vers des solutions plus durables »

Nicolas Camous / Animateur

Merci Monsieur Dieudonné. Je voudrais que l'on aborde la question des services aux salariés avant de donner la parole à la salle. Pour les salariés des entreprises, il n'y a à priori pas beaucoup d'équipements, je pense aux crèches ou aux restaurants notamment. Est-ce une préoccupation forte ?

Michel Chalot / GUP – CCI

Là aussi, il s'agit de choses qui ont progressivement disparu au fil du temps. Il n'y a même plus de restauration collective. Si on veut manger au restaurant, il faut aller à Kehl. Il n'y a pas de crèche dans une zone où il y a 13 000 salariés. C'est quand même un manque auquel il va falloir remédier rapidement. Comment voulez-vous que les gens viennent avec bonheur au travail ? Ce sont des problèmes simples auxquels il va falloir trouver des solutions. C'est peut-être là un axe de recherche.

« Si l'on veut manger au restaurant il faut aller à Kehl »

Nicolas Camous / Animateur

Monsieur Jérôme ou Monsieur Dieudonné, sur cette question des services aux entreprises, quel est le rôle du Port ? Quelle est son implication le cas échéant ?

Didier Dieudonné / PAS

Il est vrai que le Port autonome a prioritairement pour vocation d'accueillir des activités industrielles et logistiques. Mais il est bien évident que nous essayons aussi d'attirer des activités complémentaires en termes de services aux entreprises. Il est assez surprenant de trouver des garages dans la zone portuaire qui sont tout simplement complémentaires aux activités logistiques. Concernant les services dont on peut regretter l'absence ou l'insuffisance, il s'agit là d'un travail à mener avec les

« Cela nécessite de travailler sur l'attractivité, de définir les besoins et de travailler sur des projets concrets »

entreprises. A travers le système du port et la structuration foncière, nous pouvons développer une certaine souplesse pour accueillir des acteurs et des services. Cela nécessite de travailler sur l'attractivité, de définir les besoins et de travailler sur des projets concrets. Nous avons des projets en cours...

Nicolas Camous / Animateur

Par exemple ?

Didier Dieudonné / PAS

Concernant la restauration, nous avons des projets qui ne sont pas loin d'aboutir. On sent qu'il suffirait de peu de chose et qu'il faut donc que l'on travaille ensemble pour y arriver.

Nicolas Camous / Animateur

Merci de votre participation Messieurs. Je voudrais donner la parole à la salle et en premier lieu à Monsieur Jean-Philippe Hanff qui est Directeur du Développement économique et de l'attractivité à la Communauté Urbaine. Nous venons justement de parler d'attractivité et de services. J'aurais souhaité que vous nous apportiez quelques éléments complémentaires sur cette question s'il vous plait.

Jean-Philippe Hanff / CUS

Un petit mot pour resituer le débat du port dans un débat plus global sur la Communauté Urbaine: la question des zones d'activités - dans leur rôle de foncier économique et dans leur animation - est au cœur du projet que l'on propose aujourd'hui pour la Communauté Urbaine. Nous avons deux difficultés à régler. La première est que le foncier économique est insuffisant pour répondre aux besoins d'une agglomération de la taille de Strasbourg. Il y en a heureusement encore un peu sur le port. La priorité est donc de dégager de nouveaux terrains, de créer des zones d'activités et de réserver un foncier qui est rare en Alsace et sur l'agglomération pour des vocations économiques. Deuxième difficulté : les zones doivent être animées. Sur le port, nous avons la chance d'avoir le GUP, avec le soutien de la Chambre de Commerce et d'Industrie. Nous favorisons nous-mêmes la création d'association d'industriels sur d'autres zones d'activités de l'agglomération de manière à avoir des interlocuteurs et établir ce dialogue pour permettre le développement économique de l'agglomération. Nous sommes très engagés sur les terrains de la création et l'animation de zones d'activités et nous allons poursuivre ce travail.

« Les zones d'activités doivent être animées »

Nicolas Camous / Animateur

Merci Monsieur Hanff. Mesdames et Messieurs, nous allons prendre quelques minutes pour répondre à vos questions ou écouter votre opinion par rapport aux propos qui ont été tenus.



ECHANGES AVEC LA SALLE

Arsène DAHL / Wincanton Mondia – GUP

Utilisateur d'un certain nombre d'infrastructures sur le port de Strasbourg, je souhaitais rebondir sur l'un ou l'autre des propos qui ont été tenus tout à l'heure, notamment sur la partie ferroviaire. Il est tout à fait louable de vouloir monter une entité pour gérer la mise en place ou la distribution des wagons sur les derniers kilomètres. Il ne faut pas oublier que l'on a fermé près de 400 gares aux wagons isolés en France. Je ne suis pas sûr qu'en recadrant la partie strasbourgeoise, on puisse redynamiser l'ensemble. Aujourd'hui nous n'avons plus, ou très peu, de trafics par wagons isolés.

Concernant la circulation, je ne parlerai des camions, nous en avons déjà assez parlé. En tant que vice-président du GUP et utilisateur au quotidien des infrastructures du port, je suis triste de voir des voyageurs qui viennent de toute la France et qui traînent leur valise depuis le terminal du tram situé en contrebas de la Musau. Pour embarquer sur les bateaux de CroisiEurope situés rue du Havre, ils ont besoin de bottes quand il pleut parce qu'il n'y a pas de trottoirs. C'est malheureux. On est sur la rue du Havre et il n'y a ni trottoirs, ni pistes cyclables qui permettraient à nos collaborateurs de venir en bicyclettes. Quand Michel Chalot dit que ce sont des kamikazes, c'est une réalité. Il faut avoir le courage de rouler en bicyclette sur la rue du Havre. Je sais que vous êtes un grand utilisateur du vélo M. Jérôme. Je ne sais pas si vous circulez de temps en temps du Sud au Nord du port à vélo mais il faudra m'indiquer un itinéraire. En venant du Nord, lorsque l'on prend le pont Jean-Millot, la piste cyclable depuis le Port aux pétroles existe, et puis s'arrête tout à coup. Quand on circule à vélo sur ce pont et que l'on croise des véhicules, c'est très dangereux.

« Il faut avoir le courage de rouler en bicyclette sur la rue du Havre »

Troisième point, que je rappelle puisqu'il y a quelques chargeurs dans la salle : il existe une infrastructure de transbordement couverte sur le port. Il y en a trois sur le Rhin : à Karlsruhe, à Bâle et à Strasbourg. Il s'agit d'une installation permettant de transborder au sec depuis la voie d'eau sur le wagon ou sur le camion et qui est aujourd'hui sous-utilisée. Si quelqu'un a une idée pour redynamiser cette installation, je suis preneur. Merci.

Nicolas Camous / Animateur

Merci Monsieur Dahl. Une autre question que vous souhaiteriez poser à l'un ou l'autre de nos participants?

Albert BOUR / CroisiEurope

Nous venons de parler de CroisiEurope que je représente précisément. Je suis tout à fait d'accord avec ce qui vient d'être dit. Il faut y ajouter la problématique des accotements pour les bateaux à passagers qui sont des fondrières qui devraient être véritablement refaites. Il y a aussi la question de la signalisation. CroisiEurope - qui est tout de même le plus grand transporteur européen pour le transport de passagers - est très mal signalé. Nous en avons déjà parlé à plusieurs reprises mais il faut faire un effort dans ce domaine.



Au niveau portuaire enfin, il faudrait prévoir l'élimination des déchets dans le cadre de l'application d'une convention. Il va falloir prévoir des aménagements pour les stations de réception des déchets et des boues de curage. C'est très important et cela doit être obligatoirement fait dans l'avenir. Nous verrons quels sont les tenants et les aboutissants en matière de financement.

Nicolas Camous / Animateur

Monsieur Jérôme, quelques éléments à apporter en lien avec ces interventions ?

Jean-Louis Jérôme / PAS

Il y a d'abord la question des appontements des passagers. Sur ce sujet, nous devrions pouvoir mettre en place une véritable gare fluviale au niveau du môle de la Citadelle dans les prochaines années, notamment pour l'accès des grands bateaux à passagers fluviaux. Cela permettra effectivement un accueil pour CroisiEurope, mais également pour vos concurrents, le port ayant une neutralité à maintenir. De cette façon l'accès sera tout à fait correct, avec la proximité des stations de tramway d'une part, et la possibilité d'amener les passagers par voie d'eau à partir de ce secteur jusqu'au centre de Strasbourg le cas échéant.

Par ailleurs, la signalétique est l'un des étages de la fusée « nouvelle signature du port ». Nous avons ce sujet sous le coude depuis un certain moment et allons pouvoir le mettre en œuvre maintenant que nous avons cette nouvelle charte. En lien avec les services de la Communauté Urbaine de Strasbourg, nous devrions dès l'année prochaine pouvoir commencer les premiers éléments d'une signalétique permettant d'aller à CroisiEurope et à l'ensemble des entreprises. Qui n'a jamais vu de camion, mal guidé par son GPS, tourner en vain sur le port - ou même rue de la Nuée Bleue - à la recherche d'une entreprise ?

« La signalétique est l'un des étages de la fusée de la nouvelle signature du port »

Le troisième élément est lié à la convention relative aux déchets, signée de mémoire en 1989 et qui devrait entrer en vigueur assez prochainement. Le Port sera peut-être l'opérateur de cette convention. Voies Navigables de France, qui est l'opérateur national, doit faire les appels d'offre pour trouver un opérateur. Pour l'instant, le Port autonome de Strasbourg fait des efforts en ce qui concerne la récupération des déchets huileux, notamment avec le SPIRS (Seveso Plants Information Retrieval System). Des efforts devront également être faits dans d'autres domaines. En lien avec les services de la CUS, nous avons déjà commencé à travailler sur l'assainissement des bateaux-logements qui donnent souvent lieu à des récriminations importantes de la part des riverains. Nous devrions pouvoir mettre cela en œuvre rapidement.

