

Mobilité : Transition à vitesse réduite

**Entre une voiture
toujours indispensable
et des transports
alternatifs qui ont du
mal à convaincre, les
déplacements peinent
à prendre le virage**



L'Alsace en mouvement

Favoriser le covoiturage, le vélo, les moyens de transport électriques, bannir les véhicules polluants des centres-villes, désenclaver les territoires ruraux. Les mesures du nouveau Plan mobilité, présenté par le gouvernement lundi 26 novembre, sont aussi ambitieuses que nécessaires. Car face à l'urgence écologique, tout le monde est concerné.

De l'habitant de l'Eurométropole de Strasbourg au résidant de la commune rurale de Ungersheim, des changements dans nos modes de déplacement sont à prévoir. La planète mais aussi notre qualité de vie en bénéfici-

eraient, puisque c'est aussi bien notre environnement que notre santé qui sont mises à mal par les gaz d'échappement, les nuisances sonores ou les bouchons.

Aujourd'hui devenue incontournable, la mobilité doit aussi être propre. Les usagers adoptent pour cela de nouveaux moyens de transport. Vélo, trottinette électrique ou covoiturage : le choix est large. Si l'impact environnemental des entreprises est non négligeable, ces dernières aussi ont dû innover, avec, par exemple, la mise en place de télétravail ou de plans de déplacement entreprise. Ces évolutions, bien que nécessaires, ne se font pas sans heurt.

De la réforme SNCF ce printemps au mouvement des gilets jaunes à l'automne, les problématiques de mobilité ont rythmé l'année 2018. Car les points de tension sont nombreux. Comment concilier écologie et transport lorsqu'on vit dans la commune de la Petite Pierre où, sans voiture, rien n'est possible ? Comment réformer un secteur tel que les transports sanitaires qui embauche et fait vivre près de 12 000 personnes en Alsace ? La mobilité est un sujet conflictuel, justement parce que, de la santé, à l'emploi, en passant par l'environnement, il touche différents aspects de nos vies.

Lucie Duboua-Lorsch

NEWS D'ILL

Centre universitaire d'enseignement du journalisme (CUEJ),

Université de Strasbourg,
11 rue du Maréchal-Juin
CS 10068 67046
Strasbourg
Tél : 03 68 85 83 00
cuej.unistra.fr
www.cuej.info

DIRECTRICE DE LA PUBLICATION
Nicole Gauthier

ENCADREMENT
Quentin Descamps,
Nicole Gauthier,
Daniel Muller,
Stéphanie Peurière

RÉDACTRICE EN CHEF
Lucie
Duboua-Lorsch

ICONOGRAPHE
Pierre Griner

CHEF D'ÉDITION
Marie Dédéban

RÉALISATION
Florian Bouhot,
Augustin
Campos, Louise
Claerebouldt,
Tifenn
Clinkemaillie,
Marie Dédéban,
Lucie Duboua-
Lorsch, Boris
Granger, Martin
Greenacre, Nicolas
Grellier, Pierre
Griner, Phobé
Humbertjean,
Louay Kerdouss,
Melina Lang,
Stefanie Ludwig,
Juliette Mariage,
Mathilde Obert,
Corentin Parbaud,
Clémentine Rigot,
Tom Vergez

PHOTO DE UNE
Phobé
Humberthjean

Et si on changeait ?

Déplacement : peu de mouvements	3-4
Jaune de colère	5
Horizons bouchons	6-7
Bouger moins, travailler plus	8
Sortir les voitures du port	9
Le mal des transports	10
France-Allemagne : 6-4	11
L'auto résiste au village écolo	12
Employés en liberté	13
Une voiture sinon rien	14-15
Dans mon camion y a du bio	16
Strasbourg guide ses aveugles	17
Concurrence sur l'ambulance	18
Jamais sans ma bagnole	19
Le pont manquant	20-21
Bouger d'un pouce	19
Trajets courts toujours	23
Once upon a tram	23
La trottinette à l'assaut de la ville	24-25
Les maillots jaunes de l'incivilité	27
Le vélo dans la peau	28-29
	30-31



Et si on changeait ?

Laurine, 22 ans, étudiante

« Je polluais beaucoup »

Cigarette à la main, Laurine Chaunono (photo) comble les quatre heures de pause avant son prochain cours de psychologie. Il y a quelques temps, elle n'aurait pas hésité à retourner chez elle, à Eschau, en voiture. Mais depuis mars, plusieurs constats l'ont poussée à prendre le tramway à Illkirch. « J'ai réalisé que dans les bouchons chaque personne était seule dans sa voiture », explique-t-elle. « Puis j'ai vu que ma voiture était en catégorie 4 selon la vignette Crit'Air et que je polluais beaucoup. » En réduisant ses émissions de CO₂, l'étudiante fait des économies : « Maintenant je fais un plein par mois au lieu de deux à trois. »

Depuis quelques mois, Laurine prend le tram.
Louise Claerboudt/Cuej

Michel, policier

« Un vélo, c'était plus compliqué à transporter »

Dans le train en direction de Gries, Michel plie sa trottinette électrique. Quelques secondes avant le départ, le policier trouve un siège libre et coince sa machine entre ses pieds : « Avant, j'avais un vélo mais c'était plus compliqué à transporter. » À côté de lui, les cyclistes peinent à trouver un crochet disponible. En début d'année, le quadragénaire a investi dans une patinette pour relier la gare et son travail. « Elle va à 20 km/h alors je fais rapidement les derniers mètres. »

Karine, 46 ans, artisanne

« Un plein d'essence me coûtait 65 euros »

Gagner du temps et de l'argent, pourquoi s'en priver ? C'est la réflexion que s'est faite Karine Delon. Attachée à sa voiture et à la liberté qu'elle lui procure, elle a néanmoins décidé de la délaïsser pour rejoindre les quais bondés de la gare. « Un plein d'essence me coûtait 65 euros, j'en ai eu marre », se scandalise l'artisanne. Quarante minutes la séparent maintenant de Phalsbourg, où elle habite. C'est cinq minutes de moins que quand elle conduisait. Les bouchons, la fatigue et le compteur de la pompe à essence sont loin derrière elle.

Amaury, 29 ans, psychiatre

« Mon vélo va dans le train »

Laisser son nouveau vélo à la gare et le voir disparaître : un fléau bien connu des Strasbourgeois. Amaury Mengin, psychiatre originaire de Barr, refuse d'envisager cette possibilité : « Maintenant, je mets mon vélo dans le train. » Son nouvel engin lui permet de ne plus se fatiguer à marcher pour rejoindre son bureau. Son cadenas n'étant pas assez résistant pour laisser son vélo sans surveillance, il l'emporte partout avec lui. Un changement d'habitude qui l'avantage, puisque le trajet jusqu'à son travail ne lui prend plus que cinq minutes.



Tifenn Clinkemaillie / Cuej

Emmanuel, 42 ans, chef de service à la préfecture

« À vélo, c'était plus agréable »

Fini le temps où Emmanuel Kehr travaillait à Molsheim à quelques coups de pédale de son domicile. Son nouveau poste de chef d'un service de coordination à la préfecture de Strasbourg l'a contraint à changer ses habitudes. Aujourd'hui, son voyage entre Strasbourg et Molsheim lui prend environ quarante minutes en train. « Ça serait un peu loin à vélo », concède-t-il, rieur. « C'était quand même un peu plus agréable avant. » Si le trajet lui permet de se relaxer et de décompresser, il ne lâche pas pour autant des yeux le panneau des départs. Le papa est pressé, ses enfants l'attendent à la maison.

Christophe, 32 ans, employé dans une compagnie d'assurance

« Plus en sécurité sur ma trottinette »

D'un pas décidé, Christophe Burgy dégage sa trottinette électrique dans le couloir de la gare de Strasbourg. Direction la voie numéro 9. Droit comme un piquet, le jeune cadre slalome prudemment mais promptement entre les voyageurs. « Je roulais n'importe comment à vélo. Je me sens plus en sécurité sur ma trottinette car je vais moins vite. » C'est en voyant de nombreux collègues se balader sur leurs patinettes électriques high-tech qu'il s'est laissé tenter par le gadget. Et il n'est pas déçu de son nouveau jouet : « Avant, je perdais un temps fou dans les parkings à vélo. Maintenant j'installe ma trottinette dans mon bureau, c'est pratique et plus sûr. » Pour lui, comme pour les autres.

Patricia, chargée d'orientation à l'Université de Strasbourg

« Le covoiturage, c'était trop compliqué »

L'expérience du covoiturage aura duré trois ans pour Patricia Démonieux. « C'est devenu trop compliqué pour moi, cela prend trop de temps » raconte la chargée de l'orientation à l'espace Avenir au sein de l'Université de Strasbourg. « J'ai été rattrapée par l'envie d'améliorer ma qualité de vie. » Patricia Démonieux privilégie aujourd'hui son véhicule personnel pour venir de Truchtersheim. Un choix par défaut puisqu'elle « culpabilise d'être seule dans la voiture ». Ses horaires de travail fluctuants l'empêchent de faire le chemin retour à heure fixe. « Avec le covoiturage, je ne peux pas faire attendre les gens », regrette l'employée, qui voudrait faire le trajet avec des collègues.



Louise Claereboudt / Cuej

Christophe, 42 ans, coordinateur logistique à l'Eurométropole

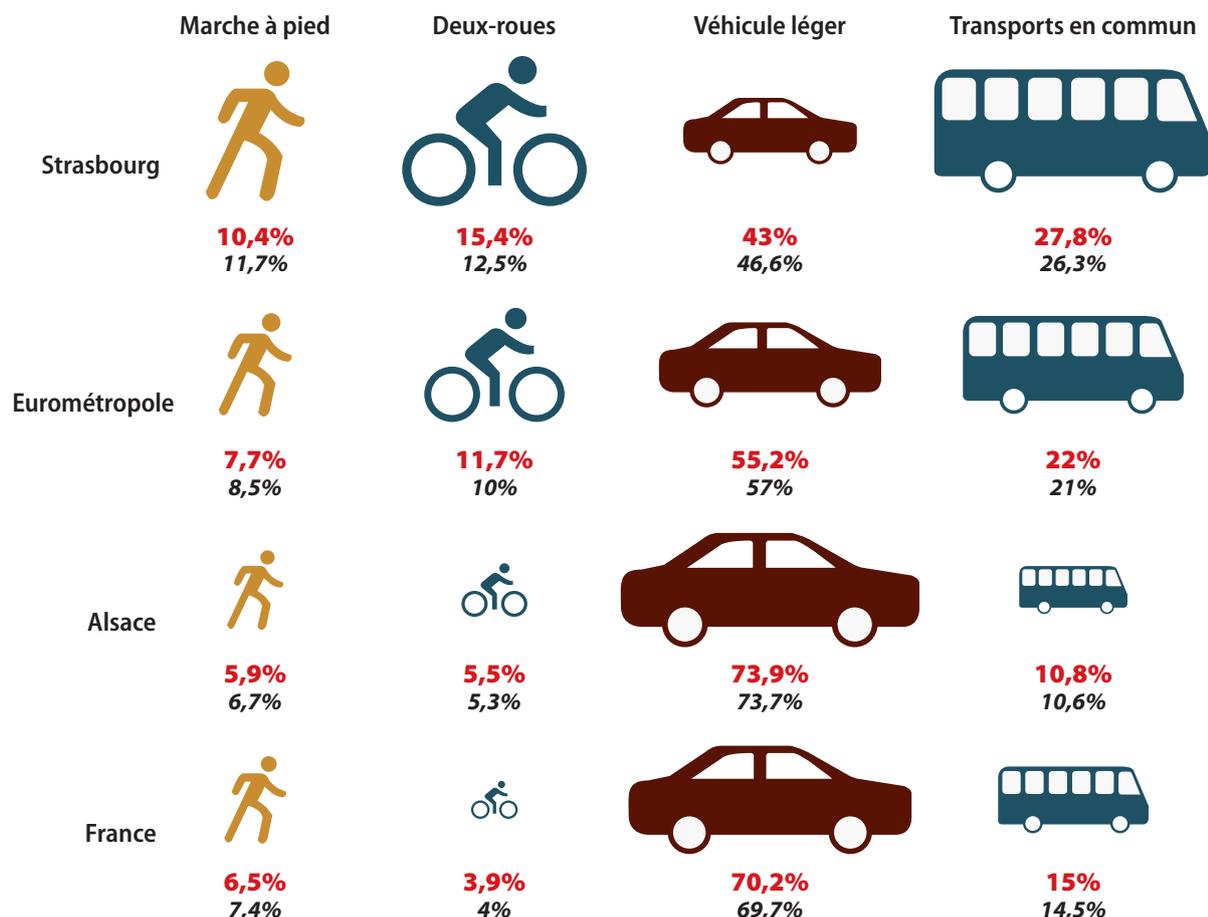
« Cela me permet de faire des économies »

Enveloppé dans son large manteau orange vif, Christophe Matt s'engouffre dans un train et suspend son vélo dans la rame. Le coordinateur logistique et technique à l'Eurométropole a laissé sa voiture au garage il y a trois ans et opté pour le train et le vélo, pour rallier Strasbourg depuis Wittersheim. « Cela me permet de faire des économies. Depuis que je travaille pour la Ville, le remboursement pour les transports en commun est plus important, et le coût de l'essence était trop élevé », détaille-t-il. Avec son nouveau poste, il a changé ses habitudes. Le premier train ne permettait pas à Christophe d'arriver à l'heure à son ancien travail.

Louise Claereboudt et Tifenn Clinkemaillie

Déplacements : peu de changement

Dans les trajets domicile - travail (*)



* Une cinquième catégorie intitulée « pas de déplacement » apparaît dans l'étude de l'Insee.
© Cuej/Infographies / Source : Insee, recensement de la population

2015 : 10,4%
2010 : 11,7%

En 1999, le protocole de Kyoto était signé au terme de longues négociations. Il prévoyait une baisse de 5% des émissions de gaz à effet de serre pour la période 2008-2012, une mesure censée incarner un virage vers des modes de consommation plus écologiques. Au cœur de la problématique environnementale : le transport. Pourtant, la transition énergétique annoncée n'a pas été au rendez-vous : les moyens de transport empruntés par les Français pour se rendre sur leur lieu de travail n'ont que peu varié entre 2010 et 2015.

La comparaison des chiffres ne permet de dégager aucune tendance solide, si ce n'est une stagnation générale de tous les indicateurs. Pire, les actifs marchent moins et empruntent plutôt plus la voiture qu'auparavant, exception faite des zones urbaines. Pour autant, les grandes villes n'affichent pas non plus de révolution dans leurs modes de déplacement, rien de plus qu'une lente évolution vers plus de transports en commun et de trajets à vélo. La fréquentation de la gare centrale de l'Eurométropole et ses

18,3 millions de visiteurs annuels en 2016 est pourtant en augmentation, à l'inverse de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim, en perte de vitesse depuis l'arrivée de la ligne à grande vitesse dans la capitale alsacienne qui permet de rallier Paris en 1h46. Le déclic tant attendu du changement des mentalités n'a pas eu lieu avant 2015, date de la COP 21 dont a résulté l'accord de Paris qui prévoit de contenir le réchauffement climatique nettement en dessous de 2° d'ici à 2100.

Boris Granger



Jaune de colère

Le 17 novembre, plus d'une centaine de gilets jaunes bloque le principal rond-point d'Altkirch, dans le Haut-Rhin. La majorité d'entre eux travaille à Mulhouse, à vingt kilomètres, ou à Bâle, de l'autre côté de

la frontière. Peu de trains, pas de bus, pour eux la seule solution, c'est la voiture.

**Texte et photos : Marie Dédéban
et Phoebé Humbertjean**



Horizon bouchons

Prévu pour 2022, le TSPO proposera un autocar sur voie propre. Ce projet est censé fluidifier le trafic dans le Kochersberg

Chaque matin, il y a du suspense, un chrono, et à la fin un temps de course souvent décevant. Rémy Gentner a le choix, à 8h15 : depuis Truchtersheim, chef-lieu du Kochersberg, il peut prendre la D41, la plus évidente, un bout de la D228 avant de rejoindre l'A351, ou tenter la D31 pour rallier Strasbourg, où il travaille.

Dans sa Kia Sportage blanche, le matin, en semaine, il sera bloqué à un moment ou à un autre, quelle que soit la route empruntée. Il lui faut entre quarante-cinq minutes et une heure pour rejoindre la place de l'Etoile, à 20 kms de chez lui.

Il pourrait prendre le bus 220, « *mais il est dans les mêmes bouchons que moi* », et terminer par quinze minutes de tram pour arriver à destination.

Pour ce responsable des cours d'eau à l'Eurométropole, comme pour nombre d'autres actifs parmi les 12 300 que compte le Kochersberg (80% travaillent dans l'Eurométropole), chaque lever du jour est une nouvelle histoire de bouchons. Le train n'y passe plus depuis le milieu du XX^{es} siècle. Dans cette région rurale, la plupart des 33 villages dépasse à peine le millier d'habitants. « *Le nombre de personnes ne suffit pas pour développer une*

offre de transports telle qu'on peut le faire sur Strasbourg, avec des bus toutes les quinze minutes », avance Eric Fontenit, adjoint au chef du service mobilités à l'Eurométropole.

Un projet tant attendu

Pour remédier à ces embouteillages quotidiens, le projet de Transport en site propre de l'ouest strasbourgeois (TSPO) est censé désengorger cette région à la périphérie de l'Eurométropole.

Le bus, qui traverse le sud du Kochersberg, doit relier Wasselonne à la capitale alsacienne (26 km) sur la D1004 en quarante minutes garanties. L'ambition de l'autocar, qui disposera à terme de sa voie réservée sur l'ensemble de l'itinéraire et de feux tricolores qui lui donneront la priorité : « *Offrir une qualité de service qui se rapproche le plus possible du train, avec de meilleures fréquences, et une augmentation capacitaire*, explique Eric Fontenit. *Nous voulons faire en sorte que les gens se rabattent vers les parkings-relais pour prendre le bus.* »

Initialement programmé pour 2020, le projet TSPO n'aboutira pas avant 2022. Plusieurs tronçons de l'itinéraire du bus 230 manquent à l'appel aujourd'hui, et de nouveaux arrêts et des parkings-relais doivent être aména-

7H40, les bouchons étouffent la D41 entre Oberhausbergen et Stutzheim-Offenheim.

Photo : Augustin Campos/Cuej

Sur

la D1004, la fréquence des passages du 230 a augmenté à la rentrée, et sa fréquentation suit la même tendance : +10% entre 2015 et 2017

gés sur l'axe emprunté. Malgré cela, et des temps de trajets encore fluctuants, « *le temps de parcours en car est déjà inférieur à celui de la voiture grâce à la voie réservée et au système de priorité aux feux tricolores* », souligne Virginie Alberty, responsable du Pôle transport à la Région.

L'offre de bus améliorée

Dans la continuité du TSPO, au nord de celui-ci, des voies de bus propres devraient aussi fluidifier le trafic en partance de Truchtersheim : sur la D31 (prolongement de celle existante) et sur la D41, en amont des deux ronds-points les plus chargés. Sandrine, auxiliaire de puériculture à Strasbourg, prend ce bus tous les jours. « *Il y en a très régulièrement (41 allers-retours en semaine, NDLR), et à l'heure où je le prends, en général après 9h, il y a moins de trafic* », note la quadragénaire, qui vit temporairement à Furdenheim.

Au sein de l'Espace européen, au nord de Strasbourg, où il travaille comme ingénieur informatique, Mathieu Frey a le luxe de la flexibilité horaire. « *Je préfère aller travailler tôt, comme ça le soir je peux rentrer plus tôt* », assure-t-il. Lui prend le bus 210 ou 203 qui disposent d'une voie propre sur la D31, puis finit à pied.

Augustin Campos

Télétravail : Bouger moins, travailler plus

Plus de travail pour moins de déplacements. Les adeptes du télétravail doivent éviter l'isolement et préserver le droit à la déconnexion.

D'habitude, Valentine Heimlich se lève vers 8h pour affronter le froid et passer vingt minutes dans le tram avant d'arriver au boulot. Pas ce matin. Aujourd'hui, elle se lève à 9h et elle est prête à bosser à 9h02, toujours en pyjama et avec un thé à la main. Valentine est rédactrice à Epopia, une start-up qui produit des histoires pour enfants, installée dans une pépinière d'entreprises à HautePierre, mais au moins une fois par semaine, elle travaille chez elle à Strasbourg. En septembre 2017, l'exécutif a réformé le code du travail, facilitant l'accès au télétravail. L'employeur doit désormais motiver son refus d'autoriser un salarié à exercer à distance.

Plus de flexibilité

Les ordonnances Macron ont également créé la possibilité de télétravailler de manière occasionnelle, lors des grèves des transports ou des pics de pollution.

A Epopia, cette flexibilité existait déjà. « Si on est prévenu de la grève, on va rapporter des dossiers à la maison, et c'est un gain de productivité pour l'entreprise, explique Valentine. C'est bien aussi de bosser à la maison quand il fait très moche ou très froid. » Pour Rémy Perla, fondateur d'Epopia, « le but est de pouvoir travailler dans l'environnement le plus agréable ou le plus pratique. »

L'enquête de l'Observatoire du télétravail, des conditions de travail et de l'ergostressie (Obergo) met en évidence qu'en 2018, 89% des télétravailleurs notent un impact positif sur la qualité de leur vie familiale et la fatigue physique liée aux transports.

Claude Harter, responsable de la communication interne pour l'Eurométropole de Strasbourg, qui travaille chez lui tous les vendredis depuis quelques mois, confirme : « C'est beaucoup de fa-

Plus

de 703 accords d'entreprises sur le télétravail signés en 2018 contre 560 en 2017, selon la ministre du Travail, Muriel Pénicaud.

tigue en moins ce jour-là. » Il économise ainsi plus de deux heures par semaine dans les transports pour venir d'Obernai. Environ 450 de ses collègues profitent de cette solution. D'après les chiffres de l'Eurométropole, entre 2014 et 2016, 40 000 km en voiture ont été évités par les télétravailleurs, soit un tour de la Terre.

La préoccupation environnementale fait partie des motivations de la collectivité, qui a instauré le télétravail temporaire lors des pics de pollution et des jours de circulation alternée. Cette opportunité est limitée aux agents déjà engagés dans cette voie, car elle nécessite des solutions adaptées, comme un ordinateur portable relié au réseau de l'administration. Chaque année, les salariés sont invités à candidater ; ceux qui habitent loin ou

augmentation de leur temps de travail, selon l'enquête Obergo.

Garder le lien social

En Alsace, une quinzaine d'espaces de coworking offrent une alternative au bureau à la maison. Employé par l'Agence Sentinel, une start-up dans l'informatique installée à Colmar, Josselin Oudry vient à la Plage Digitale à Rivetoile à Strasbourg trois fois par semaine. Avant, il travaillait pour une autre entreprise de Colmar et prenait le train depuis Strasbourg tous les jours. « J'avais déjà conscience que passer dix heures dans les transports par semaine était une folle perte de temps et d'énergie. » Mais le vrai déclic est arrivé il y a deux ans, avec la naissance de sa fille. Il a quitté son poste et, dans l'entretien avec son futur employeur, a soulevé la question du télétravail. « C'était

important d'arriver à trouver un équilibre famille-travail. » Comme Josselin Oudry, la plupart des utilisateurs de la Plage digitale exercent pour des entreprises dispersées à travers l'Alsace, ou plus loin, souvent dans la communication digitale ou le développement web. « La majorité d'entre

eux commencent à venir chez nous après environ un an de travail à la maison ; ils veulent retrouver le côté social de l'entreprise », explique Sophie Charpentier, responsable à la Plage Digitale. Pourtant, selon les estimations du cabinet de conseil RH Kronos, 64% des télétravailleurs restent chez eux.

Martin Greenacre



Le télétravail permet à Josselin Oudry de passer plus de temps avec sa petite famille.

Photo : Martin Greenacre/Cuej

qui sont en situation de handicap sont prioritaires.

Sabine Gies, secrétaire générale de la CFDT Alsace, tempère l'enthousiasme général lié au télétravail : « Il faut se demander comment on aménage le poste pour que le salarié ne soit pas isolé, et que le droit à la déconnexion soit respecté ». 57% des télétravailleurs constatent en effet une

Sortir les voitures du port

Pour faciliter la vie des cyclistes et des travailleurs nocturnes, le Port autonome de Strasbourg a décidé d'impliquer ses entreprises et leurs salariés.

Dix kilomètres du nord au sud, 320 entreprises et 10 000 salariés. Le Port autonome de Strasbourg est un monde à part. Et si Strasbourg-sur-l'Ill est l'auto-proclamée capitale du vélo, sa voisine Strasbourg-sur-le-Rhin en est bien loin.

Entre usines et entrepôts, c'est un incessant ballet de camions et de trains de marchandises qui prend toute la place. Les quelques cyclistes qui s'aventurent dans les parages ne s'éloignent guère de la zone centrale, celle qui est accessible depuis 2017 par la ligne de tram D. Au nord et au sud, l'absence de deux-roues doit autant à la distance à parcourir qu'aux équipements (in)existants. Les parcelles les mieux loties ne disposent que d'une étroite bande cyclable, en bordure d'une route où voiture et camions se soucient assez peu de la limitation à 50 km/h.

75% des salariés du Port utilisent leur voiture pour se rendre au travail. Des chiffres conformes à la moyenne nationale, mais qui offriraient une grande marge de progression, puisqu'un tiers

d'entre eux vivent dans l'Euro-métropole. Une vaste démarche de concertation a alors été menée au sein des entreprises de la zone. Les discussions accouchent en 2014 d'un plan inter-entreprises de déplacement (Pied), cosigné par les différents acteurs du port (Région, Eurométropole, CCI...).

2 millions pour les pistes cyclables

Quatre ans plus tard, une bonne partie des mesures suggérées dans le document sont en place. Le système de transports en commun, pas vraiment adapté aux spécificités du port, a ainsi été réétudié. Les lignes 14 et 27, qui desservent la zone sud, sont désormais celles dont les rotations débutent le plus tôt dans l'Eurométropole (à 4 h 45, contre 6 heures auparavant). Cela permet aux salariés aux horaires décalés de se passer de leur voiture, et aux entreprises de ne plus exiger un véhicule lors des embauches.