Nicolas Camous / Animateur

Y a-t-il d'autres questions ? Mme Aloird, vous souhaitez intervenir.

Régine Aloird / GUP

On a parlé de multimodalité, c'est une bonne chose.

En matière d'offre ferroviaire, je crois qu'il y a un point sur lequel il faut insister. A ce jour, je ne sais pas s'il y a énormément de sociétés du port qui sont satisfaites de l'offre actuelle. Bon nombre d'entreprises ouvrent à 5h du matin, voire même plus tôt, et ont des équipes qui travaillent dès ce moment là. Or, on le voit très souvent, les trains sont amenés entre 8h et 10h. Ils sont repris vers 18h alors que nous travaillons jusqu'à 21h. C'est un aspect – et j'insiste – qu'il faudra regarder avec soin. En termes d'attractivité ferroviaire, il s'agira de choisir un opérateur qui soit prêt à travailler plus longtemps et à s'adapter aux besoins des entreprises implantées sur le port.

« Il s'agira de choisir un opérateur ferroviaire qui soit prêt à travailler plus longtemps et à s'adapter aux besoins des entreprises implantées sur le port »

Georges Lingelheld / CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin

Je voudrais saluer l'initiative de cette rencontre, la richesse du débat et féliciter l'ensemble des intervenants. Avec le port, Strasbourg a un bel outil de travail. Aujourd'hui il faudrait faire connaître la disponibilité du foncier - l'attractivité de ce port - et le vendre partout dans les régions françaises pour que les gens puissent s'y implanter. Est-il possible de connaître les surfaces de foncier disponibles aujourd'hui ? La question de la navigabilité est également un aspect dont nous n'avons pas parlé. Durant les périodes de basses eaux, comment solutionner le problème de l'acheminement ?

Nicolas Camous / Animateur

Merci pour ces deux questions très précises adressées au Port : la disponibilité du foncier et l'acheminement au port.

Jean-Louis Jérôme / PAS

En ce qui concerne les disponibilités foncières, nous recommençons une collaboration avec les services de la CUS concernant la vente de foncier et notre présence à des salons professionnels prescripteurs en la matière et dont nous avons été absents pendant une période. Même si le Port est une entreprise importante, nous n'avons pas les moyens d'aller seuls dans l'ensemble de ces salons qui sont souvent relativement onéreux.

Concernant les basses eaux, il n'en y a pas franchement plus aujourd'hui qu'il y en a eu dans les années passées. La logistique y est par contre aujourd'hui beaucoup plus sensible. Les bateaux ont évolué et sont moins adaptés. Il y a donc toute une réflexion à mener et là je renvoie plutôt à la profession batelière. La batellerie est en train de subir les effets de la crise et mène ces réflexions tambour battant, notamment lors du renouvellement de la flotte.

On peut rêver à d'autres aménagements sur le Rhin mais cela dépasse notre horizon de prévisibilité à tous compte-tenu de la durée nécessaire pour réaliser de tels aménagements.

Nicolas Camous / Animateur

Encore une espérance, plus hypothétique et plus lointaine. Une dernière question ?

Jean-Laurent Herrmann / Wincanton

Je voudrais rebondir sur la question des niveaux d'eau. Je représente la société Wincanton et tout spécialement la voie fluviale. Il est vrai que le problème des basses eaux est récurrent et comme vous le dites, il n'y en a ni plus ni moins qu'il y a quelques années. Notre flotte actuelle n'est peut-être pas adaptée aux niveaux d'eau actuels, c'est vrai également. On pourrait réfléchir à ce problème au niveau européen ; il me semble qu'il y a une solution pour aménager le Rhin entre Iffezheim et Coblenze comme nous avons su l'aménager entre Bâle et Iffezheim. Si nous trouvions demain un accord de principe sur ce développement du Rhin, je suis certain que nous pourrions conclure également ce problème de basses eaux. Merci.

Nicolas Camous / Animateur

Monsieur Dieudonné, souhaitez-vous réagir.

Didier Dieudonné / PAS

Pour répondre à la remarque de Mme Aloird concernant les services ferroviaires, il s'agit bien de l'objet de la réflexion liée à un opérateur ferroviaire de proximité, à savoir prendre en compte les besoins réels et les pistes pour développer les trafics ferroviaires. Au-delà se pose la question des services logistiques à créer pour développer de nouveaux trafics et s'adresser à d'autres besoins. Je lance un appel à y réfléchir ensemble, à ceux qui sont intéressés par ces types de trafics et qui y croient, parce qu'il faut y croire.

Nicolas Camous / Animateur

Merci Messieurs. Il me reste à vous remercier de votre participation à cette première table-ronde.



TABLE-RONDE N°2

*"Quelles perspectives
pour la zone portuaire ?"*

Régine ALOIRD

Groupement des Usagers des Ports de Strasbourg

Geneviève CHAUX-DEBRY

Direction Régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement

Jean-Louis HOERLE

CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin

Jean-François JACQUEMIN

Région Alsace

Laurent KRACKENBERGER

Département du Bas-Rhin

Emmanuel ROUEDE

Communauté Urbaine de Strasbourg

Catherine TRAUTMANN

Port autonome de Strasbourg

Animation : Nicolas CAMOUS / MENSCOM

Nicolas Camous / Animateur

Je vais demander aux participants de la deuxième table-ronde de bien vouloir me rejoindre :

- *Madame Régine Aloird, Présidente du Groupement des Usagers des Ports de Strasbourg,*
- *Madame Geneviève Chaux-Debry, Directrice Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL),*
- *Monsieur Jean-Louis Hoerlé, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin,*
- *Monsieur Jean-François Jacquemin, Directeur du développement économique à la Région Alsace,*
- *Monsieur Laurent Krackenberger, Chef de service adjoint du développement économique et du tourisme au Département du Bas-Rhin,*
- *Monsieur Emmanuel Rouède, Directeur Général Adjoint du Pôle Aménagement et développement durables du territoire à la Communauté Urbaine de Strasbourg,*
- *Madame Trautmann, Présidente du Port autonome de Strasbourg et Vice-Présidente de la CUS en charge du développement économique.*

La première table-ronde abordait le quotidien de la zone portuaire, notamment au travers de la dimension des transports. La deuxième table-ronde porte sur les perspectives d'évolution de la zone portuaire de Strasbourg. Comme vous l'avez évoqué dans votre présentation Mme Aloird, la question posée par les entreprises de la zone portuaire est de savoir comment concilier demain un développement urbain d'une part et un développement économique d'autre part.

Nous allons faire un tour de table des participants présents. Je voudrais commencer avec vous Monsieur Rouède afin que vous puissiez nous donner quelques éléments de cadrage concernant le développement de la zone portuaire du point de vue de la dimension « aménagement et urbanisme ».

Emmanuel Rouède / CUS

Quelques éléments de cadrage sur ces deux aspects que l'on retrouve dans les stratégies économiques et urbaines de la Communauté Urbaine de Strasbourg et qui sont présentés dans la feuille de route « Strasbourg Eco 2020 » ainsi que dans le projet « EcoCité ». Le « Cahier d'Espérance » fait ressortir le besoin des entreprises d'avoir une visibilité sur le développement du territoire portuaire mais aussi sur le développement de l'agglomération strasbourgeoise. Sur ce point, la CUS a adopté deux documents de cadrage stratégiques. Le premier est celui de la feuille de route économique « Strasbourg Eco 2020 » qui repose sur cinq valeurs : « Strasbourg européenne, expérimentale, écologique, entreprenante et éthique ».

Ce projet repose également sur quatre secteurs clés qui ont été exposés par Monsieur le Maire dans son discours d'introduction : les biotechnologies et les technologies médicales, les mobilités innovantes et la multimodalité – en l'occurrence le port est l'un des atouts principaux en termes de multimodalité du territoire strasbourgeois, le tertiaire supérieur international et les activités créatives.

Ces quatre secteurs clés reposent également sur cinq axes transversaux, à la base du développement urbain, qui sont :

- l'entrepreneuriat - dans les temps à venir, le développement économique du territoire strasbourgeois et alsacien devra reposer sur une dynamique plus endogène qu'exogène et à ce titre l'entrepreneuriat et son développement sont des éléments extrêmement importants de notre stratégie ;
- l'innovation ;
- les équipements et les infrastructures - Jean-Philippe Hanff vous a rappelé toute l'attention que nous portons au développement des zones d'activités qui sont des éléments extrêmement importants à la base du développement économique ;
- le rayonnement et l'attractivité,
- les emplois et les compétences.

« Strasbourg Eco 2020 est notre cadre de référence, la direction dans laquelle nous allons agir ensemble sur le développement économique »

Elaborée en coproduction avec les acteurs économiques locaux, la feuille de route « Strasbourg Eco 2020 » est donc notre cadre de référence, la direction dans laquelle nous allons agir ensemble sur le développement économique.

Le projet « EcoCité, Strasbourg métropole des deux rives » est le pendant de cette stratégie sur le plan urbain. Il a été élaboré par la CUS, la Ville de Strasbourg et la Ville de Kehl et retenu par le Ministère de l'Ecologie dans le cadre de l'appel à projets national « EcoCités ». Sur le fond, ce projet urbain repose sur la volonté d'un dynamisme urbain et démographique. Gagner environ 50 000 habitants sur une génération – soit une vingtaine d'années - signifie un positionnement urbain fort. Le dynamisme démographique est également à la base du dynamisme économique. Il n'y a pas de métropole qui ne soit dynamique sur le plan économique sans avoir une base de croissance démographique couplée à une bonne qualité de vie.