Mais il n'est pas simple de faire abandonner leurs voitures à des gens qui travaillent dans une zone entièrement pensée pour

l'automobile. « C'est un secteur qui n'est pas contraignant en termes de stationnement, il y a des grands parkings partout, note Bénédicte Sénèque, chef de projet au sein de la direction du développement portuaire. Cela n'incite pas les salariés à changer leurs habitudes. »

Pour y parvenir, le port et l'Euro-métropole ont vu les choses en grand. 2,3 millions d'euros, répartis à 50-50 entre les deux institutions, ont été débloqués pour aménager le secteur. Le Pied prévoit que six kilomètres de pistes cyclables sécurisées supplémentaires seront construites d'ici 2020.

La zone nord délaissée

En plus des investissements des collectivités, des initiatives privées sont menées. Punch Powerglide, plus gros employeur de la zone, offre à ses 1000 salariés un système de navettes. Ces bus transportent 30% des salariés de l'entreprise, en allant les chercher dans plus de 80 communes du Bas-Rhin. Plusieurs sociétés voisines aimeraient pouvoir profiter de ce réseau, notamment celles dont les ouvriers travaillent en horaires décalés. Une mutualisation était évoquée dans le plan de 2014, avant que des restructurations chez Punch ne la mette en sommeil.

Les discussions pourraient reprendre en 2019, notamment avec Blue Paper. Le fabricant de papiers d'emballage est prêt à changer ses horaires de production pour s'adapter à ceux de Punch et permettre à ses 160 salariés de profiter des navettes.

La zone nord, bien moins dense, n'est pas prioritaire dans les restructurations. Elle reste délaissée par la CTS, tandis que la circulation des vélos y est déconseillée car trop dangereuse, en l'absence de pistes cyclables.

Tom Vergez

75%

des salariés du Port utilisent leur voiture pour se rendre au travail.

6 km de pistes cyclables sécurisées supplémentaires sont en construction (photo ci-dessous).

Photo : Juliette Mariage/Cuej





Photo : Tifenn Clinkemaillé/Cuej

Le mal des transports

Stress, fatigue, dépression, obésité... Au quotidien, les trajets longs dégradent la santé des travailleurs

Pour 81% des Français, vivre à la campagne représente la vie idéale. Les principales raisons évoquées sont le calme, une pollution moins forte qu'en ville et un moindre coût de la vie. Mais cette qualité de vie doit être à nuancée : le temps de déplacement influe sur la santé mentale et physique des navetteurs.

Claude Mertz, psychiatre à Strasbourg, insiste sur l'importance de savoir opérer une coupure en rentrant chez soi. « *Le trajet du retour devrait être un sas de décompression, cela ne fonctionne pas toujours. Pour certains, c'est un facteur de stress en plus* », analyse-t-il.

Sarah Chevalier, habitante de Gresswiller et étudiante en sciences du langage, tente de rentabiliser ses cinquante-cinq minutes de voyage : « *Comme j'arrive chez moi plus tard que d'autres, j'essaie d'ap-prendre dans le train, .* »

Trop peu d'heures de sommeil

Selon une étude publiée en mai 2017 par l'assureur britannique Vitaly Health, les actifs qui mettent plus d'une heure (aller-retour) à se rendre au bureau sont 12 % de plus à évoquer le stress lié au travail. Ils ont également 46 % de risques supplémentaires de dormir moins de sept heures par nuit. Contrai-

66%

des Français mettent plus d'une demi-heure à se rendre sur leur lieu de travail.

1,2%

C'est l'augmentation en France, en 2016, du nombre d'accidents sur le chemin du travail.

28%

des personnes pour lesquelles le trajet domicile-travail est supérieur à une heure et demie présentent « une détresse psychique orientant vers un trouble mental ».

rement aux chanceux qui ont un temps de trajet inférieur à trente minutes et bénéficient de sept jours de productivité en plus par an, les navetteurs déclarent avoir peu de moments libres. Cela se répercute aussi sur l'alimentation avec une majoration de 21% de risques d'obésité. « *Sept heures de sommeil, j'y suis rarement, j'ai moins de temps pour moi, je suis fatiguée* », confirme l'étudiante.

« *Quand on rentre à 19 heures, on n'a pas envie de se coucher à 22 heures mais il faut se reposer* », reprend Claude Mertz. Un sommeil récupérateur est un sommeil régulier, rappelle le psychiatre. Patricia Démonieux, chargée de l'orientation professionnelle à l'espace Avenir au sein de l'Université de Strasbourg, vient de Truchtersheim en voiture. Le passage à l'heure d'hiver perturbe son rythme jusqu'à alors établi et modifie sa conduite. « *Avec la nuit, la pluie, le brouillard, il faut faire vraiment attention, cela fatigue* », explique-t-elle.

Pour les actifs qui privilégient la voiture, le risque d'accident est accentué par la fatigue. Michel Rich, directeur des comités du Bas-Rhin et du Haut-Rhin de la Prévention routière, rappelle que la moitié des accidents du travail sont des accidents de trajets. « *À la fin de la journée, les gens considèrent la voi-*

ture comme un espace de détente, il y a un sentiment de liberté. Mais il ne faut pas oublier que le stress et la tension restent présents », explique-t-il.

Risque de dépression

À la fatigue et au stress s'ajoute le risque de dépression, plus élevé chez les personnes qui effectuent plus d'une heure de transport. Des horaires flexibles et une meilleure organisation du travail pourraient être des remèdes efficaces, selon Dominique Hen, directeur de l'Agence régionale pour l'amélioration des conditions de travail. « *En France, on reste dans une culture managériale ancienne, on n'a pas pour habitude d'être dans la souplesse* », souligne-t-il.

Selon lui, l'essor du télétravail et des espaces de co-working réduira le temps de trajet des employés. Seul point noir : aux managers d'être formés pour gérer des équipes à distance et assurer le bien-être de leurs employés au travail, comme à la maison.

Tifenn Clinkemaillé

1. Enquête réalisée en octobre 2018 par l'Ifop pour Familles rurales.
2. Enquête épidémiologique de la Fondation Pierre Deniker pour la recherche et la prévention en santé mentale, publiée le 26 novembre 2018.

France-Allemagne : 6-4

Crit'Air français, Eco-pastille allemande : les deux certifications visent à réduire le niveau de pollution dans les villes européennes.

Il y a 22 ans, l'Union européenne décide pour la première fois de mettre en place des mesures pour réduire les taux de polluants dans l'air. Le Conseil de l'UE souhaite réduire la quantité du dioxyde de soufre et des particules fines qui, autour des grandes métropoles, minent la santé des habitants. Pour cela, Bruxelles préconise en 1996 aux États membres la mise en place de zones à circulation restreinte (ZCR).



Crit'air, classement en six catégories

À Strasbourg, les premières mesures ont été prises il y a trois ans. Alors que la qualité de l'air dans l'agglomération alsacienne laisse à désirer, avec de fréquents pics de pollution, l'Eurométropole s'engage à mettre en place en 2015, dans le cadre du projet « Ville respirable en cinq ans », différentes zones à circulation restreinte. Sur la Grande-Île, la ZCR, permanente, ne concerne que les camions tandis que la zone de protection de l'air (ZPA), qui englobe l'ensemble du réseau routier de l'Eurométropole de Stras-

bourg, n'entre en vigueur qu'en cas de pic de pollution. Mise en place en novembre 2017, cette ZPA oblige à se munir d'une vignette Crit'Air, qui comporte six échelons. Sans cette pastille ou avec une vignette de catégorie quatre ou cinq, les véhicules sont interdits à la circulation. Le but : bannir progressivement les véhicules diesel, notamment les plus polluants, immatriculés avant 2006.

Zones environnementales allemandes

En Allemagne, les zones à circulation restreinte ont fait leur apparition dès 2008 avec l'instauration de quatre catégories de véhicules. Les plus vieux ne disposent pas de macarons et les autres ont droit à une vignette rouge, jaune ou verte, selon la norme européenne anti-pollution Euro.

En 2008, toutes les voitures avec une vignette pouvaient circuler librement dans les zones restreintes. Aujourd'hui, seules les pastilles vertes des véhicules les moins polluants, donnent encore accès aux 58 « zones environnementales ».

Cependant, puisqu'aucune mise à jour de ce système n'a été faite en Allemagne, les critères s'avèrent moins stricts qu'en France. Ainsi, la vignette allemande la plus propre correspond à la vignette Crit'Air numéro 3.

Les mesures allemandes ont permis de faire baisser les taux de particules fines dans l'air. Et d'autres réformes sont prévues. En février 2018, le Tribunal administratif fédéral allemand a autorisé les villes et communes à exclure totalement les véhicules à

2018

Mise en place de zones à circulation restreinte à Strasbourg.

moteur diesel du trafic. En juin, Hambourg a été la première ville allemande à mettre en place une telle interdiction. Berlin, Francfort et Cologne devraient suivre en 2019. L'association de protection de l'environnement Deutsche Umwelthilfe a porté plainte contre plusieurs Länder dont le taux de particules polluantes dans l'air a été régulièrement dépassé. Selon elle, les interdictions de circuler sont les seules mesures fiables pour faire baisser les émissions polluantes.



La norme Euro repose sur des méthodes de tests controversées car les conditions de laboratoire ne correspondent pas à celles de la route.

Pas d'uniformisation européenne

Actuellement, il n'existe aucune reconnaissance mutuelle des vignettes entre France et Allemagne. Le Conseil rhénan, institution trinationale (France, Allemagne et Suisse), ainsi que le centre européen de la consommation souhaitent néanmoins aller dans ce sens. Jusqu'ici, leur proposition a été refusée par le gouvernement du Land de Bade-Wurtemberg. La collectivité d'Alsace, qui réunira les deux départements alsaciens actuels en 2021, pourrait se saisir de la question.

Melina Lang

L'auto résiste au village écolo

Malgré des tentatives écologiques de la part du maire, les habitants restent attachés à leurs véhicules.

Au cœur d'Ungersheim, commune rurale à une vingtaine de kilomètres de Mulhouse, l'unique arrêt de bus est à l'abandon : aucune grille horaire n'y est affichée. La gare la plus proche est à deux kilomètres, à Raedersheim. Les plus téméraires des Ungersheimois s'y rendent à pied ou à vélo. Mais la majorité d'entre eux préfèrent la voiture. Pourtant, Jean-Claude Mensch, maire de gauche à la sensibilité écologique, tente de faire vivre ses 2000 administrés au rythme de la transition énergétique. La commune mène 21 projets pour « préparer l'après-pétrole et s'adapter aux désordres du climat ». Ungersheim a investi dans une centrale photovoltaïque de 4000 m², mis en place un potager bio pour alimenter la cantine scolaire et chauffe au bois sept de ses bâtiments municipaux. « La mobilité, c'est le point noir de notre projet, regrette le maire. Les transports collectifs existent, mais

ils ne sont pas efficaces. » Les Ungersheimois continuent d'utiliser leurs propres véhicules pour leurs trajets personnels. « *On a tellement l'habitude, reconnaît Mireille, propriétaire du tabac-presse. S'il y avait des transports en commun plus réguliers, pas sûr que les gens les prendraient.* » Pourtant, la commune a mis en place un transport à la carte, Filéa, en partenariat avec Soléa, la compagnie de transport de l'agglomération mulhousienne. En réservant à l'avance, une navette vient chercher les usagers et les dépose dans l'une des 30 communes desservies.

La voiture, plus pratique

Marie-Estelle, infirmière intérimaire, assure que la voiture lui est indispensable : « *J'ai des horaires décalés, je fais souvent des longs trajets. Je ne peux pas faire autrement.* » Pour les courses de Suzanne, boulangère, la voiture est un gain de temps. « *Avec mon rythme de travail, je n'ai pas une minute à perdre dans les transports* », explique-t-elle.

Selon Jean-Claude Mensch, le potager bio doit permettre de limiter l'utilisation de la voiture. « *Mais ce n'est pas encore gagné. Pour les*

3000

kilomètres de trajet en voiture sont économisés par année grâce à la filière De la graine à l'assiette.

gens, c'est plus facile d'aller au supermarché et de remplir le chariot que de faire les courses à plusieurs endroits», regrette le maire. Aux jardins du Trèfle rouge, les abonnés viennent souvent en voiture récupérer leur panier garni. « *C'est impossible de transporter tous les légumes pour la semaine sur un vélo, note un des employés des jardins. Et c'est difficile d'instaurer un système de livraison à domicile, les clients viennent chercher leur commande après le travail ou à la sortie de l'école.* »

Sensibiliser les enfants

Conscient que le chemin vers une transition écologique totale est encore long, Jean-Claude Mensch mise sur l'exemple et la sensibilisation. La mairie a innové pour le ramassage scolaire. Depuis 2008, tous les jours, entre 12h et 14h, les enfants peuvent rentrer déjeuner chez eux en calèche. La fréquentation varie selon la météo, mais Jean-Claude Mensch espère ainsi sensibiliser les plus jeunes à l'impact écologique des petits trajets en voiture. La calèche permet également de désengorger le parking devant l'école. Et de gagner du temps : en vingt minutes en moyenne, tous les passagers sont déposés chez eux. Difficile de mesurer l'impact réel de ce transport scolaire vert, mais les trois chevaux comtois, Richelieu, Kozack et Diabolo ont leur petit effet. « *J'ai constaté qu'il y a plus de particuliers qui vont au travail ensemble, lorsqu'ils sont dans la même entreprise* », note le maire. Des voitures hybrides ont également fait leur apparition dans les rues du village. Mais ces véhicules onéreux sont souvent inaccessibles à la plupart des Ungersheimois.