« Le dynamisme démographique est également à la base du dynamisme économique »

Le projet « EcoCité » repose sur trois trames :

- une trame verte, celle des espaces naturels structurant le territoire ;
- la trame bleue que vous connaissez bien et qui est celle du réseau hydrographique et des canaux de Strasbourg,
- le tramway qui est l'élément fédérateur du cœur métropolitain et de l'espace strasbourgeois.

Le choix d'un développement urbain à 360° est également un élément important de cette stratégie. Il s'agit d'affirmer un développement vers Kehl et d'intégrer la partie allemande dans les perspectives de développement de l'agglomération, notamment au cœur du secteur portuaire. Deux projets majeurs s'inscrivent dans ce cadre :

- le projet de développement urbain des Deux Rives qui est une zone urbaine mixte allant du Môle de la Citadelle jusqu'à Kehl en passant par le Triangle du Rhin ;
- le projet de développement du port.

« Le choix d'un développement urbain à 360 ° »

Voilà pour le cadre des orientations stratégiques du développement urbain qui prendra corps dans deux éléments plus précis :

- le Schéma Directeur pour le secteur des Deux Rives qui sera élaboré courant 2010 et porté en co-maitrise d'ouvrage entre le Port autonome de Strasbourg et la Communauté Urbaine avec la Ville de Strasbourg et la Ville de Kehl. Nous allons retenir un urbaniste afin de définir ce schéma de développement urbain sur l'ensemble de cette zone ;

- le développement du port en lui-même sous la forme d'un contrat de développement entre la Communauté Urbaine et le Port autonome de Strasbourg.

Nicolas Camous / Animateur

Mme Trautmann, les orientations présentées Monsieur Rouède laissent à penser qu'il faut se préparer à voir demain des aménagements urbains importants sur la zone portuaire. Cela pose de fait la question de la cohabitation entre le monde économique et celui de la ville. Le Port autonome se prépare-t-il aujourd'hui à cette question ?

Catherine Trautmann / PAS

Tout d'abord, le Port autonome dispose de terrains qui ont un intérêt différent selon l'endroit où ils sont situés. Si l'on considère le Môle Seegmuler - devenu la presqu'île Malraux - nous sommes typiquement dans un espace qui va être investi par des fonctions urbaines puisque les activités d'entrepôt y sont arrêtées depuis très longtemps. Le principe que nous avons retenu est d'inscrire le port dans un patrimoine durable et compenser au maximum les terrains qui peuvent être intéressants pour la collectivité. Il faut en tous cas que le Port et les entreprises soient garantis de pouvoir connaître les sites dédiés à l'activité industrielle de manière pérenne. C'est l'objet de cette convention. Nous avons des expériences qui illustrent la hausse de la valeur des terrains, la « ZAC Danube » notamment.

« Il faut que le Port et les entreprises soient garantis de pouvoir connaître les sites dédiés à l'activité industrielle de manière pérenne »

Il faut donc trouver la bonne démarche pour traiter la question de la mixité entre entreprises et fonctions urbaines. Le devenir du « Heyritz » - qui n'intéresse pas précisément les entreprises - mais aussi du « Môle Citadelle » entrent dans ce cadre. Il ne s'agit pas d'empêcher les activités mais de rendre possible des réalisations qui accueillent éventuellement des services, voire de l'habitat. Il est important d'avoir une gestion durable et active du foncier du port. Il y a eu par le passé - mais c'était normal - le système de l'amodiation basée sur des loyers peu élevés, avec des entreprises qui pour certaines ont loué pour des dizaines d'années des sites qui s'avèrent extrêmement importants aujourd'hui. Les gens nous interpellent sur l'existence de friches mais ce ne sont pas des friches, ce sont souvent des terrains à louer. Il nous faut des solutions à la fois pour permettre des installations et des aménagements durables, mais peut-être aussi un peu plus de souplesse en matière de gestion foncière. L'objectif est donc de préciser les besoins de la collectivité et les endroits où la situation est conflictuelle. Prenons l'exemple des terrains « COOP » qui intéressent le Port et la collectivité et présentent aussi un enjeu économique pour la COOP. Il s'agit d'un sujet sur lequel il faut pouvoir débattre. Il est vrai que sur le site central du port nous sommes vraiment sur cette conjonction où nous souhaitons garder une implantation mixte, avec des activités et éventuellement des fonctions urbaines là où c'est possible. Nous ne sommes pas en train de dire que nous allons prendre tous les terrains portuaires et y réaliser de l'habitat. Il y a également des terrains de la douane qui appartiennent à l'État et sur lesquels il faut aussi discuter de ce que l'on fait. Est-ce que cela intéresse le Port ? Comment le traite-t-on ?

« Il est important d'avoir une gestion durable et active du foncier du port »

« L'objectif est de préciser les besoins de la collectivité et les endroits où la situation est conflictuelle »

« Il y a là un débat ouvert et il faut surtout éviter de l'aborder de manière confrontée »

Il y a là un débat ouvert et il faut surtout éviter de l'aborder de manière confrontée. Il y a vingt ans, j'ai proposé au Port de créer un établissement

public foncier avec les services de la Région Alsace. La réponse était presque positive de la part des dirigeants du Port mais elle a été négative de la part de l'Etat.

Tout l'aménagement de ce secteur a été suspendu au statut de la RN 4 ce qui a été une pénalisation, franche, aussi bien pour le port et les entreprises que pour la collectivité et je me réjouis que l'on puisse en sortir. C'est un engagement que je prends en tant que Présidente du Port que d'entendre les besoins des entreprises. Il s'agit de démontrer que cela est possible. Je suis marraine d'une usine lourde – c'est rare – à savoir l'entreprise Stracel. A l'époque il fallait sauver et maintenir cette entreprise et elle l'a été. Certains se demandent comment une telle usine peut se trouver en site urbain. Nous l'avons négocié avec le quartier et, grâce aux entreprises qui ont accepté de travailler avec l'Etat au sein du S3PI, nous avons pu obtenir une réduction des pollutions. Le développement durable et le Grenelle nous incitent à trouver des solutions. Mais cela passe aussi par cette gestion sûre et durable du point de vue foncier. Il faut donc que nous voyons également avec les entreprises comment valoriser des activités qui utilisent la voie d'eau en bordure et à quai. Il y a là aussi des questions qui pourront se poser dans ce sens.

«Le développement durable et le Grenelle nous incitent à trouver des solutions »

Nicolas Camous / Animateur

Je me tourne à présent vers les représentants du monde économique. Le discours de Mme Trautmann est a priori assez optimiste et positif. Cela suffit-il à vous rassurer Mme Aloird ?

Régine Aloird / GUP

Oui. Vous avez parlé des terrains de la COOP Mme la Présidente. Les entreprises ont également des inquiétudes qui concernent la zone centrale du port, notamment le terrain « Starlette ». Notre crainte est de voir un port qui soit un jour divisé en deux, avec une zone centrale urbanisée accueillant des fonctions qui ne soient pas forcément compatibles avec l'activité industrielle. L'inquiétude des entreprises est donc de pouvoir maintenir une cohabitation acceptable entre urbanisation et activités économiques. Nous le savons bien : lorsqu'une entreprise est établie sur un terrain depuis un certain nombre d'années et que des riverains s'installent aux alentours - parce que cette entreprise est attractive, qu'elle génère de la richesse ou parce qu'ils y travaillent- elle devient alors dangereuse et pose des problèmes. Or c'est généralement l'entreprise qui en subit les conséquences plutôt que les riverains. C'est pourquoi cette inquiétude est partagée par bon nombre d'entreprises. Par ailleurs, pour qu'une entreprise puisse se développer et pérenniser son activité, il lui faut des assurances et qu'elle connaisse le contexte dans lequel elle va pouvoir le faire. Aujourd'hui il faut que l'on vive avec des activités économiques et des entreprises. On ne peut pas vivre dans un monde uniquement fait de banques et de services. Il faut de l'activité industrielle, de l'outil de travail pour que des gens qui puissent être employés par des entreprises.

« Notre crainte est de voir un port qui soit un jour divisé en deux »

« Il faut de l'activité industrielle, de l'outil de travail pour que des gens puissent être employés par des entreprises »



Nicolas Camous / Animateur

Monsieur Hoerlé, que pouvez-vous ajouter aux propos exprimés par Mme Aloird ? Il y a effectivement un besoin de visibilité et il y a visiblement aujourd'hui des pistes qui s'ouvrent. Comment les percevez-vous ?

Jean-Louis Hoerlé / CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin

Je suis ici en tant que Président de la CCI et partenaire de toute la réflexion menée par le GUP en collaboration avec notre direction de l'aménagement du territoire. Certains de nos élus - Michel Chalot et Arsène Dahl - sont également présents au sein du GUP. Vous avez entendu Georges Lingenheld, Président de la Commission de l'Aménagement du Territoire de la CCI. Alphonse Laemmel, notre représentant au sein du conseil d'administration du Port autonome de Strasbourg, est aussi présent. C'est dire si les élus et les conseillers techniques de la CCI - dont fait partie Régine Aloird - sont pleinement partenaires et participants à cette opération. Je souscris à tout ce qui a été dit et remarquablement présenté tout à l'heure par Régine Aloird. J'insisterai tout de même sur un point sur lequel il faut être extrêmement prudent : les entreprises implantées sur le port ont fait un choix ; elles y sont parce qu'il y avait de grands terrains, la possibilité de souscrire des contrats de location de longue durée et parce qu'il y avait une certaine tranquillité d'exploitation. On parle très souvent de la proximité de l'habitat. L'aéroport est un dossier sur lequel je suis particulièrement investi. Les personnes qui manifestent le plus contre les nuisances de l'aéroport sont celles qui se sont installées après. Cela doit servir de leçon. Quand il y a des disponibilités - on parle du terrain de la COOP mais il y a aussi les terrains « Starlette » et tout ce secteur géographique - il faut être très prudent. Les entreprises du port sont conscientes qu'il faut urbaniser, c'est tout à fait clair. Mais le développement urbain doit-il uniquement se limiter à de l'habitat ? J'émet une réserve parce que cela pourrait engendrer par la suite de lourdes conséquences. Il faudrait plutôt réussir une transition entre la ville et le port et trouver à cet endroit des activités tertiaires ou de logistique légère parce qu'il faut aussi assurer une logistique de proximité. En résumé : se concentrer sur des équipements liés à la proximité du port, faire une entrée de port, faire ce trait d'union. Lorsque l'on dit que ce quartier est le trait d'union entre la France et l'Allemagne, il ne faut pas avoir honte de notre port, il faut même en être fier. Les enquêtes montrent que l'une des inquiétudes des entreprises est que l'on crée des réflexes contre le port par un trop grand apport d'habitat. Catherine Trautmann se souvient comme moi que l'entreprise Stracel était à l'époque critiquée par l'ensemble des habitants. Les efforts qui ont été réalisés ont permis qu'elle soit acceptée à présent. La problématique de l'emploi y a aussi contribué. Pourtant, si l'on avait fait un sondage il y a quarante ans demandant s'il fallait fermer Stracel, le résultat aurait été clair et tout le monde aurait été pour la suppression de cette entreprise.

« Les entreprises du port sont conscientes qu'il faut urbaniser »

« Le développement urbain doit-il se limiter à de l'habitat ? »

« Il ne faut pas avoir honte de notre port, il faut même en être fier »

Nicolas Camous / Animateur

Nous avons eu un échange entre les acteurs les plus directement concernés par la zone portuaire, géographiquement parlant. D'autres acteurs ont également leur mot à dire et je les remercie d'être présents à cette table-ronde. Monsieur Jacquemin, vous représentez la Région Alsace qui est un acteur majeur en matière de développement économique.



Comment la zone portuaire et les enjeux qui s'y développent sont-ils vus de votre fenêtre ?

Jean-François Jacquemin / Région Alsace

Pour reprendre l'idée de la fenêtre, je vais faire un zoom et remonter à l'échelle de la région. Nous avons besoin d'un centre d'outils qui nous permette d'irriguer le territoire à l'échelle d'une région. J'y vois au moins deux ou trois angles d'approche qui me semblent importants.

Le premier a été évoqué par M. Hanff et concerne la notion de zone d'activités. Pour accueillir des entreprises du territoire qui veulent se développer et cherchent un nouveau bâtiment, ou des entreprises que l'on ferait venir d'autres régions ou de l'étranger, nous avons besoin de surfaces. Nous avons aussi besoin de bâtiments qui soient déjà prêts ou que l'on puisse « recycler ». Il nous faut des structures d'accueil destinées à des petites entreprises pour permettre de disséminer les futures PME de demain sur le territoire. Sur ce point, nous travaillons avec les services de la CUS pour essayer de développer des structures permettant d'héberger provisoirement des jeunes pousses, qu'elles soient scientifiques – c'est moins le cas sur le port du Rhin mais ça pourrait l'être dans le cadre de la réflexion sur la zone d'activités franco-allemande - ou à caractère social et solidaire. Nous avons besoin de structures où héberger des entreprises qui sont plus fragiles que les autres par nature, ou des projets d'entreprises. Nous allons ainsi accompagner une personne qui a le projet de créer son entreprise mais pas la capacité de prendre le risque de le faire tout de suite. Nous allons l'héberger dans une couveuse, lui donner un salaire et à mesure que son activité va augmenter et qu'elle va prendre son autonomie, il lui sera possible de gagner sa vie par son activité puis de rembourser la couveuse. Pour aller vers des formes plus matures d'entreprises, on retrouve les pépinières d'entreprises dans lesquelles une assistance technique est apportée aux créateurs d'entreprises ou simplement aux chefs d'entreprises. Nous avons besoin de ce type de structures pour permettre un vrai développement économique parce que nous n'avons pas forcément la réponse foncière si un projet se présente aujourd'hui, notamment sur Strasbourg. Il y a un vrai manque et nous en sommes tout à fait conscients. C'est pour cette raison que nous travaillons étroitement avec les services de la CUS afin de répondre à ce besoin et d'être capable d'offrir des zones d'activités. Il y a une vraie potentialité sur le Port du Rhin. Il faut donc qu'elle soit gérée de la manière la plus rationnelle possible. C'est le travail des équipes de la CUS que nous sommes prêts à accompagner dans cet effort.

« Il nous faut des structures d'accueil destinées à des petites entreprises pour permettre de disséminer les futures PME de demain sur le territoire »

L'aspect foncier a également été évoqué à plusieurs reprises. Je voudrais rappeler qu'il existe des outils, notamment l'ADIRA au niveau du Conseil Général qui développe un support permettant d'avoir une connaissance à peu près en temps réel de ce qui existe en termes de disponibilités foncières. Il serait intéressant d'harmoniser ces outils et surtout de faire savoir qu'ils existent de manière à permettre des allocations efficaces du foncier en réponse aux demandes. Des gens nous interrogent régulièrement sur les disponibilités en regard de la spécificité de leurs besoins. Le fait d'avoir des bases de données et une visibilité sur ce qui existe est extrêmement important.

Je rebondis enfin sur les propos du Président de la CCI. Même si je comprends la problématique de l'irrigation urbaine sur la zone du port, il est important d'avoir des zones qui soient très clairement et uniquement des zones d'entreprises parce qu'on y trouve des activités classées et qui génèrent du bruit et des odeurs. Je ne dis pas polluante. Je dis simplement des activités que l'on n'a pas forcément envie d'avoir dans son arrière-cour, comme l'indiquait le Maire de Strasbourg tout à l'heure. Il faut bien des zones où l'on puisse structurer la gestion du foncier de manière à limiter les désagréments pour le voisinage

« Il est important d'avoir des zones qui soient très clairement et uniquement des zones d'entreprises »

Il nous semble aussi important de travailler sur les accès. Il y a un vrai projet d'aménagement sur la zone et on ne peut que souscrire à la réflexion qui est en cours. Il y a toutefois une insuffisance des accès aujourd'hui à l'intérieur de la zone et pour entrer dans la zone. Je vais rester sur mon approche « macro ». Le port autonome est un outil de développement pour l'ensemble de la région dans le sens où il permet d'acheminer des marchandises, des approvisionnements ou de réexpédier des matières. Les usines d'Alstom, de Sotralentz ou DeDietrich ont impérativement besoin du Port autonome de Strasbourg et pourtant elles sont à plusieurs dizaines de kilomètres, quand ce n'est pas une centaine pour ce qui est d'Alstom. Le port est le seul endroit où l'on puisse amener de grosses pièces lourdes - des turbines, des grosses cuves de dimensions impressionnantes - et où l'on ait des outils pour charger ce genre d'engins sur des barges ou d'autres moyens de transport. L'existence d'un Port autonome structuré, bien organisé et efficient est donc un outil de développement à l'échelle de la région, et pas seulement à l'échelle de l'agglomération strasbourgeoise comme on pourrait le penser. Il s'agit vraiment d'un outil collectif.

« Le port autonome est un outil de développement pour l'ensemble de la région »

Le dernier point que je voudrais évoquer est lié à la notion de développement durable. Vous savez que la région est très en pointe du point de vue de sa sensibilité au développement durable, et nous sommes heureux d'être en phase avec les partenaires des autres collectivités. Les transports par voie d'eau permettent de transporter de manière plus « douce » des marchandises, quand les produits s'y prêtent évidemment. La complémentarité avec le transport routier est importante mais il n'y a pas d'intérêt économique, ni surtout écologique, à transporter par la route des containers de Hambourg à Perpignan si on peut les mettre sur du train ou sur de la voie d'eau. Cela contribue à une logique d'intermodalité qui est une logique de préservation de l'environnement au cœur de nos préoccupations.

Nicolas Camous / Animateur

Merci Monsieur Jacquemin pour avoir élevé la focale. Nous restons encore en hauteur, à l'échelon départemental, avec vous Monsieur Krackenberg. En tant qu'acteur du développement du territoire, quelle est aujourd'hui la place du port pour le Département que vous représentez ?

Laurent Krackenberg / Département du Bas-Rhin

Je vais revenir un petit peu en arrière sur un certain nombre de stratégies. Dans les années 1990 et début 2000, des études - étude Buck, étude Samarcande - ont rappelé la position et l'importance de la logistique en



Alsace ainsi que la logistique liée à l'industrie alsacienne. C'est une particularité.

Ces études ont permis d'alimenter les réflexions au niveau du Conseil Général pour aboutir à la définition d'une stratégie en matière de développement de l'offre foncière aux entreprises. Celle-ci se décline en quatre niveaux : les zones d'activités d'intérêt local (1^{er} niveau), les zones d'activités intercommunales (2^{ème} niveau) et les plateformes départementales d'activités à vocation industrielles et logistiques (niveaux 3 et 4).

L'objectif est de permettre un développement économique équilibré et cohérent du territoire tout en intégrant une complémentarité entre ces différentes strates de zones d'activités. Le Port autonome trouve bien évidemment naturellement sa place au niveau des plateformes départementales d'activités puisque son rayonnement – que ce soit économique, industriel ou logistique – est de premier ordre et de première importance pour le territoire bas-rhinois.

« Le Conseil Général accompagne de longue date les investissements qui peuvent être réalisés par le Port autonome pour renforcer son attractivité »

Dans ce contexte, le Conseil Général accompagne de longue date les investissements qui peuvent être réalisés par le Port autonome pour renforcer son attractivité. Je citerai très rapidement un certain nombre d'équipements qui ont bénéficié du soutien du Département mais aussi des autres collectivités et de l'État. Parmi elles : la réalisation du terminal à conteneurs Nord ou encore l'augmentation de la capacité de levage du portique de colis lourd de Strasbourg.