Lesquels ont du mal à s'approprier les alternatives proposées par la commune. Difficile de se défaire totalement de sa voiture, même lorsqu'on habite un village à cheval sur son empreinte carbone.

Marie Dédéban

Tous les jours entre 12h et 14h, les enfants peuvent rentrer déjeuner en calèche.

Photo : Marie Dédéban/Cuej



Employés en liberté

Bateliers

« Sur les bateaux, c'est un peu un métier d'aventure »

Le Rhin et ses affluents n'ont plus de secret pour Benjamin Leclere qui y navigue depuis bientôt huit ans entre Suisse, France, Allemagne, Belgique et Pays-Bas. En tant que capitaine du chimiquier *Macan*, il rythme sa vie par périodes de deux semaines : une quinzaine à descendre et remonter le Rhin, une autre en repos, chez lui à Eckbolsheim ou en voyage personnel. Anthony De Sousa est lui aussi batelier sur le Rhin. Il navigue quatre semaines, puis est en congé les deux semaines suivantes.

Pour les deux hommes de 26 ans, originaires de la région de Strasbourg, la mobilité est un style de vie : « Avec un rythme normal, tu te lèves, tu prends ton petit déjeuner, tu vas au boulot, le soir tu rentres, tu es fatigué, tu regardes la télé, et le lendemain c'est reparti », caricature Benjamin Leclere.

Anthony De Sousa trouve un équilibre à être régulièrement en déplacement, une façon de prendre de la distance par rapport à « une vie stressante dans notre société de l'instantané ». C'est pour lui « un bol d'oxygène, une forme d'isolement qui fait du bien ». Benjamin Leclere poursuit : « Sur les bateaux, c'est un peu un métier d'aventure, on voyage, parfois à force d'escalas on connaît des villes d'Europe comme si on y vivait, et puis le salaire est très avantageux avec les primes de déplacement. »

Pourtant, il y a des inconvénients à ce mode de vie, et le premier est l'absence. « On fait sa vie en fonction du travail », explique Benjamin Leclere, se remémorant son dix-huitième anniversaire qu'il a passé à travailler à bord d'un bateau, à manger un sandwich. Il ne peut en effet pas ou peu choisir ses périodes de repos et, dans ce milieu, il n'est pas rare de rater le mariage d'un ami ou la naissance de son propre enfant. Pour Anthony De Sousa, si cette absence répétée permet de prendre du recul, elle est aussi, de son propre aveu, le principal défaut du métier : « Ça peut parfois poser problème dans les relations amoureuses. Même si ça marche pour certains, de nombreux bateliers sont des divorcés. Je dirais que c'est un métier qui convient bien quand on a entre 22 et 30 ans », développe celui qui n'exclut pas de « se ranger » plus tard s'il le faut.



Le jour de ses 18 ans, Benjamin Leclere travaillait à bord d'un bateau en mangeant des sandwiches.

Photos : Pierre Griner/Cuej

Nomades digitaux

« Quand je travaille en Thaïlande, je suis content »

Travailler en voyageant et voyager en travaillant, c'est ainsi que Daniel Rico, « *nomade digital* » définit sa vie. En Thaïlande, à Berlin, Madrid ou au Chili, le meilleur compagnon de route de Daniel Rico, c'est le wifi. « Avant de partir, je me renseigne juste sur la couverture internet dans le pays, c'est le critère le plus important », raconte ce web designer salarié, qui a un logement stable à Strasbourg.

Le sac à dos léger, ces nomades, qu'ils soient freelance – une majorité – ou salariés, peuvent bouger au gré de leurs envies. Tous les ans, Daniel Rico part en Asie ou au Chili « deux ou trois mois », pendant l'hiver, et quelques semaines en Europe, chez les amis de sa femme chilienne.

Une demi-journée de travail avec son patron « très flexible », ponctuée d'une visioconférence : c'est ce qu'il s'impose, malgré le décalage horaire, parfois « pour faire le point sur les projets ». A coup de 25 heures hebdomadaires – cinq matinées de travail – au lieu de 40, Paul Chobert jouissait d'un rythme de travail confortable lorsqu'il était nomade. En Nouvelle-Zélande, ce développeur web tirait profit de douze heures d'avance à l'autre bout du monde. « Le travail est mieux perçu quand il arrive le matin », note

le jeune homme, qui « essaye à tout prix de garder sa routine dans le travail ».

Pour eux, les vacances ne sont jamais longues – « deux semaines et quelques jours par-ci par-là » pour Daniel Rico, « une semaine quand j'ai envie de faire de longues aventures » pour Paul Chobert – malgré la sensation, au fond, qu'elles ne sont jamais loin. « Quand je travaille dans un café en Thaïlande, je relève la tête et je me dis c'est le mois de février, grand soleil, et dans deux heures je vais aller me baigner, je suis content ! », s'enthousiasme Daniel Rico.

A force de mouvement durant trois ans, Paul Chobert, pour qui « l'essentiel est de travailler à distance », a ressenti un besoin de stabilité et est devenu père. Point d'atterrissage : le Canada. Mais « plus libre » depuis qu'il a goûté au nomadisme digital, Daniel Rico ne changera pas. Du moins pas avant que ne se pose la question de la scolarisation de son enfant.



Dessin : Juliette Mariage / CUEJ

Hôtesse de l'air « C'est un travail fatigant avec les vols long-courriers »

Élodie est personnel navigant commercial chez Air France depuis dix ans et ne changerait de métier pour rien au monde.

À raison de quatorze jours par mois, cette hôtesse de l'air fait halte aux quatre coins du monde, ce qui suffit à lui faire oublier les inconvénients du métier : « Voyager à cette fréquence reste une chance incroyable, c'est une chose qui enrichit et ouvre l'esprit. »

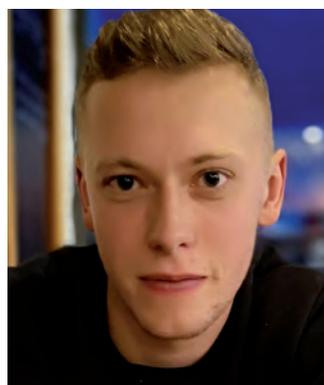
Son travail fait rêver. Tout n'est pourtant pas rose : « Tout le monde voit le bon côté, développe-t-elle, mais c'est un travail fatigant avec les vols long-courriers, le décalage horaire et des escales parfois difficiles politiquement, où l'on est par exemple escorté par l'armée dans des voitures blindées. Sans compter le travail de nuit, en week-end ou en jour férié. » Malgré ces contraintes, elle se satisfait d'échapper à « la routine ». Le plus délicat reste la vie de famille. Elle élève seule son fils, et il n'est pas toujours aisé de s'organiser : « Le planning sort le 25 du mois, n'est pas modifiable et n'est jamais fixe. Pour prendre des rendez-vous médicaux, ça pose problème. J'arrive à mettre en place un système de garde mais ce n'est pas toujours évident. »

Chauffeur routier « Sur la route, on fait parfois de belles rencontres »

La semaine, Martin Walter parcourt les routes d'Alsace, d'Allemagne, de Belgique et de Hollande en camion. Le week-end, il rentre chez lui, quand tout se passe bien. Être à l'étranger lui inspire un sentiment de liberté et lui permet de faire des découvertes : « On voit et on apprend plein de choses dans ce métier, sur les processus industriels, ou dans les malteries, où j'ai appris comment était fabriquée la bière. Et puis sur la route, on fait parfois de belles rencontres. »

Si son entreprise assure de bonnes conditions de travail par rapport à d'autres, être en dépla-

cement comporte aux yeux de Martin Walter son lot de désagréments : la fatigue physique provoquée par la conduite, la solitude... Fils de routier, il connaît bien l'impact que le métier a sur les familles. Il embarquait enfant dans le camion



À 19 ans, Martin Walter a choisi de suivre la même voie que son père en devenant chauffeur routier.

de son père parfois pendant une semaine parce que c'était le seul moyen de le voir.

Selon Martin Walter, cette mobilité implique des sacrifices sur le plan amical et familial : « C'est plus compliqué de trouver une copine lorsqu'on est jamais là de la semaine, et pour une famille ce n'est pas tenable. » Pour toutes ces raisons, il n'envisage pas de « finir là-dedans », mais plutôt de se tourner dans quelques années vers un métier où son emploi du temps sera plus stable.

Augustin Campos et Pierre Griner



Une voiture, sinon rien

Une centaine de communes du Bas-Rhin ne sont pas desservies par les transports en commun. Il existe des solutions pour combattre l'isolement.

Il est 14h à Mertzwiller quand la Kia blanche de Charlène Ridacker s'arrête au niveau d'Olivia et Jason qui l'attendent patiemment pour pouvoir aller faire leurs courses hebdomadaires. « *Je te dépose au supermarché de Gundershoffen ?* » Les deux femmes se connaissent bien. Voilà quatre ans maintenant qu'Olivia, qui n'a pas le permis de conduire, monte chaque semaine dans le « Taxi pour tous » de Charlène. La conductrice sillonne le pays de Niederbronn-les-Bains depuis dix ans à raison de quelque 400 kilomètres quotidiens les jours de forte demande. Courses, rendez-vous médicaux, visites à l'église : elle accompagne ses clients dans leurs déplacements réguliers.

Une volonté politique

C'est en 2006 que l'initiative Taxi pour tous est lancée dans la Communauté de communes du pays de Niederbronn-les-Bains : « *Une volonté politique de mettre en place des transports pour les personnes en difficultés sociales* », explique Carole Fabacher, directrice générale des services. Ici,

91,4% des ménages sont motorisés ; près d'un foyer sur dix ne l'est pas. Avec environ 20% d'habitants âgés de 65 ans ou plus, le service de transport à la demande et ses 700 déplacements mensuels apparaît comme une nécessité face à l'isolement social et géographique. L'usager paie trois euros – un euro pour les plus démunis – et le reste est pris en charge par la Communauté de communes pour un investissement de 135 000 euros en 2016, soutenu à hauteur de 43 000 euros par la Région.

Le département du Bas-Rhin bénéficie pourtant d'une couverture performante en matière de transports en commun. Avec 800 TER quotidiens en 2016, le réseau ferré assure des liaisons régulières entre Strasbourg et les villes alentour. En complément, le réseau 67 permet de relier les plus petites communes via 39 lignes de bus régulières. Malgré tout, il reste une centaine de localités à travers le département qui ne disposent d'aucune solution en matière de transport collectif. C'est le cas de neuf des treize communes qui composent la communauté de communes du pays de Niederbronn-les-Bains.

Charlène Ridacker parcourt jusqu'à 400 km par jour dans son « Taxi pour tous ».

Photo : Boris Granger/Cuej

1 milliard d'euros

d'investissements prévus par le projet de loi mobilité pour le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux.

Il est 15h quand le Taxi pour tous de Charlène arrive à Dambach. « *Toutes les deux maisons, je connais quelqu'un* », explique-t-elle. Si pour elle le transport à la demande est un métier comme un autre, elle assume pleinement la dimension sociale du service. Dans les zones isolées qu'elle traverse, son taxi amène du lien en véhiculant un public qui souffre bien souvent de solitude. « *Il y avait cette femme qui allait voir tous les jours son mari en maison de retraite*, raconte-t-elle. *Elle avait le permis mais une fois par semaine, je l'emmenais. Elle était contente de me voir et d'avoir quelqu'un avec qui discuter.* » En douze ans de service, la conductrice de 28 ans a vu défiler de nombreuses personnes, pour le meilleur et pour le pire. Plusieurs fois, elle a sauvé des usagers, comme cette femme qui avait fait un AVC dans sa voiture, ou celle qui avait eu un malaise en l'attendant. Et puis il y a les populations plus difficiles, celles qui souffrent d'alcoolisme, celles qui sont désagréables, celles qui refusent de payer.

Avec 9500 administrés répartis sur 19 localités, la communau-

té de communes de Hanau-la Petite-Pierre semble oubliée des transports en commun, en dehors de trois gares desservies par la ligne TER Strasbourg-Sarreguemines. Dans cette zone, ce sont moins de 90% des ménages qui possèdent un véhicule, et un habitant sur cinq qui a 65 ans ou plus : une situation d'isolement qu'aucun service de transport à la demande ne vient améliorer. « *Le transport public sur notre territoire n'est pas une priorité* », reconnaît Delphine Leprince, chef du pôle cohésion sociale de la Communauté de communes. L'accès à la mobilité dépend alors de la solidarité de la famille, des amis, des voisins, surtout pour les femmes âgées. « *Beaucoup n'ont pas le permis, analyse Carole, bénévoles à la bibliothèque de la Petite-Pierre, car à l'époque c'était le mari qui conduisait.* »

Rempart contre l'isolement

Jusqu'au premier septembre 2013, la ligne 403 qui reliait Saverne, Ingwiller et La Petite-Pierre circulait dans la communauté de communes mais « *les bus étaient très peu remplis, avec des horaires contraignants, voire inadaptés* », se souvient Ivette, de la maison de retraite de la Petite-Pierre. Un constat partagé à l'époque dans un article des *Dernières Nouvelles d'Alsace* par Jean-Philippe Cali, directeur mobilité au conseil général : « *Les citoyens et les maires se plaignent de voir passer des bus vides. Ça entraîne de la pollution, des nuisances et aussi un coût pour la population.* » Il proposait alors de remplacer la ligne de bus et ses 400 usagers annuels par un service de transport à la demande, proposition qui est jusqu'à présent restée en suspens.

À l'échelle de l'Alsace, ce sont toutefois une vingtaine de communautés de communes qui ont mis le service de transport à la demande en place. Il y apparaît comme une alternative intéressante et moins coûteuse aux moyens de transport traditionnels et surtout un rempart contre l'isolement géographique et social.

**Lucie Duboua-Lorsch
et Boris Granger**

80%

du territoire français n'est pas pleinement couvert par une autorité organisatrice de transport.

La librairie de Laura Chipeaux, Mots de passage, propose 2 200 références.

Photo : Phœbé Humbertjean/Cuej

7

communes au nord de Strasbourg desservies par le Marché bus.

Dans mon camion, il y a du bio

De village en village, les marchands ambulants sillonnent l'Alsace pour remédier à la disparition des commerces de proximité.



Impossible de le manquer au bout du parking du centre omnisport de Brumath. Le Marché bus en impose avec ses douze mètres de long et son vert pomme éclatant. Dans le véhicule lambrissé du sol au plafond, les étals sont bien remplis : légumes, fruits, œufs, pains... Des produits bio et locaux, issus des fermes environnantes.

Tous les vendredis après-midi, le bus fait halte à Brumath, une commune de 10 000 habitants au nord de Strasbourg. Il s'agit de la plus importante de sa tournée : toutes les autres font moins de 5000 habitants. « *On va dans des petits villages, là où on ne trouve pas forcément des produits bio* », explique Yann Wendling.

Retour d'une vieille tradition

Les marchands ambulants reviennent au goût du jour depuis une dizaine d'années, comme une réponse à la disparition des commerces de proximité. Créé en 2015, le Marché bus ne fait pas exception. « *C'est une solution pour les personnes qui n'ont pas de moyen de locomotion ou qui ne veulent pas faire de kilomètres*, argumente Yann Wendling. Cer-

tains de nos clients habitent juste de l'autre côté de la rue. »

Mais quelle différence avec un marché traditionnel ? Une large gamme des produits, et des horaires élargis. « *Beaucoup de gens passent le soir, après leur travail* », précise Yann Wendling. Une offre séduisante mais insuffisante pour certains clients : « *On ne trouve pas tout ce qu'il nous faut et il ne passe qu'une fois par semaine* », admet Martine, une habitante du quartier.

Malgré le froid, Yann Wendling a sorti les étals extérieurs pour présenter ses fruits et légumes : « *Cela peut attirer les gens qui auraient peur d'entrer dans le bus.* » C'est l'un des inconvénients d'un magasin mobile : les gens ne savent pas toujours que c'en est un.

Laura Chipeaux rencontre le même problème avec sa librairie itinérante, lancée début novembre. « *Des fois, je m'assois sur les premières marches du camion pour montrer que c'est ouvert* », raconte la jeune femme.

Sa librairie Mots de passage est principalement consacrée à la littérature jeunesse. Laura Chipeaux a choisi l'itinérance pour ré- >>>

>>> pondre au manque de librairies dans les communes rurales. « J'ai pris une carte et j'ai regardé toutes les "zones creuses" où il n'y avait pas de librairie à moins de vingt minutes en voiture. » Désormais, du mardi au samedi matin, Laura Chipeaux s'arrête dans des petites communes. Un pari risqué à l'ère du géant Amazon. En un clic, les gens peuvent se faire livrer chez eux. Elle mise sur le conseil et la proximité : « Je veux que les gens découvrent des livres qu'ils ne trouveront pas ailleurs. Le camion permet un lien particulier avec les gens, un dialogue se crée tout de suite, c'est une petite surface. »

Un modèle économique fragile

Virginie Solinhac a aussi décidé d'apporter ses services dans les campagnes. Depuis un an et demi, elle est fleuriste itinérante, près de Colmar : « L'objectif n'est pas d'être en concurrence avec d'autres fleuristes, mais d'offrir un service de plus. Ce serait du suicide pour une fleuriste de s'installer dans une zone rurale. L'itinérance est un juste milieu. » Elle dépose ses compositions florales dans les épiceries de villages autour de Colmar. Elle ne cache pas que c'est un métier assez précaire : « C'est assez difficile, j'ai un autre job à côté, je suis employée dans un autre commerce. Mais je ne désespère pas car les jeunes des zones rurales ont envie de privilégier les commerces locaux. »

Les clients sont fidèles, mais trop peu nombreux. « Ce n'est pas rentable encore, on se traîne », déplore Yann Wendling à propos du Marché bus. Laura Chipeaux vient de commencer mais en est consciente : « On ne peut pas aller uniquement dans les petits villages. Il faut quand même un minimum de passage. »

Difficile pour les marchands ambulants de faire le poids face aux géants du commerce, comme les hypermarchés et Amazon. Les acheteurs, désireux de retrouver leurs commerces de proximité, peinent encore à changer leurs habitudes de consommation.

Phoebé Humbertjean



Strasbourg guide ses aveugles

Les trajets quotidiens sont souvent compliqués quand on est malvoyant. A Strasbourg, la Ville et des associations ont mis en place des solutions.

S'il n'emportait pas sa canne rouge et blanche partout avec lui, il serait difficile de déceler le handicap de Pierre Guillemain, qui parcourt d'un pas rapide le trajet de son immeuble jusqu'à l'arrêt du tramway.

Malvoyant de naissance, il est équipé d'une télécommande qu'il actionne à l'approche des feux tricolores. Un système similaire lui permet de déclencher un message sonore sur le quai du tram, qui lui indique le temps d'attente. Cet accordeur de piano connaît parfaitement le trajet jusqu'à la gare, où il emprunte les escaliers mécaniques en suivant les bandes tactiles : « J'ai deux bras et deux jambes. Les ascenseurs, je les laisse à ceux qui en ont besoin. » Un panneau « sol glissant » déposé sur les bandes tactiles, et Pierre Guillemain manque de trébucher. Des voyageurs qui attendent sur le chemin dédié aux aveugles, et c'est la collision. « C'est très énervant, les gens qui s'arrêtent n'importe où », s'agace-t-il.

Pierre Guillemain se déplace seul malgré son handicap. Une autonomie acquise au bout de plusieurs années d'effort.

Photo : Clémentine Rigot / CUEJ

À 15 heures, on annonce un incident sur les voies entre République et Esplanade : le voilà bloqué, obligé d'attendre sur le quai. Impossible de parcourir les cinq arrêts à pied. S'il arrive à discerner les formes dans les endroits bien éclairés, Pierre Guillemain se sert surtout de ses autres sens. Un passage par la Grand Rue, et il entend retentir les cloches de la cathédrale. Un détour par la place Kléber, et il sent les effluves de vin chaud. Cette indépendance est le résultat d'une vie d'efforts et de patience.

Un seul objectif : l'autonomie.

Rachel Bruno travaille au service d'accompagnement à la vie sociale pour déficients visuels de la fédération régionale des aveugles. Elle se consacre à la réadaptation et au déplacement des personnes mal et non voyantes avec toujours un même but : une autonomie quotidienne.

Cette instructrice de locomotion donne à ses élèves âgés de 18 à 90 ans des techniques d'analyse

de l'environnement et de représentations mentales, selon leurs besoins et leurs capacités. Pour se déplacer dans un espace, connu ou non, il faut déjà maîtriser son corps, savoir se servir d'une canne, et quand des aides sont mises en place, encore faut-il savoir les détecter et les utiliser. Pour Pierre Guillemain, le vrai défi est la station Homme de fer : changer de ligne implique de traverser deux fois les rails et une place où se côtoient vélos, piétons et véhicules de livraison.

Strasbourg, bonne élève en matière d'accessibilité

Au début des années 2000, Strasbourg a abaissé tous ses trottoirs et installé un pavguide (une bande tactile au sol) avant les passages piétons, détectables au pied ou à la canne. Les télécommandes de feux rouges ont quant à elles un double objectif : de sécurité, en informant sur la couleur du feu, et de repérage dans l'espace, en énonçant le nom de la rue où il se situe. La ville est une bonne élève comparée à ses voisines : aucune, parmi Colmar, Mulhouse, Sélestat ou Saverne, ne propose une telle densité d'aménagements que ceux mis en place dans la capitale alsacienne. La ville natale de Pierre Guillemain, Scherwiller, n'avait, jusqu'à l'année dernière, qu'une gare dont les quais étaient faits de cailloux.

Gabriel Reeb, secrétaire général de la Fédération des aveugles Alsace Lorraine Grand Est, a participé à un projet visant à rendre plus accessible la voirie strasbourgeoise : début 2019, le quai des Bateliers accueillera un pavguide pour que les déficients visuels puissent eux aussi profiter des bords de l'ill refaits à neuf. Mais l'accessibilité a tout de même ses limites dans la capitale du vélo. Si les pistes cyclables sont équipées de séparations tactiles, les arceaux à vélos ne sont pas surélevés à dix centimètres du sol comme ils le devraient. Sans compter les vélos accrochés à chaque poteau, qui multiplient les risques pour les aveugles.

Clémentine Rigot

Concurrence sur l'ambulance

Le financement des transports sanitaires par les cliniques et hôpitaux inquiète les ambulanciers.

287

millions d'euros par an. C'est l'enveloppe destinée aux cliniques et hôpitaux pour financer les déplacements en ambulance au niveau national.

85%

des sociétés de transport sanitaire en Alsace sont des TPE et PME.

En octobre, un petit changement dans la loi de financement de la Sécurité sociale a bouleversé ambulanciers, hôpitaux et cliniques. L'article 80, qui concerne les transports sanitaires entre établissements de soins, les inquiète.

Jusqu'en septembre, il revenait au médecin de prescrire un transport sanitaire en ambulance, véhicule sanitaire léger (VSL) ou taxi, pour une dialyse par exemple. Le patient devait ensuite appeler le transporteur sanitaire de son choix qui facturait alors la Sécurité sociale. C'était le même cas de figure pour les transports inter-hôpitaux.

Désormais, ce n'est plus la Sécurité sociale qui paie le transport, mais directement les cliniques et hôpitaux. Le but de la réforme : transférer le financement des transports sanitaires aux établissements de santé. Les hôpitaux et les cliniques doivent désormais faire des appels d'offres, qui requièrent un nombre minimum d'ambulances. « *Toute société n'ayant pas obtenu un contrat perd une partie de ses ressources et le patient perd son libre choix de transporteur* », s'indigne Jean-Philippe Rudloff, porte-parole du Collectif des transports sanitaires du Grand Est. De plus, dans ces contrats, les cliniques et hôpitaux peuvent imposer des tarifs de transport inférieurs à ceux que la Sécurité sociale déduirait.

S'adapter ou disparaître.

« *Cela pose un problème à toutes les sociétés de transport, même aux grosses structures* », confirme Charles Greiner, gérant des Ambulances Greiner, la plus grande société de transport sanitaire du Bas-Rhin, avec environ 200

salariés. Aujourd'hui, les transporteurs n'ont qu'une marge très limitée. Christian Kieger, gérant des Ambulances de l'étoile et des Ambulances alsaciennes, redoute qu'une baisse des tarifs ne conduise à une baisse de la sécurité et de l'hygiène. La plupart des patients ont un système immunitaire fragile. Si les voitures ne sont pas nettoyées après chaque transport, ils risquent d'attraper des maladies nosocomiales, infections contractées dans des établissements de santé. Les ambulanciers eux-mêmes sont concernés. « *Soit on s'adapte, soit on meurt* », s'inquiète Christian Kieger.

Autre facteur d'économie : le temps consacré au patient. Les ambulanciers doivent travailler trop vite, ils comparent les patients à des colis : prise en charge, transport, remise. Pas de temps à perdre, même pour échanger un mot. Dans les petites structures, ambulanciers et patients se connaissent : la plupart des malades sont des clients habituels. Et contrairement aux colis, « *il faut les traiter avec respect* », ajoute Christian Kieger.

Fin octobre, une opération escargot a rassemblé 80 véhicules ambulanciers. De leur côté, quatre fédérations hospitalières (la FEHAP, FHF, FHP et Unicancer) ont demandé un report de la réforme pour manque de préparation. Les établissements de santé s'inquiètent aussi du niveau de la dotation pour cette mission supplémentaire. Comme les petites entreprises, ils redoutent la constitution de monopoles de grands groupes imposant leurs prix. Les deux leaders du secteur, Keolia et Transdev, ne sont, pour l'heure, pas implantés en Alsace.