Le Département est par ailleurs aux côtés des entreprises en tant qu'acteur du développement économique. Il apporte également son soutien à la réalisation d'équipements spécifiques pour des entreprises implantées sur le Port autonome, dont par exemple la station de déchargement fluviale et ferroviaire au droit de l'usine Stracel. Celle-ci va être mise en service prochainement et permettra à cette entreprise d'optimiser sa gestion des flux d'approvisionnement. Le Département soutient également la réalisation de bâtiments à travers « Alsabail » comme le rappelait Monsieur Jacquemin. Au-delà du foncier, il y a également la problématique immobilière qui s'exerce sur le port. Nous soutenons donc également la réalisation de bâtiments industriels sur le port parmi lesquels on peut citer Néo MPS ou Sanest.

« Au-delà du foncier, il y a également la problématique immobilière qui s'exerce sur le port »

Pour le Département, le port de Strasbourg ne se limite pas à son entité strasbourgeoise ; il s'agit aussi de l'ensemble de la façade fluviale bas-rhinoise avec notamment l'extension du port de Lauterbourg qui est en cours de réalisation. C'est un investissement très lourd qui permet au Port d'offrir à la fois de nouvelles capacités d'accueil pour les entreprises sur le Bas-Rhin et de renforcer l'attractivité du port de Strasbourg. Le port représente évidemment un enjeu majeur en termes de développement économique pour l'agglomération mais également pour l'ensemble du territoire bas-rhinois. A ce titre, le Département continuera à soutenir l'ensemble des équipements qui pourront être réalisés par les collectivités, le Port ou par les entreprises du port.

« Il est important de renforcer à long terme la capacité du Port à développer la multimodalité »

Il est également important de renforcer à long terme la capacité du Port à développer la multimodalité, ainsi que le fret ferroviaire notamment dans le cadre d'interconnexions Nord-Sud et Est-Ouest puisque nous sommes

sur un nœud d'interconnexion du réseau ferroviaire à grande vitesse. Le port dispose d'un certain nombre d'atouts dans ce domaine.

Pour la collectivité départementale, il serait enfin très intéressant que le développement du port puisse se faire de façon transfrontalière, avec le Port de Kehl bien évidemment.

Nicolas Camous / Animateur

Merci, nous y reviendrons tout à l'heure. Mme Chaux-Debry, nous allons terminer cette première séquence avec vous. Vous représentez la DREAL donc à la fois les transports, l'équipement, l'environnement, le logement et puis le Grenelle de l'Environnement qui aujourd'hui irrigue toutes les réflexions. Comment réagissez-vous aux enjeux de développement qui ont été évoqués ? Y souscrivez-vous ?

Geneviève Chaux-Debry / DREAL

J'ai entendu Jean-Louis Jérôme affirmer l'ambition multimodale du Port autonome de Strasbourg. Dans le débat qui s'ouvre sur l'articulation entre le port et la ville, il est important que l'ensemble des acteurs entendent cette ambition de développement plurimodal. Cela me paraît être un point de repère qu'aucun des acteurs ne devrait perdre de vue.

« Il est important que l'ensemble des acteurs entendent cette ambition de développement plurimodal »

Cette ambition multimodale est bonne, pas seulement parce que c'est déjà une réalité pour l'activité du port et une source de croissance pour lui, pour l'agglomération de Strasbourg et pour la région Alsace. Elle est bonne parce qu'elle s'inscrit dans une nouvelle politique européenne en matière de transports, reprise dans le Grenelle de l'Environnement, visant à faire évoluer le partage modal que l'on connaît. Vous avez rappelé la place éminente qu'occupe le Port autonome de Strasbourg en France. En tant qu'acteur du transport, le Port ne peut s'exonérer de sa responsabilité et ne pas prendre sa part dans la mise en œuvre de cette nouvelle politique de transport.

Pour entrer dans le sujet de l'articulation entre la ville et le port, il me semble qu'il est souhaitable que les acteurs qui vont faire la ville puissent entendre les messages du port liés à cette ambition multimodale. A mon sens, il y en a deux messages attachés à cette ambition. Tout d'abord, il faut construire la ville autant que l'on peut autour du port, mais à deux conditions. La première est de préserver absolument - c'est vital - les infrastructures du réseau ferré dans les futurs projets urbains. Ce réseau est important, comme l'a rappelé Jean-Louis Jérôme. Plus de trains pour demain veut aussi dire plus de nuisances sonores et des passages à niveau fermés plus longtemps qu'aujourd'hui. Il me semble que si nos successeurs abordaient dans trente ans le thème des infrastructures ferroviaires sous l'angle de la gêne et des nuisances pour la ville, cela signifierait que quelque chose ne se serait pas bien passé. Il est donc très important de préserver ces infrastructures ferroviaires avec l'idée qu'elles vont servir, et de plus en plus. Le cœur de l'Ile aux Epis est un endroit particulièrement névralgique dans le port de ce point de vue.

« Il est important de préserver les infrastructures ferroviaires avec l'idée qu'elles vont servir, et de plus en plus »

La deuxième condition pour entendre l'ambition multimodale du port autonome est liée à la rareté du foncier et à la disponibilité existant encore sur le port. A plusieurs reprises il a été dit que l'on pouvait imaginer des vocations plus ou moins urbaines, plus ou moins économiques, selon la

localisation de ce foncier dans l'emprise du port. Il s'agit évidemment d'une clé d'entrée très importante.

L'identification des entreprises qui auraient le plus grand bénéfice à se trouver sur cette zone du fait de leurs activités est peut-être une autre clé. Le port est la première zone d'activités de l'agglomération mais il y en a d'autres. Il y a peut-être des entreprises sur la zone qui n'ont pas besoin de l'atout plurimodal dans le cadre de leur activité. La rareté étant un phénomène qui dure et qui ne fait que s'aggraver, il est important d'avoir une réflexion là-dessus dans le cadre de la stratégie foncière du port, à savoir faire venir en priorité des entreprises qui y ont un bénéfice ou qui sont porteuses de développement du multimodal. Voilà, me semble-t-il, ce qu'il serait souhaitable que les acteurs de la ville entendent de la part du Port.

« Faire venir en priorité les entreprises qui y ont un bénéfice ou qui sont porteuses de développement du multimodal »

Pour faire bonne mesure, il me semble que le Port et les acteurs économiques devraient par ailleurs entendre les réalités de la ville qui ont été évoquées. Le projet du port soutient le développement du transport multimodal comme atout et objectif. Mais plus de transport combiné veut dire aussi plus de camions. L'équation est ainsi faite aujourd'hui. Un conteneur supplémentaire est bon dans le sens du développement durable à l'échelle nationale. A l'échelle de l'agglomération de Strasbourg, il y a toutefois une limite d'acceptabilité aux flux de transport routier générés. Les notions de pré- et post-acheminement du conteneur sont des axes de réflexion vraiment déterminants pour arriver à concilier la ville et le port. J'ai bien entendu l'échec des expériences passées. Mais il est absolument nécessaire de réévaluer le contexte pour ce qu'il est aujourd'hui et de prendre en compte le fait que les valeurs relatives des coûts économiques et des coûts de transport vont progressivement être revues. C'est une piste de réflexion que j'appelle de mes vœux et qui relève de l'innovation. Il n'existe pas d'offre préexistante, pas de solution préexistante, pas de précédent. Il s'agit d'un projet que le Port, les chargeurs et les acteurs économiques ont un intérêt collectif à prendre à bras le corps. Opérateur Ferroviaire de Proximité ou autre, si l'on ne fait pas changer la donne du pré- et du post acheminement, il y aura un problème tôt ou tard.

« Les notions de pré- et de post-acheminement du conteneur sont des axes de réflexion déterminants pour arriver à concilier la ville et le port »

Nicolas Camous / Animateur

Merci Madame Chaux-Debry. Je voudrais me tourner une nouvelle fois vers vous Mesdames et Messieurs. Nous sommes là au cœur du sujet et il y a eu de nombreuses idées, propositions et questions. Profitez de l'occasion qui vous est donnée d'interroger les décideurs concernés sur ce sujet de la cohabitation entre développement urbain et développement économique. Merci de vous présenter.

Gérard Altorffer / Architecte

Je suis content d'être venu parce que je suis assez rassuré. Tout le monde semble d'accord pour abandonner le zonage, même si je comprends bien que cela suscite des inquiétudes. Si on abandonne le zonage, nous allons vers ce dont je rêve en tant architecte, à savoir la ville mixte. On rapproche l'habitat du lieu de travail, d'abord pour des raisons de mobilité subie, mais tout simplement aussi parce que c'est le seul moyen d'arriver à abandonner la ségrégation des sols qui fait que nous avons des zones à dormir et à travailler qui sont « hors-la-loi » la nuit.

La ville mixte est un moyen de mélanger, de collectiviser et de fédérer tous les risques, y compris ceux-là. Cherchons donc la compatibilité entre l'activité - portuaire de surcroît - et l'habitat qui est beaucoup grande à mes yeux qu'on ne le croit. Nous sommes d'accord sur le fait que le Port aux pétroles ne fait pas partie du débat d'aujourd'hui et que la principale préoccupation porte sur l'ancien port, le cœur du port, l'Île aux Epis et notamment sa zone Nord qui a subie une évolution. Je rappelle que les terrains « Starlette » étaient occupés par du pondéreux, du charbon et de la soude. L'Île aux Epis reste aujourd'hui un port céréalier important.