Melina Lang

Jamais sans ma bagnole

Audrey, 35 ans, secrétaire d'anesthésie, Eckbolsheim

« Ça fait dix ans que je n'ai pas pris le tram »

« J'habite à Eckbolsheim et je travaille à la clinique Rhéna. Si je veux y aller en tram, je dois marcher plus de dix minutes pour prendre la ligne D, puis descendre à l'autre bout, au Port du Rhin. Soit cinquante minutes au total alors qu'en voiture, ça me prend moins de vingt minutes. Ça fait au moins dix ans que je n'ai pas pris le tram. Mes parents habitent à Furdenheim, mon frère à la Krutenau et mes amis proches à Lingolsheim. Pour les voir, la voiture est indispensable. »



Emma, 19 ans, animatrice périscolaire, Strasbourg

« En moins d'un an, j'ai fait 20 000 kilomètres »

« J'utilise la voiture tous les jours pour me rendre sur mon lieu de travail près d'Erstein, et dans la semaine, je suis amenée à me déplacer sur trois-quatre sites différents. En moins d'un an, j'ai fait plus de 20 000 km. Tous les villages ne sont pas reliés par le train. La voiture est donc mon seul moyen de déplacement. J'aime rouler. En voiture, pas de stress. »

Anne Wodling, 46 ans, mère au foyer, Kehl

« C'est un plaisir de conduire »



« Je prends la voiture tous les jours pour amener mon fils à l'école à l'Esplanade. C'est trop compliqué de venir depuis chez moi en tram. Mais même si c'était plus facile, je prendrais quand même la voiture. C'est un plaisir de conduire, j'adore ça, sauf dans les bouchons. Quand j'ai

eu 18 ans, la première chose que j'ai faite, c'est de passer mon permis, je ne me voyais pas prendre les transports en commun. Mais j'ai l'impression que les nouvelles générations réfléchissent différemment. Ma fille a refusé qu'on lui offre son permis pour ses 18 ans, elle pense qu'elle n'en a pas besoin. »

Terrence, 19 ans, apprenti, Altkirch

« En bus, j'en aurais pour deux heures »

« Je fais environ 60 km par jour, et je n'ai pas les moyens d'acheter une voiture hybride. Prendre les transports en commun ? Quand t'as pas d'heures fixes pour rentrer ? Chaque jour, je dois faire au minimum quarante minutes de trajet avec les bouchons. En bus, j'en aurais pour deux heures ! Huit à neuf heures passées sur mon lieu de travail, et ensuite deux heures dans les transports : je serais tout le temps sur la route. »

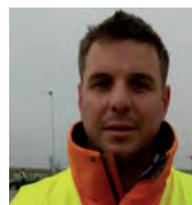
Huguette, 61 ans, retraitée, Retzwiller

« À la campagne, on est obligé de prendre la voiture »

« Je vis à la campagne et on est obligés de prendre la voiture tous les jours pour se déplacer. Pour chercher mes petits-enfants, faire les courses et tout... Il n'y a pas de moyens de transports, de bus : rien. On peut pas être sans voiture, c'est pas possible. »

Marc, 36 ans, paysagiste, Bisel

« On va pas se promener à dos d'âne ! »



« Je suis paysagiste en Suisse. Il faut que je prenne ma voiture pour m'y rendre, puisqu'il n'y a pas de transports en commun : ni train, ni bus. Ils ont beau vouloir interdire les voitures, on va pas se promener à dos d'âne ! »

Estelle, 25 ans, cuisinière, Dannemarie

« Avec des horaires décalés, impossible sans voiture »

« Quand on a des horaires totalement décalés, se passer de voiture, c'est impossible. Je travaille en cuisine, donc je pars de chez moi à 5h du matin. Je dois faire un total de 33 km aller-retour. Et je ne peux pas prendre les transports en commun, j'en suis trop éloignée, il n'y en a presque pas près de chez moi. Le bus ne passe pas souvent, quelque chose comme 8h et 17h quoi. Le train, il passe toutes les demi-heures. »



Dessin : Juliette Mariage/Cuej

Farid, 33 ans, ouvrier, Strasbourg

« C'est par fainéantise que je prends la voiture »

« J'amène tous les jours mes enfants à l'école en voiture. C'est par fainéantise que je prends la voiture, car on n'habite pas loin. Quand il fait vraiment beau, on y va à pied, mais c'est vrai que ça m'embête de marcher. Le reste du temps, je n'utilise ma voiture que pour aller au travail. »

Cristelle Stackler, 23 ans, étudiante, Strasbourg

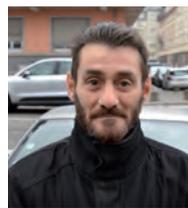
« Je pourrais faire sans mais je n'en ai pas envie »



« J'habite et je travaille à Strasbourg. Je pourrais me déplacer sans ma voiture au quotidien, mais je n'en ai pas envie. C'est une histoire de confort, j'aime avoir mon chauffage et écouter de la musique. Je préfère largement être coincée dans les bouchons plutôt que de prendre les transports en commun tous les jours. »

Eric, 50 ans, menuisier, Hœrdt

« Il faudrait que je me lève encore plus tôt »



« Ma voiture, je la prends tous les jours, pour les démarches administratives, pour le boulot, pour les courses, etc. J'essaie de la garer à des emplacements gratuits, puis je marche. Pour aller au travail, ça me prend quinze minutes en voiture. Avec le tram, il faudrait que je me lève encore plus tôt, avant 5h. Même

le midi, j'ai besoin de ma voiture pour manger, je travaille plaine des Bouchers et il n'y a rien sur place. »

Etienne Mathern, 53 ans, technicien de maintenance, Strasbourg

« Pour mon travail, je suis obligé »

« Pour mon travail, je suis obligé de me rendre chez des clients avec des pièces détachées très encombrantes. Même si je voulais prendre le tram, ce serait impossible ! »

Trajets courts toujours

A Strasbourg, la voiture reste très utilisée pour les petites distances. Un défi pour la ville.

Environ un quart des trajets très courts (de moins d'un kilomètre) se faisaient encore en voiture à Strasbourg en 2009. L'automobile reste donc très présente dans une ville qui s'érige en capitale du vélo. Selon l'Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération de Strasbourg (Adeus), un peu plus de la moitié des déplacements courts (de moins de 3 kilomètres) se faisaient en voiture. « Ce genre de trajet, surtout en véhicule diesel, est une source d'émissions d'oxyde d'azote très importante et dangereuse, car les moteurs n'ont pas le temps de chauffer, et le système de dépollution ne se déclenche pas », affirme le docteur Thomas Bourdrel, fondateur du collectif Strasbourg Respire.

Doubler la part modale du vélo

« C'est contre-productif. Les adeptes des trajets très courts se déplacent aussi vite à vélo en centre-ville. D'autant que les automobilistes passent un temps considérable à trouver une place de stationnement », abonde Jean-Baptiste Gernet, adjoint au maire chargé des mobilités alternatives. Dans l'agglomération qui se targue de posséder le plus grand réseau cyclable de France (600 km), 8% des déplacements se font à vélo. D'ici à 2025, l'agglomération de Strasbourg ambitionne de doubler la part modale du vélo. Pour décourager les trajets en voiture, Jean-Baptiste Gernet suggère de redistribuer l'espace public au bénéfice des piétons en continuant les aménagements, comme ceux de la rue du 22 novembre et du quai des Bateliers.

Louay Kerdouss

50%

des habitants de Strasbourg utilisent la voiture pour des trajets de moins de 3 km.

500

personnes utilisent l'application après deux mois d'existence à Mulhouse.

2025

D'ici sept ans la ville de Strasbourg espère doubler la part modale du vélo.

Bouger d'un pouce

A Mulhouse, le Compte mobilité lancé en septembre donne accès à différents modes de transports via une application mobile unique. Après deux mois, il compte déjà 500 abonnés.

Quatre icônes s'affichent au centre de l'écran d'accueil : un cycliste conduisant un vélo, la face avant d'un tramway, le P de parking et une voiture surmontée d'une clé.

Le Compte mobilité, disponible depuis le 20 septembre à Mulhouse, « réunit en une application unique tous les modes de transport de l'agglomération », définit Morgane Krammer, responsable des projets d'innovation chez Soléa (exploitant des transports en commun de l'agglomération mulhousienne, à l'initiative du Compte mobilité). L'utilisateur a accès au bus, au tram, aux vélos (Vélocité) et aux voitures en libre-service (Citiz) à tarifs préférentiels. À la fin du mois, il ne paie que les services effectivement utilisés.

Une application encore en cours de construction

Vital Adimalé fait glisser son pouce sur l'écran tactile de son iPhone. « Je prends le bus et le tram tous les matins pour aller à l'université », indique l'étudiant en informatique. « Les transports en commun constituent la colonne vertébrale de l'application », explique Morgane Krammer. Sur les 500 clients du Compte mobilité, 467 utilisent les transports en commun, 244 les vélos en libre-service, 303 les parkings et 130 les voitures Citiz.

Pierre Browarski, utilisateur de 22 ans, a modifié ses habitudes : « Avant, j'utilisais parfois la voiture par flemme de prendre des tickets de tram. Mais là, je gère instantanément ma consumma-

tion avec le Compte mobilité, et ça ne m'encombre pas. L'application est totalement raccord avec ma vision des modes de transport, qui doivent être efficaces et fonctionnels. »

L'objectif du Compte mobilité : 1000 clients d'ici la fin de l'année. Et il lui reste de la marge.

Fatima, âgée de 49 ans ne connaît pas l'application. Elle combine train, bus et tram tous les jours pour se rendre sur



son lieu de travail. « Pourquoi pas l'utiliser, mais je ne sais pas comment l'installer, c'est sur le Playstore ? » s'interroge-t-elle.

Au programme de la prochaine mise à jour, en décembre : des informations en temps réel sur les horaires, sur les places de parking disponibles, et la proposition d'itinéraires.

À l'avenir, Morgane Krammer

aimerait inclure d'autres moyens de transport, comme les vélos électriques, les taxis, le covoiturage, ou le TER.

Ne pas exclure les automobilistes

« L'initiative va tout à fait dans le sens de nos revendications », se réjouit Céline Kastner, directrice des politiques publiques de l'Automobile club. « Nos adhérents sont parfois piétons, automobilistes et cyclistes dans la même semaine, décrit-elle. Ils sont en quête d'outils qui leur évitent de prendre la voiture pour un petit trajet d'un kilomètre. »

Pour Dominique Rosenfeld, ce n'est pas assez. « À Mulhouse, on circule très bien en voiture, même trop bien. Entre 12h et 14h, le stationnement en centre-ville est même gratuit », dénonce le trésorier de l'association Cyclistes associés pour le droit de rouler en sécurité (Cadres).

« Le Compte mobilité laisse aux utilisateurs le choix de prendre la voiture. Je ne suis pas d'accord avec cela, car si les gens peuvent bien circuler en voiture, ils ne verront pas l'intérêt d'utiliser le vélo, regrette-t-il. On n'est pas anti-voitures, mais quand on voit des gens qui l'utilisent pour des trajets de moins de trois kilomètres dans un contexte de réchauffement climatique, il faut arrêter. »

« On ne voulait pas exclure les automobilistes, admet Morgane Krammer. S'ils utilisent les parkings via le Compte mobilité, ils voient qu'en un clic, ils peuvent aussi commander un ticket de tram. Cela peut les inciter à changer leurs comportements. » Une étape nécessaire sur le chemin de la multimodalité.

Mathilde Obert

Strasbourg a aussi son pass

À Strasbourg, la Compagnie de transports strasbourgeois (CTS) a mis en place le Pass mobilité depuis 2014, un abonnement unique d'environ 50 euros par mois (transports en commun, vélos et voitures en libre-service). Il compte 700 abonnés aujourd'hui. « La progression est lente, mais depuis deux ans, on note une hausse des abonnements de 8 à 10% chaque année », détaille Camille Janton, directrice de Strasbourg Mobilités.



Le pont ferroviaire détruit par l'armée française en 1939.

Photo : Stadtarchiv Breisach

Le pont manquant

Une étude de faisabilité pour reconstruire la ligne de train Colmar et Fribourg-en-Brisgau a été lancée.

45

minutes. Ce serait le temps de trajet d'un train Colmar-Fribourg.

20 000

personnes par jour traversent la frontière via le pont routier.

Colmar et Fribourg-en-Brisgau seront-ils à nouveau reliés par un chemin de fer? La France et l'Allemagne ont financé une étude destinée à déterminer la rentabilité d'une réouverture de la liaison transfrontalière, et par conséquent la construction d'un nouveau pont. Le résultat de cette étude doit être rendu public courant décembre. Construit en 1878, le pont ferroviaire a assuré pendant plus de soixante ans une liaison directe entre la France et l'Allemagne. Pendant la Seconde Guerre mondiale, il est endommagé une première fois, en 1939, puis détruit en 1945. En 1962, l'édifice est reconstruit sur les fondations de l'ancien mais cette fois, pour permettre la circulation des voitures. La ligne de chemin de fer, elle, n'a jamais été rétablie. Ceux qui traversent chaque jour la frontière prennent donc leur voiture, avec pour conséquence l'augmentation des bouchons sur le pont routier et à l'entrée de Breisach.

Plus de 50 millions d'euros

Anna* vit avec sa famille à Colmar mais sa fille va au lycée franco-allemand de Fribourg. Chaque matin, elle l'emène en voiture avec cinq autres élèves dans la même situation. « On s'est organisé avec les autres parents pour faire du covoiturage. Certains ont dû acheter une nouvelle voiture. » Côté français, ce sont surtout les travailleurs et les scolaires qui bénéficieraient de la réouverture de

la ligne ; côté allemand, les touristes. L'obstacle majeur reste le financement. « La réhabilitation du pont coûterait très cher, mais la situation économique s'améliore et on peut s'engager davantage dans le projet », note Catherine Hutschka, présidente de la Trace (Transports en commun de Colmar et environs).