Le passager a été peu évoqué. Si je parle de compatibilité en prenant cet exemple, il n'y a rien de plus nécessaire que d'avoir une proximité entre le passager du bateau et la ville qui l'accueille. Si l'on veut que Strasbourg soit une ville d'escale importante, il faut que le port accueille le passager convenablement. Le tourisme est une industrie. Elle n'est ni lourde ni polluante, mais le tourisme est une industrie comme les autres.

Si je pars aujourd'hui un peu rassuré, c'est parce que j'ai l'impression qu'on chemine tout doucement dans cette direction là. Ce n'est rien d'autre que ce qu'a fait Gênes il y a déjà plusieurs années. C'est ce qu'a fait Barcelone en s'endettant pour probablement deux siècles. Il faut éviter de faire disparaître le port de Strasbourg. Il ne faut pas faire à Strasbourg ce qui a été fait à Canary Wharf ou ce qui a d'ailleurs été fait sur la presqu'Île Malraux. Une friche industrielle et quelques grues à titre de souvenirs nostalgiques et artistiques ne me suffisent pas personnellement. Allons vers une vraie ville mixte, exemplaire, ce qui n'est pas rien. 1 500 habitants aujourd'hui, 20 000 dans deux générations, avec un port en son centre : cela me plaît bien parce que cela me rappelle ce slogan que j'ai toujours mis en avant « Strasbourg est d'abord une cathédrale puis une université et ensuite un port ».

« Strasbourg est d'abord une cathédrale puis une université et ensuite un port »

Nicolas Camous / Animateur

Merci de cette contribution positive et optimiste au regard des débats qui ont été les nôtres. Madame Trautmann, une réaction ?

Catherine Trautmann / PAS

Un choix a été fait et sera de nature à rassurer les entreprises. Le maintien du port dans la ville, avec des activités et des espaces adéquats pour exercer sa fonction logistique et multimodale, se traduira dans le document d'urbanisme.

« Le maintien du port dans la ville, avec des activités et des espaces adéquats pour exercer sa fonction logistique et multimodale, se traduira dans le document d'urbanisme »

Nous avons des problèmes de circulation et d'accès, nous le savons. Nous devons les aborder également avec le Port de Kehl qui n'a pas non plus tellement les moyens de s'étendre. Il est important que nous envisagions la manière de travailler ensemble et d'additionner nos efforts. La circulation des poids lourds fait également partie de ces réflexions. Une partie du trafic des camions est saturée par le trafic de transit et ne permet pas aujourd'hui aux entreprises installées, qui paient leurs taxes et qui fonctionnent en France, d'acheminer correctement leurs marchandises et dans des délais acceptables. Il nous faut regarder ce bilan économique parce que s'il y a une charge et des problèmes, il faut pouvoir les partager.

Les entreprises doivent par ailleurs être rassurées par rapport à la pérennité des sites sur lesquels on souhaite qu'elles exercent leurs activités. Les délocalisations qui pourraient être évitées doivent être empêchées, même si nous n'empêcherons malheureusement pas une entreprise qui ferme parce qu'elle n'a plus d'activités.

Cela veut dire aussi que nous devons permettre au Port de réussir ses opérations à Lauterbourg. Avec le Conseil Général, nous discutons par ailleurs du développement d'une zone à Herrlisheim. Nous pouvons aussi développer des activités de port sec. Nous espérons aller vers la Méditerranée en plus de la Mer du Nord, dans des conditions qui soient finançables tout du moins. C'est important pour nous par rapport à l'activité déployée sur la région, sur tous les ports, et en particulier sur le nôtre. Marckolsheim, demain Lauterbourg, Herrlisheim et peut-être aussi des développements sur des sites sur lesquels le Port n'est pas présent aujourd'hui mais où il pourra prolonger son territoire. Nous aurons besoin des entreprises pour démontrer que c'est possible. Le port doit gagner en foncier pour pouvoir déployer une logistique lourde et une logistique plus légère, c'est un enjeu sur lequel nous travaillons avec la Communauté Urbaine. Ce seront des opérations dont nous devons démontrer la nécessité ensemble aux habitants. Il s'agit d'un enjeu collectif. Nous le ferons parce qu'il faut absolument que la ville vive et que les habitants aient la possibilité d'y travailler. Rappelons que le quartier du Port-du-Rhin avait été construit dans le passé pour accueillir les ouvriers des entreprises du port. Ce choix avait donc déjà été fait, inspirons-nous en. On peut penser que parce qu'il s'agissait d'ouvriers, ils n'étaient pas gênés par le bruit ou la pollution et qu'aujourd'hui nous avons d'autres exigences. Il ne faut pas oublier que ce quartier existe et qu'il va porter un devenir urbain qui sera dûment pesé et précisé en fonction des possibilités. Je m'empresse de dire qu'il est hors de question de retirer la ligne ferroviaire qui passe sur les terrains « Starlette ».

« Il faut absolument que la ville vive et que les habitants aient la possibilité d'y travailler »

Nicolas Camous / Animateur

Merci beaucoup. Avant de conclure et de donner la parole à M. Bigot, Président de la Communauté Urbaine, je souhaiterais que l'on fasse un dernier tour de table pour que vous puissiez nous dire de manière très synthétique ce qu'il nous faut faire maintenant. Nous avons en effet échangé sur ce « Cahier d'Espérance » et sur les attentes des entreprises. Que se passe-t-il après ? Que pouvons-nous mettre en œuvre de manière concrète ? A quels outils peut-on éventuellement penser ?

Jean-François Jacquemin / Région Alsace

Il est important d'améliorer la visibilité à la fois de l'outil du port du Rhin et des entreprises qui sont dessus. Pour répondre à votre question, il s'agit vraiment d'entamer le chantier des accès pour permettre une meilleure fluidité des entrées/sorties et une plus grande intermodalité. Parallèlement, il est important de maintenir la structure ferroviaire afin de pouvoir utiliser tous les moyens de transport de la manière la plus complémentaire et la plus écologique possible. Il faut essayer de faire en sorte que les entreprises changent progressivement le recours au tout camion sur toutes les distances. Nous avons à gagner collectivement à améliorer l'efficacité de l'intermodalité. Le port est un merveilleux outil pour cela et il faut l'utiliser du mieux possible.

« Nous avons à gagner collectivement à améliorer l'efficacité de l'intermodalité »



Nicolas Camous / Animateur

Merci. Monsieur Krackenberger pour le Département du Bas-Rhin.

Laurent Krackenberger / Département du Bas-Rhin

Il paraît important de développer toute l'offre de services aux entreprises sur le Port autonome à la fois pour fixer et fidéliser les entreprises déjà présentes mais aussi pour renforcer l'attractivité du port et attirer de nouvelles entreprises. Le développement de services aux entreprises est de plus en plus demandé sur l'ensemble des grandes zones d'activités du Bas-Rhin, pas uniquement sur le Port autonome.

« Le développement de services aux entreprises est de plus en plus demandé sur l'ensemble des grandes zones d'activités »

Nicolas Camous / Animateur

Merci. Madame Chaux-Debry.

Geneviève Chaux-Debry / DREAL

Il y aurait un bénéfice à poursuivre la dynamique de dialogue engagée et qui a manifestement produit de la satisfaction parmi les acteurs. J'ai à l'esprit la réforme de la gouvernance des ports maritimes intervenue en 2008. Cette réforme a créé des conseils de développement dans chaque port maritime, au sein desquels siègent des représentants des milieux professionnels, sociaux, associatifs et des collectivités locales. Je ferai simplement une suggestion : dans cet esprit et pour continuer à entretenir cette dynamique fructueuse de dialogue, peut-être y aurait-il des pistes de réflexion autour de la création d'une forme d'instance de cette nature.

« Poursuivre la dynamique de dialogue engagée »

Nicolas Camous / Animateur

Merci. Monsieur Rouède.

Emmanuel Rouède / CUS

En synthèse, je relèverai deux idées et une méthode partagée. D'une part, il y a l'idée d'un développement urbain transfrontalier au cœur de la métropole de Strasbourg-Kehl et d'autre part l'idée d'un développement économique et multimodal pour le port de Strasbourg. En termes de méthode, nous partageons la nécessité d'élaborer un projet urbain qui permette d'avoir une vision concrète de ce que sera ce territoire, le tout dans la discussion. Les travaux du GUP, de la CCI, du Port autonome et de la CUS sont vraiment l'illustration de cette démarche qui repose sur la discussion.

« Elaborer un projet urbain qui permette d'avoir une vision concrète de ce que sera ce territoire, le tout dans la discussion »

Nicolas Camous / Animateur

Merci. Monsieur Hoerlé.

Jean-Louis Hoerlé / CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin

Je voudrais relever une chose symbolique. Lorsqu'un groupement d'entreprises se réunit pour constater des déficiences ou des problèmes, il réalise généralement un cahier de doléances.

La démarche est ici beaucoup plus innovante et positive puisque nous avons souhaité réaliser un « Cahier d'espérance ». Il s'agit d'une volonté affichée de l'ensemble des partenaires d'avoir un discours positif et d'engager le débat. Il est donc important de poursuivre cette première étape.

Par ailleurs, les entreprises – surtout celles déjà implantées – ont besoin de sérénité et de connaître l'avenir parce qu'elles doivent consentir des investissements lourds pour se pérenniser et se développer. Il y a des cas précis d'entreprises sur la zone – la SOPREMA notamment – qui ont un développement remarquable sur leur site alors que des propositions venant de l'autre côté du Rhin auraient été moins onéreuses. Ces entreprises ont pourtant souhaité rester. Elles ont besoin de clarté et de visibilité.

« Une volonté affichée de l'ensemble des partenaires d'avoir un discours actif et de démarrer le débat »

Je terminerai sur un point qui m'est toujours très cher. Nous travaillons sur l'Eurodistrict et le port de Kehl représente le tiers du port de Strasbourg. Pour une localité qui fait moins de 18 000 habitants, ce rapport est remarquable. Il est donc primordial que nous réfléchissions à un développement sur les deux côtés du Rhin. On pourrait imaginer un Port des Deux Rives.