Vincent Denefeld, vice-président de Trans Rhin Rail, association qui plaide pour la réouverture de la ligne depuis 2012, estime les coûts d'aménagement à plus de 50 millions d'euros. Mais il y croit : « Brigitte Klinkert, présidente du département du Haut-Rhin a présenté le projet à Emmanuel Macron, qui l'apprecie, surtout en raison de son caractère symbolique. » Ce pont reste le seul ouvrage franco-allemand à ne pas avoir été reconstruit depuis 1945.

En début d'année, le chef de l'État et Angela Merkel, la Chancelière allemande, ont annoncé un nouveau Traité de l'Élysée qu'ils prévoient de rendre public fin janvier 2019. Comme Charles de Gaulle et Konrad Adenauer à leur époque, l'objectif est de renforcer la coopération entre la France et l'Allemagne. « Si le résultat de l'étude de faisabilité s'avère positif, on espère que le rétablissement de la ligne Colmar-Fribourg sera pris en compte dans les objectifs », espère Vincent Denefeld. Au mieux, le pont serait reconstruit en 2026.

Stéphanie Ludwig

*Le prénom a été modifié



Once upon a tram

À Strasbourg, le tramway fait partie du paysage. De 5h à 1h du matin, on y croise des milliers de passagers, et autant de façons de vivre son trajet.

La foule ne se presse pas en ce matin de novembre sur le quai de l'arrêt Parc des sports, terminus de la ligne A, avant le départ du tram. Il est 5h01, les passagers pelotonnés sur leur banc ressemblent davantage à des loirs en hibernation qu'à des employés prêts à se mettre au travail. À l'arrivée du tram, les plus endormis s'éveillent, sortent de leur torpeur et montent dans la rame. Pour les plus téméraires, direction Graffenstaden, à plus de cinquante minutes de HautePierre, après 27 arrêts, à la gare, dans le centre-ville de Strasbourg, à la Meinau ou à Illkirch, entre autres. Manque de chance, la première rame de la journée est inconfortable. Ce n'est pourtant pas faute d'en avoir des neuves sur ce tronçon du réseau. Durant la journée, alternent rames parfaites, aérées et munies d'écrans ultra modernes avec celles datant d'un autre âge.

Les cinq premiers voyageurs sont vite rejoints par d'autres passagers. Des « bonjour », des rires et des conversations fleurissent ici et là. Se déplacer à ces heures indues rapproche ces travailleurs matinaux, qui forment la communauté des passagers de 5h du matin. « On prend le tram ensemble depuis vingt ans », s'amusent celles qui en plus de partager leur trajet ont en commun leur prénom, Fatima, et leur métier, agente d'entretien. « On connaît tout le monde quand on prend le tram tous les jours. » Cette ambiance

A gauche : 7h, les premiers trams arpentent Strasbourg.

Photo : Corentin Parbaud/Cuej

A droite : 7h30, même debout, les places sont chères.

Photo : Juliette Mariage/Cuej

101

rames circulent sur le réseau de tram strasbourgeois.

bon enfant se poursuit jusqu'aux alentours de 6h30.

À partir de 7h, les rames sont bondées. Les visages se ferment, les gens se recroquevillent, les capuches et écouteurs sont de sortie. Au revoir la joyeuse communauté de 5h du matin, voici les anonymes de l'heure de pointe. Parmi eux, Latif, étudiant en première année de médecine, qui prend le tram tous les matins pour se rendre de HautePierre à Illkirch. Malgré la fatigue que l'on lit sur son visage, le jeune homme ne se plaint pas. « Le tram, c'est bien quand on commence tous les jours à 8h, ça ne prend pas trop de temps. »

8h14, arrêt à la station Homme de Fer. On fait le plein de passagers et certains restent sur le quai. Les chanceux qui ont pu prendre la rame sont compressés les uns contre les autres. Un calvaire qu'Elodie, croisée un peu plus tard dans la journée, refuse désormais de subir : « En ce moment je ne le prends même plus pour aller en cours, c'est ma mère qui m'emmène au lycée. » À cette heure-ci, c'est la ruée vers les bureaux, les écoles et l'université. Pas simple de se concentrer dans les rames combles du matin, entre le bruit et la chaleur.

10h : des écoliers envahissent la rame

Les travailleurs commencent à faire place à un public plus hétéroclite. Des classes en vadrouille



accompagnées de parents et d'enseignants occupent une large partie d'une rame. Catherine emmène ses CM2 de l'école Lixenbuhl d'Illkirch jusqu'au centre de Strasbourg pour voir une exposition à l'Aubette : « *Le bus, c'est beaucoup moins pratique, il ne peut pas aller jusqu'au centre de la ville. Et puis l'arrêt de tram est plus proche de l'école et ça permet de lutter contre la pollution.* »

Le bruit ne dérange pas sa voisine, Isabelle, plongée dans *Les 108 paroles du Christ pour s'enrichir*. Des lecteurs, il y en a beaucoup. Tous âges et toutes littératures confondus. Mention spéciale à Kenji, 12 ans, qui lisait *The Mortal Instruments* dans la rame à 7h du matin. C'est qu'il faut être concentré pour pouvoir pratiquer une activité dans le tram. Accoudée à la fenêtre, Gertruda remarque : « *Les gens parlent, vous apprenez la vie privée de tout le monde.* »

Une affirmation difficile à démentir. Ce jour-là, on apprend que c'est Pablo qui vole l'Ice Tea et le Nutella à l'internat. On peut également écouter attentivement les conseils de cette petite fille à sa copine : « *Mais non, tu ne dois pas avoir peur des chevaux. S'il te mord, tu lui mets une tannée.* » Il est aussi possible d'être les premiers spectateurs de moult scènes de ménage, qu'elles se déroulent au téléphone (« *t'es le deuxième amour de ma vie* ») ou en direct (« *wallah, je te parle plus, inchallah tu remontes pas dans le tram* »).

Les conversations se multiplient et le nombre de passagers remonte à l'approche de midi. On ne compte plus les sandwichs et Pasta Box avalés en cinq minutes de trajet. Clarisse et Elodie sortent du lycée Le Corbusier pour se rendre dans le centre-ville de Strasbourg. C'est leur rituel lorsqu'elles ont quatre heures de pause le midi.



Au menu, « *panini poulet au SandWitch, comme d'habitude* ». Le poulet sera aussi au menu d'Inès et Malik qui ont sauté dans le premier tram venu en sortant de l'université pour aller se sustenter au KFC du centre commercial Rivétoile, arrêté Etoile-Bourse.

Après ce rush du déjeuner expéditif, les trajets redeviennent vite plus calmes. Le ronron du tram se fait de nouveau entendre et hypnotise les passagers, moins nombreux qu'auparavant mais plus atypiques. Comme Jinyu, étudiante chinoise en échange à l'Université de Strasbourg, qui voyage avec... son lapin, dans une encombrante cage de 1,50 mètre. Promener son animal de compagnie est autorisé par la CTS, tant qu'il est de petite taille et dans un panier. « *C'est juste pour un arrêt, explique-t-elle dans un français approximatif. Je dois le changer de maison.* »

13h50 : conflit pour une place

C'est l'heure du *place-gate*, un dilemme cornélien auquel, encore aujourd'hui, les plus grands philosophes de notre monde n'ont pas trouvé de solution. Qui de la femme enceinte ou de la personne âgée devrait bénéficier de la place assise en priorité ? Le débat fait rage entre deux passagers de la rame. « *Vous ne voyez pas que vous demandez à un jeune homme de 82 ans de se lever ?* », s'amuse un passager. « *Il faut bien que quelqu'un lui laisse sa place !* », se fâche la mère de la jeune femme enceinte. « *On devrait toujours s'effacer pour laisser sa place aux femmes, appuie un voisin de rame, dans la Bible, on dit que l'homme a été créé avant la femme, mais c'est des conneries ça. Moi je sais bien que les femmes sont venues avant et sont supérieures à nous.* » Voilà qui ne perturbe pas le vieil homme, qui reste bien vissé



sur son siège, mais laisse ses voisins songeurs. Les places assises se font de plus en plus rares. Ismaël et Victor se précipitent pour en occuper deux. Sortis du lycée à 18h, les compères ne pensent qu'à une chose : les parties de Fortnite et de FIFA qui les attendent une fois rentrés chez eux, sur leur Playstation. Avec eux, le trajet passe très vite, entre ragots étudiants et discussions sur la cigarette. De quoi leur faire oublier que l'un d'eux voyage en toute illégalité. « Ça dépend des jours, des fois je ne le sens pas donc je ne fraude pas ! » Aujourd'hui, visiblement, tout va bien, puisque Ismaël n'a pas pris de ticket. Et même s'il s'est déjà fait prendre la main dans le sac il y a un mois, ça ne l'inquiète pas plus que ça : « Ma mère devait me donner ma carte Badgeo ce week-end, mais elle l'a oubliée. Si je me prends une amende, c'est elle qui paiera ! » Pas sûr que l'intéressée apprécie la facture.

23h : « Plus compliqué quand on est une fille »

Le jeune rebelle est loin d'être le seul fraudeur de la journée. Si les Français sont champions d'Europe de la fraude, les Strasbourgeois ne font pas exception, avec 9,7% de voyageurs sans titre de transport valable en moyenne. Et même si la plupart avouent sans mal leur tort, leurs excuses ne sont pas toujours convaincantes. Prenez Christophe par exemple, trentenaire sorti boire un coup avec deux amies pour la soirée. Il explique toujours payer son trajet, mais pas aujourd'hui, sous prétexte qu'ils sont trois à frauder en même temps, « donc ça va ! » On ne peut que s'incliner. D'autant que le risque ne semblait pas très élevé ce jour-là, puisqu'aucune visite d'agent de la CTS n'a été signalée. Et ce, malgré la récente intensification des contrôles annoncée par la compagnie. La nuit désormais bien tombée, les passagers se raréfient à nouveau. Il fait noir dehors et à l'intérieur, les mines sont grises et les réactions plus hostiles.

A gauche : 16h30, les voyageurs de la journée, plus détendus.

A droite : 18h, Tiphaine profite de son voyage pour se plonger dans un livre.

Photo : Juliette Mariage/Cuej

60€

le montant de l'amende en cas d'absence de titre de transport sur le réseau CTS.

71

kilomètres de lignes de tram dans l'Eurométropole

Et plus on avance dans la soirée, plus les gens sont imbibés. Sur le coup de 23h, un individu éméché rend le voyage insupportable. Pas sympathique pour un sou, il invective les passagers, demande leurs prénoms et se braque face à l'absence de réponse. Insistant et lourd, il s'accroche à ses compagnons de route impuissants, avant de descendre à Homme de Fer, au grand soulagement collectif.

Cet incident, loin d'être isolé, n'épargne personne, à commencer par la gent féminine. Au fond de la rame, une jeune femme tient son téléphone à son oreille depuis dix minutes... sans avoir décroché un seul mot. Une manière comme une autre d'éviter les soucis. « Quand on est une fille, c'est toujours plus compliqué », confirme Mathilde, la vingtaine. Elle prend souvent le dernier tram pour rentrer de soirée et a dû apprendre à faire avec.

Heureusement, il est aussi possible d'avoir l'alcool sympathique, voire carrément drôle. Lorsqu'on explique à Jérôme qu'on veut l'interroger, sa réaction ne se fait pas attendre. « Vous auriez pu faire ça avant que j'ai quatre whiskys dans le sang ! » S'ensuit une conversation courte mais intense où il révèle qu'il a l'habitude de rentrer saoul à vélo, mais qu'aujourd'hui, il a préféré prendre le dernier tram « parce que le froid, c'est juste horrible ». Sans payer de ticket, évidemment.

Mais qui dit dernier tram, dit aussi fin imminente du voyage. Les ultimes hectomètres défilent, jusqu'à ce que les derniers passagers descendent. Si bien que la rame arrive vide de tout occupant au Parc des Sports, là où tout a commencé vingt-et-une heures plus tôt. Pour le tram, c'est l'heure d'aller se coucher. La nuit sera courte : trois petites heures, puis retour sur les rails.

**Juliette Mariage
Corentin Parbaud**

La trottinette à l'assaut de la ville

Pratiques, écologiques, et peu encombrantes, les trottinettes électriques tentent de se faire une place en Alsace.

Encore confidentielles il y a quelques années, les patinettes électriques pullulent sur les trottoirs et les pistes cyclables d'Alsace. « *La trottinette est en croissance exponentielle mais elle part de très loin* », observe Jean-Baptiste Gernet, adjoint au maire de Strasbourg chargé des mobilités alternatives. Avec plus de 100 000 ventes en France en 2017, le marché de la trottinette électrique grignote petit à petit celui des traditionnelles mécaniques, qui se taillent encore la part du lion avec 1,33 million d'engins vendus.

À Strasbourg, de nombreux cadres en quête d'innovation succombent à ce nouveau moyen de locomotion. Fuad Hujale, 38 ans, a récemment décidé de s'offrir un de ces engins sur internet pour 380 euros. Tous les matins, il parcourt près de 4 kilomètres pour se rendre au travail, avenue des Vosges. « *C'est économique et pratique par rapport à la voiture, on n'a pas à chercher de place de parking* », affirme ce Strasbourgeois

convaincu par le concept. Devant l'essor de ces engins de déplacement, Valentin Servet a ouvert sa propre boutique en juin 2018 entièrement dédiée aux engins alternatifs, Urban 360. « *Je travaillais déjà dans ce milieu pour le service après-vente d'une marque de trottinettes électriques basée à Colmar, E-Twow, et j'ai constaté qu'il n'y avait pas de magasin spécialisé à Strasbourg* », indique le gérant de la boutique située dans la Grand-île. Cinq mois après son ouverture, le gérant a déjà écoulé plus d'une centaine d'engins à roulettes, fabriqués pour l'essentiel en Chine et vendus entre 600 et 3500 euros. « *Mes clients sont plutôt des actifs entre 30 et 60 ans qui l'utilisent quotidiennement pour ne pas prendre les transports en commun ou la voiture* », remarque le commerçant.