Nicolas Camous / Animateur

Merci. Madame Aloird.

Régine Aloird / GUP

Il est important pour les entreprises implantées sur le port de savoir qu'elles vont pouvoir se développer et compter sur la collectivité pour les soutenir dans leurs efforts de développement.

Nous avons beaucoup parlé de multimodalité, de voies ferrées et de navigation sur le Rhin. Il ne faut pas oublier que beaucoup de transports de proximité ne pourront se faire autrement que par la route. Pour cette raison, il est nécessaire que la collectivité réfléchisse à des solutions qui permettront de faciliter l'accès au port. Je pense plus particulièrement au Port aux pétroles et à l'accès Nord.

« Toutes les entreprises implantées sur le Port aux Pétroles vont avoir besoin du soutien de la collectivité et des élus »

Il est important pour les entreprises de savoir que des choses vont être mises en oeuvre afin qu'elles puissent se développer et investir pour pérenniser leurs activités dans des périodes qui vont être probablement plus chahutées.

Je pense enfin au PPRT. Toutes les entreprises implantées sur le Port aux pétroles et qui sont des entreprises à haute valeur ajoutée vont avoir besoin du soutien de la collectivité et des élus. Elles voudraient l'entendre.

Nicolas Camous / Animateur



Merci. Madame Trautmann, le mot de la fin.

Catherine Trautmann / PAS

Cette initiative et ce « Cahier d'Espérance » portent pour moi deux significations.

D'une part les entreprises installées dans le port se sentent vraiment concernées par le devenir du port. Elles souhaitent avoir une contribution, qui s'est exprimée déjà dans ce cahier et qui veut également s'exprimer dans le cadre des choix à venir. Vis-à-vis de leurs activités et de leur présence, la collectivité doit traduire ces espérances dans la réalité, pour tout ce qui les concerne. Plusieurs sujets sont déjà pris en compte aussi bien par le port que par la Communauté Urbaine. Ils concernent la restauration, le transport des salariés et son organisation. Nous en sommes encore au démarrage mais ces sujets sont déjà présents dans l'ensemble des travaux de la collectivité. Il nous faudra travailler ensemble sur la programmation des aménagements.

« Les entreprises se sentent vraiment concernées par le devenir du port »

Nous sommes dans une aire d'instabilité et de difficulté économique. Nous avons besoin de solidarité, de durabilité et de confiance. C'est le sens du développement, nous ne pouvons pas rester uniquement sur l'existant. Il faut donner des perspectives.

« Nous avons besoin de solidarité, de durabilité et de confiance »

Je souhaite aussi que l'on améliore le parcours des entreprises dans leur devenir économique, de la petite pousse jusqu'à la grande entreprise industrielle. Pour nous, il n'y a pas d'avenir dans cette agglomération et pour notre région si l'on oublie l'industrie. Il n'y a pas d'activités de services qui n'aient besoin de la présence d'industries. C'est essentiel pour nous, que ce soit dans le domaine énergétique, de la logistique ou de la production. Nous en avons aussi besoin pour l'agriculture et toute l'activité qui repose sur elle.

Je pense enfin à la gouvernance. Je ne sais pas sous quelle forme nous pouvons l'instituer de manière plus pérenne. Au niveau du conseil d'administration du Port, nous avons en tous cas pris l'engagement de tenir régulièrement ces rencontres visant à informer, échanger et permettre aux entreprises de s'exprimer sur les responsabilités propres du Port et sur les propositions que feront le Port et les collectivités, y compris avec les Chambres.

« Une agglomération excellente, performante et durable dans l'éthique »

Nous jouons une part de l'image de notre agglomération. Nous la voulons excellente, performante et durable dans l'éthique. « Ethique » est un des maillons de nos valeurs quand le premier est « entreprenante ». Nous pouvons le démontrer ensemble.

Nicolas Camous / Animateur

Merci Madame Trautmann. Merci beaucoup de votre participation Mesdames et Messieurs. Nous allons conclure ce forum. Avant de donner la parole à Monsieur le Président de la CUS, je vais essayer de tirer une rapide conclusion de nos travaux, exercice qui est loin d'être simple compte tenu de la diversité et de la multiplicité des sujets qui ont été évoqués.

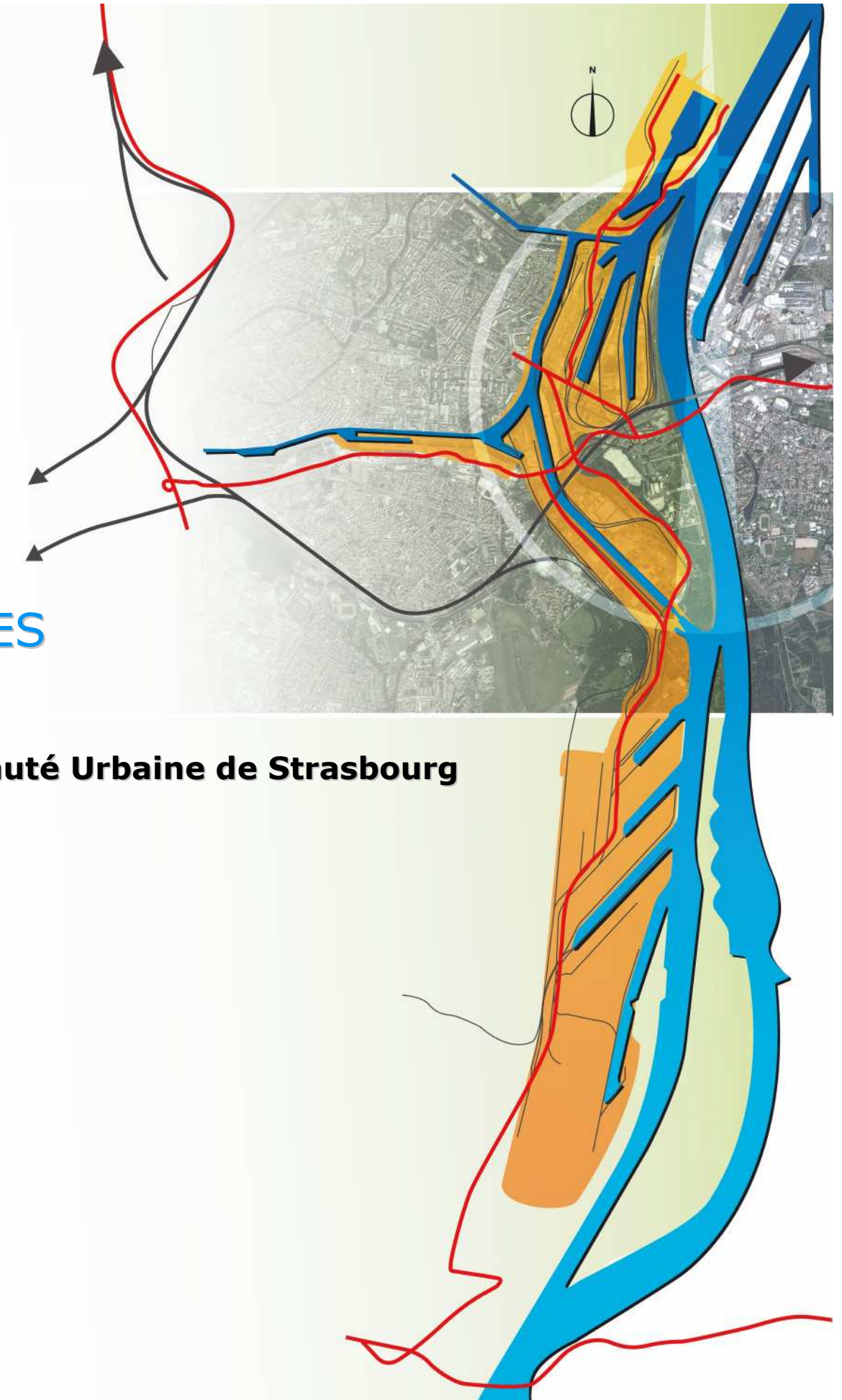
Les enjeux semblent aujourd'hui partagés mais la mise en œuvre n'est peut-être pas aussi évidente. Dans le cadre de la préparation de cette

manifestation et du travail mené sur le « Cahier d'Espérance », il y avait une réelle volonté d'instaurer un dialogue de qualité entre les entreprises de la zone portuaire et les différents acteurs. On peut dire que ce dialogue existe aujourd'hui et que la vision du port repose peu ou prou sur un certain nombre d'éléments communs.

La mise en œuvre, elle, demande peut-être encore un peu de travail et les interventions de Monsieur Chalot ont montré que si les enjeux étaient partagés, leur application était parfois encore un peu loin de la réalité. C'est normal, il reste du chemin à faire et des outils à mettre en œuvre sur un certain nombre de dimensions. Le foncier et les transports ont été évoqués à plusieurs reprises et représentent des dimensions importantes.

Enfin, il semble important de réfléchir à l'heure où les courants de réflexion sur l'évolution de notre société sont en train d'évoluer de manière très forte. Il faut peut-être également réfléchir en remettant en cause les codes existants et être de ce point de vue aussi innovant que possible. Si la mise en œuvre est complexe, il faut que les acteurs soient d'ores et déjà prêts à travailler ensemble.

Nous allons à présent conclure ce forum en donnant la parole à Monsieur Jacques Bigot, Président de la Communauté Urbaine de Strasbourg.



JACQUES
BIGOT

Président
Communauté Urbaine de Strasbourg

Madame la Ministre, Députée Européenne et Vice-Présidente à la Communauté Urbaine chargée de la politique économique et Présidente du Port autonome de Strasbourg,
Madame la Directrice Régionale et Départementale de l'Équipement,
Madame la Présidente du Groupement des Usagers des Ports de Strasbourg,
Monsieur le Président de la Chambre de Commerce et d'industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin,
Mesdames et Messieurs les Directeurs des collectivités,
Monsieur le Directeur du Port,
Mesdames et Messieurs,

Lorsque j'ai été élu Président de la Communauté Urbaine le 18 avril 2008, j'ai indiqué qu'il y avait deux domaines sur lesquels nous devons agir de manière impérative : la politique économique et celle de l'habitat. Si je vous ai bien entendu, voilà deux politiques qui posent un problème d'antinomie sur le secteur du port. Toute la gestion des élus consiste à faire en sorte que des intérêts contradictoires puissent se satisfaire dans le bon exercice de l'intérêt général. Aujourd'hui, nous sommes dans ces problématiques parce que les concitoyens demandent du logement mais aussi de l'emploi et de l'activité économique. Gérer une agglomération comme la Communauté Urbaine suppose d'arriver à faire une bonne synthèse entre tout cela.

« Toute la gestion des élus consiste à faire en sorte que des intérêts contradictoires puissent se satisfaire dans le bon exercice de l'intérêt général »

Concernant la stratégie économique, je n'ai dorénavant plus qu'une bible : notre feuille de route travaillée avec le monde économique et validée à l'unanimité le 29 octobre par le Conseil de CUS. Cette feuille de route déploie 36 actions que nous allons mettre en œuvre.

Dans cette feuille de route, nous avons positionnée Strasbourg comme un « laboratoire européen ». Il faut en outre symboliser la ville à 360°, à savoir une agglomération qui ne tourne plus le dos au Rhin mais qui vit avec lui. Le Rhin est appréhendé non pas uniquement comme un vecteur de communication mais aussi comme le lien entre deux agglomérations. L'agglomération de Strasbourg compose en effet avec l'Ortenau une agglomération de près d'un million d'habitants ce qui en fait un ensemble qui tend à avoir une taille métropolitaine avec un horizon européen. Tout ceci se situe bien aussi dans une stratégie de développement économique.

« Une agglomération qui ne tourne plus le dos au Rhin mais qui vit avec lui »

A partir de là, comment arriver à combiner cette dynamique avec l'existence et la logistique d'un port autonome qui est un élément indispensable de l'activité économique ? Les entreprises qui importent et exportent et qui travaillent à l'Europe et à l'international ont besoin de modes de transport, dans les diversités que vous avez relevé tout au long de l'après-midi. Il s'agit bien d'arriver à jouer de cette complémentarité.

Le développement de l'entrepreneuriat est également inscrit dans la feuille de route stratégique. Parmi sept projets phares, il y a celui d'une pépinière d'entreprises franco-allemande. Où peut-elle se situer si ce n'est sur le secteur du port ? L'idée est de faciliter la création d'entreprises innovantes qui vont se préparer à vivre pleinement cette agglomération transfrontalière, y compris dans leurs formations bilingues, juridiques et sociologiques.

Ce n'est pas simple, c'est une gageure. Tout le monde m'a dit que c'était utopique. Je ne crois pas que ce soit de l'utopie. Qui plus est on ne fait pas de la politique sans idéologie.

Dans notre feuille de route stratégique, nous avons également insisté sur la problématique des zones d'activités. Ces deux derniers jours, Catherine Trautmann était présente avec toute l'équipe du service économique au Salon de l'Immobilier d'Entreprise - SIMI - auquel nous n'avions plus participé depuis sept ans. On m'a fait remarqué que nous y étions allés pour vendre notre feuille de route stratégique alors que d'autres étaient venus avec des projets de zones d'activités. J'ai répondu que dans notre situation, nous commençons à manquer de zones d'activités sur l'agglomération. Il faut donc en développer, y compris hors de la Communauté Urbaine. Mais il nous faut surtout animer nos zones d'activités et être attentifs à la manière dont elles vivent et dont des complémentarités se tissent entre les entreprises.

La démarche d'aujourd'hui se situe pleinement dans cet esprit et elle est importante. Aujourd'hui on ne fait plus de gouvernance seul dans son coin, au neuvième étage d'un centre administratif. Elle se fait sur le terrain, avec tout le monde.

En cette période de fêtes de fin d'année, vous avez exprimé non pas des doléances mais des espérances. L'espérance est un très beau mot mais qui présente un danger : quand on formule la notion d'espérance, on attend de l'espoir qu'il vienne d'ailleurs.

« L'espérance viendra de notre capacité à tous à nous mobiliser et à réussir ensemble ce pari extraordinaire de développer et de réussir un urbanisme nouveau »

L'espérance viendra de notre capacité à tous à nous mobiliser et à réussir ensemble ce pari extraordinaire de développer et de réussir un urbanisme nouveau qui :

- intègre la relation avec Kehl - à ce titre, nous avons été retenu par le Ministère de l'Environnement, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire avec notre projet « EcoCité : la ville durable à 360° » ;
- intègre également l'activité économique ;
- fasse que le port de Strasbourg et le port de Kehl soient un jour un port unique comme je l'ai vu faire entre Copenhague et Malmö avec un bras de mer de 16 kilomètres. Si le Danemark et la Suède ont réussi à faire un port unique avec un bras de mer de 16 km, nous sommes capables de le faire aussi, d'autant plus que nous avons aujourd'hui la passerelle du Jardin des Deux Rives et que demain nous aurons le tram. Mais cela suppose que toutes les entreprises présentes sur le port soient conscientes qu'il y a un enjeu majeur pour lequel nous pouvons et devons tous travailler ensemble.

Nous sommes à votre écoute et à l'écoute des habitants qui sont aussi, je le rappelle, des gens qui demandent de l'emploi et de l'activité. Je suis convaincu que c'est de cette manière que l'on pourra construire ce projet.

Dans le SCOTERS et les plans locaux d'urbanisme, nous avons identifié une zone d'activités à Fegersheim qui pourrait répondre à la demande logistique. Nous savons très bien que les habitants ne veulent pas de zone d'activités, comme d'autres ne veulent pas d'aéroport. En même temps certains en veulent. Pourquoi cette zone d'activités logistique ne serait-elle pas la continuité du port ? Le Port peut avoir des ambitions qui vont bien au-delà de Strasbourg et de sa seule agglomération, sa Présidente ne me

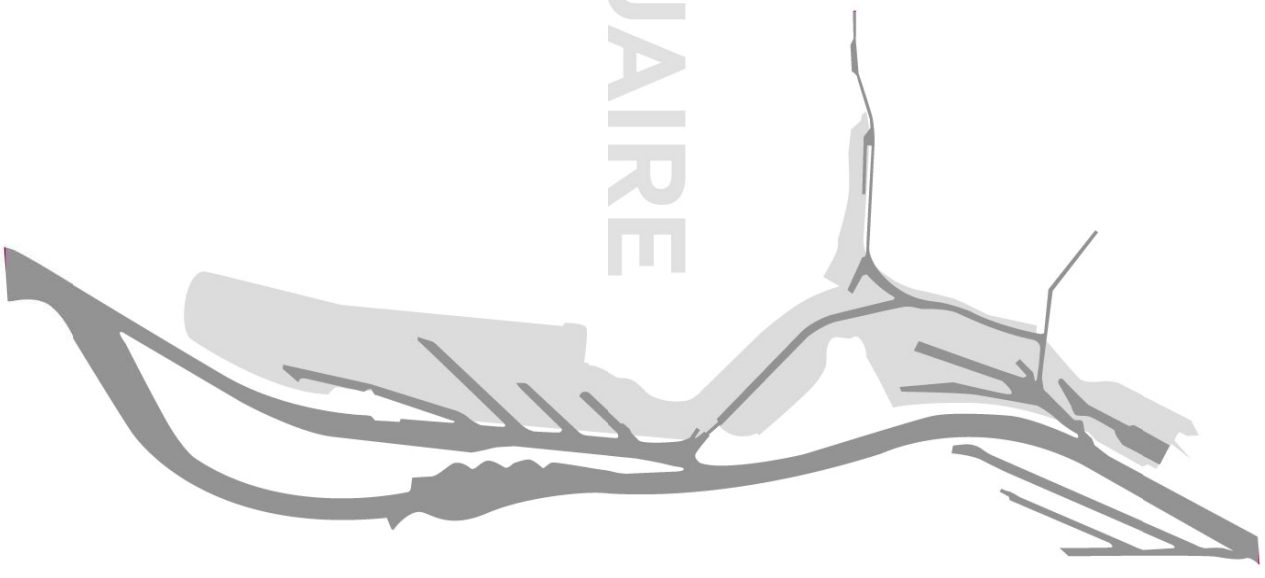
contredira pas. Nous sommes dans une aire métropolitaine européenne qui, à mon sens, va de Bâle à Karlsruhe en longeant le Rhin. La seule agglomération qui se trouve de part et d'autre du Rhin est celle que nous projetons à 360° et le port autonome de Strasbourg est au cœur de cette aire métropolitaine. Nous sommes dans la plus belle des situations, à condition de savoir l'exploiter, d'avoir une ambition et une stratégie. Nous la partagerons avec vous.

« Nous sommes dans la plus belle des situations, à condition de savoir l'exploiter, d'avoir une ambition et une stratégie »

Merci de vos travaux.

Nicolas Camous / Animateur

Merci M. le Président. Merci de votre participation à tous à ce forum. Je vous invite à continuer les échanges et le dialogue autour d'un verre de l'amitié qui vous est offert par la Communauté Urbaine de Strasbourg. Merci à tous et bonne soirée.



LA ZONE PORTUAIRE DE STRASBOURG