Une offre qui se diversifie

Si les trottinettes électriques sont, en général, plus prisées par les urbains, Road Runner, une entreprise installée à Saverne, a réussi à séduire une clientèle plus large, de 14 à 89 ans. Il y a deux ans, Pierre Schmitt, gérant d'un restaurant, s'est lancé le pari de concevoir des engins hybrides, à mi-chemin entre le scooter et la trottinette. « *Pour aller du port de*

101819

trottinettes électriques ont été vendues, en France, en 2017.

600 €

le prix moyen d'une trottinette électrique.

À mi-chemin entre une trottinette et un scooter, l'engin hybride de Road Runner cartonne.

Photo : Louise Claereboudt / Cvej

plaisance de Saverne au centre, il y a 1,5 kilomètre et les gens se plaignaient de la longueur de la route. J'ai donc cherché une solution », raconte l'entrepreneur.

Le menuisier David Heitz, dont l'atelier situé à Monswiller est excentré des commerces, s'en sert tous les jours : « *Le midi, c'est pratique pour aller au restaurant.* »

Les modèles de l'entreprise alsacienne s'arrachent comme des petits pains bien qu'ils soient vendus à des prix élevés, entre 1950 et 2450 euros. Immatriculés comme des véhicules classiques, certains de ces engins roulent jusqu'à 70 km/h.

« *Ça peut devenir un phénomène aussi important en ville* », espère Pierre Schmitt qui a déjà vendu une cinquantaine de modèles à Strasbourg et commence à exporter ses engins dans les autres villes françaises.

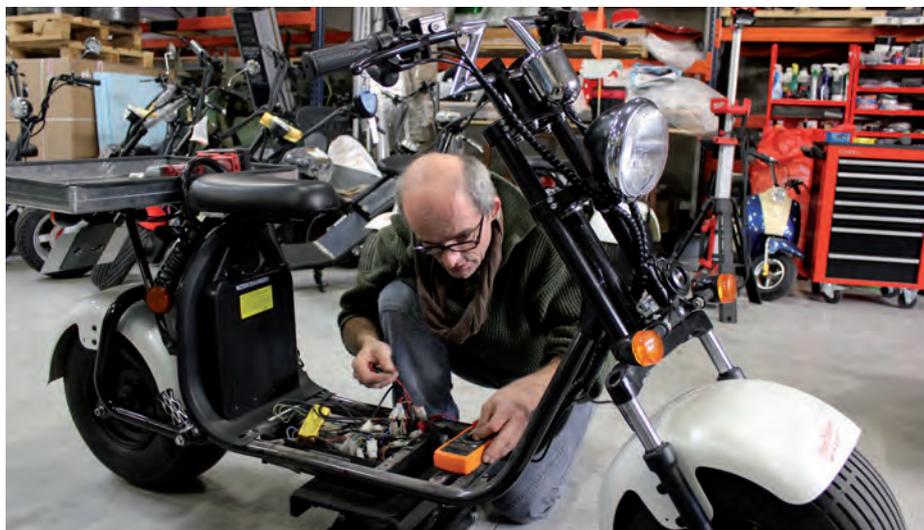
À Strasbourg, huit stations de trottinettes en libre-service ont été mises en place par la startup Knot. « *On a pour projet de mettre aussi en place une flotte de trottinettes électriques*, assure le co-fondateur, Arthur Keller. *Pour l'instant, on attend une législation.* »

Conflit dans l'espace public

À l'heure actuelle, les trottinettes, quel que soit le mode de propulsion, sont assimilées à des piétons : elles peuvent circuler sur les trottoirs à la vitesse maximale de 6 km/h. Au-delà, les usagers doivent emprunter les pistes cyclables. Si bien que le nombre d'incivilités augmentent. « *On a des remontées de cyclistes qui se retrouvent surpris de certaines trajectoires* », constate Jean-Baptiste Gernet, adjoint au maire de Strasbourg chargé des mobilités alternatives.

Le plan mobilité, présenté par la ministre des Transports, Elisabeth Borne, devrait créer une « *nouvelle catégorie de véhicules* » dans le code de la route. Une décision qui devrait ravir les plus critiques.

Louise Claereboudt



Les maillots jaunes de l'incivilité

Dans la capitale alsacienne, les entorses au code de la route des cyclistes se sont multipliées avec l'explosion de l'offre.

Impossible de les manquer. À Strasbourg, ils sont partout. Au même titre que le marché de Noël, les vélos sont associés à l'identité de la ville. Avec plus de 600 kilomètres de pistes cyclables, la petite reine a été mise au centre des politiques de déplacements urbains dès les années 1970. Conséquence : certains ont pris leurs aises. Peut-être même un peu trop. Car sur les 121 000 trajets à vélo journaliers comptabilisés à Strasbourg, combien se font en conformité avec les règles édictées par le code de la route ?

Plus imprudents qu'ailleurs

Une étude réalisée par Opinionway en 2014 révélait que les cyclistes strasbourgeois faisaient figure de mauvais élèves par rapport à leurs homologues du reste de la France. Si 71% des usagers interrogés à l'échelle nationale admettaient avoir déjà roulé sur un trottoir,

ce taux atteignait 83% à Strasbourg.

Autre incivilité fréquente dans la ville alsacienne : le franchissement d'un feu rouge, avec 51% contre 42% nationally. Et 36% affirmaient également avoir déjà consommé de l'alcool avant de grimper sur leur vélo, soit 19 points de plus qu'à l'échelle nationale. Enfin, près de deux tiers des sondés reconnaissaient avoir déjà eu un accident à bicyclette, contre 46% dans le pays.

C'est le cas de Benjamin, 19 ans. Adeptes d'une conduite sans les mains, il a troqué ses écouteurs contre une enceinte qui crache de la musique depuis son sac. Une manière d'éviter certaines sanctions. « J'ai eu cinq ou six accrochages avec des voitures et une seule s'est arrêtée. A force de voir le non-respect des autres usagers, ma conduite a changé. J'ai perdu patience. Aujourd'hui, je prends des risques plus ou moins contrôlés mais je ne suis

29%

de cyclistes strasbourgeois interrogés par Opinionway avouent avoir déjà utilisé leur téléphone en roulant. À l'échelle nationale, ce taux s'établit à 17%.

pas suicidaire non plus », assure ce Strasbourgeois.

« On se sent important »

Camille utilise quotidiennement son vélo pour aller à la fac, « respectant le code de la route quand ça (l)'arrange ». Griller un feu ou rouler sur un trottoir lui arrive fréquemment quand elle estime qu'il n'y a pas de danger. « Par contre, quand quelqu'un ne respecte pas le code de la route et que ça me ralentit, là, ça m'énerve », concède-t-elle, consciente du paradoxe. Chaque semaine, elle est impliquée au minimum une fois dans un accrochage, bien souvent avec un piéton : « Je leur présente mes excuses à chaque fois. Je repars un peu penaude et cinq secondes après, j'ai déjà oublié... »

Originaire de Besançon, l'étudiante de 21 ans n'a rallié Strasbourg qu'à la rentrée. En deux

Vélostras étend son réseau

Une nouvelle portion de l'« autoroute à vélos » s'apprête à voir le jour au nord de Strasbourg. Aménagée le long du canal qui mène de la Marne au Rhin, cette piste garantissant une vitesse moyenne de 20 km/h reliera Schiltigheim et Bischheim en 2019. Elle bénéficiera d'un éclairage sur détection et d'un déneigement prioritaire. De quoi permettre aux habitants des alentours de rallier le centre-ville de Strasbourg en trente minutes maximum. Afin d'éviter les conflits d'usage, l'allée déjà existante sera réservée aux piétons.

Cet investissement d'un million d'euros de l'Eurométropole de Strasbourg s'inscrit dans le projet Vélostras datant de 2013. Celui-ci vise à développer un réseau express entre les différentes communes de l'Eurométropole. Si d'autres pistes sont encore à créer d'ici à 2020, celui-ci compte déjà 130 kilomètres de pistes à grande vitesse. Ce projet estimé à près de 30 millions d'euros a pour objectif de convaincre les habitants de troquer leur voiture contre une bicyclette.

A l'horizon 2025, l'Eurométropole espère doubler la part des trajets à vélo, de 8 à 16%, dans l'agglomération.



mois, elle constate avec lucidité que son comportement à vélo a évolué : « Au début, je roulais prudemment et je respectais le code de la route. A force d'emprunter le même trajet, on pense le connaître. Mais parfois, il y a un obstacle qui n'était pas là la fois d'avant. » L'intéressée pense aussi avoir succombé à une forme de mimétisme vis-à-vis de ses « collègues cyclistes qui font un peu la loi ».

Elle complète : « On est à Strasbourg, la ville du vélo. J'ai tendance à croire que les cyclistes sont les rois du monde et que je peux faire ce que je veux. J'aurais toujours raison en cas d'accident. Ici, tout est bien aménagé donc on se sent important et on fait n'importe quoi. »

La délicate cohabitation

Ces excès, piétons, automobilistes... et cyclistes les pointent du doigt. Strasbourgeois

350

millions d'euros. C'est ce qu'a prévu d'investir le gouvernement sur sept ans pour favoriser l'usage du vélo.

Dans la rue des Grandes-Arcades, cyclistes et livreurs à vélo circulent, non sans danger, entre les piétons.

Photo : Louise Claereboudt/Cuej



depuis 1980, Gilles Huguet est président par intérim de l'association Piétons 67 : « On se sent moins en sécurité qu'il y a dix ou vingt ans. Les personnes âgées en particulier. Il y a très peu d'accidents mais il faut reconnaître qu'être frôlé par des cyclistes qui zigzaguent n'est pas agréable. Un article du code de la route explique le principe du respect du plus faible par le plus fort. Mais personne ne le connaît », déplore-t-il.

Du côté de l'Automobile club, qui compte 1,4 million d'adhérents dans tout le pays, on regrette la difficile cohabitation entre les usagers des différents modes de transport. « Le vélo a pris une place prépondérante et ce n'est pas négatif en soi, insiste Céline Kastner, directrice juridique et des politiques publiques de l'organisation à Strasbourg. Mais il faut sensibiliser les cyclistes au respect du code de la route. Si la Ville a développé les contrôles, ce n'est pas pour rien. Il faut aussi rappeler aux automobilistes la vulnérabilité du cycliste. »

Livreurs, un danger de plus ?

Les deux associations notent une recrudescence des comportements à risques avec la multiplication des livreurs à vélo ces dernières années. « Ce sont souvent des étudiants rémunérés à la course, poursuit Céline Kastner. Ils prennent tous les risques pour obtenir des gains plus importants. Ces conséquences sont inhérentes au modèle économique des entreprises. » « D'autant que la plupart ne sont pas éclairés la nuit », précise Gilles Huguet.

David pédale pour Deliveroo en parallèle de ses études. Il reconnaît que ces comportements existent mais tient à tempérer : « Les gens croient qu'il n'y a que les livreurs qui grillent les feux alors que les piétons, les scoots et les cyclistes lambda le font aussi. Un livreur n'a pas besoin de frôler les gens ou de rouler sur les trottoirs pour réaliser un bon chiffre. »

Au-delà des responsabilités strictes des amateurs de bicy-

clette, les deux responsables associatifs mettent en avant le rôle de la municipalité. Céline Kastner évoque une « politique du cycliste roi ». « On entretient la crispation au lieu de mettre l'accent sur les enjeux de santé publique. Les messages de sécurité routière sont ainsi plus durs à intégrer », regrette l'automobiliste. Le représentant des piétons estime quant à lui que la municipalité « est allée trop loin pour les cyclistes, avec notamment des pistes sur des trottoirs ». « On incite les cyclistes à rouler n'importe comment », conclut-il.

Chargé des mobilités alternatives à l'Eurométropole, Jean-Baptiste Gernet note pour sa part que le nombre d'accidents baisse à mesure que la pratique du vélo augmente : on dénombrait 86 collisions corporelles en 2017 contre 105 en 2016. « Les cyclistes, au fur et à mesure, s'habituent aux routes et les automobilistes aux vélos », commente-t-il.

Ces chiffres excluent toutefois les petits accrochages sans dégâts. Selon l'élu, « les aménagements effectués doivent permettre aux vélos de se sentir en sécurité et non pas les pousser à faire n'importe quoi. On ne doit ni banaliser les excès ni penser que tous les cyclistes sont dans le même cas. » Quant à la communication autour de la sécurité routière, Jean-Baptiste Gernet renvoie la responsabilité sur les associations de quartiers : « Le message est plus crédible quand c'est d'elles qu'il provient. »

À l'occasion du marché de Noël, la Ville a décidé de faciliter la répartition de l'espace de circulation avec des marquages au sol au niveau de la Grand'Rue et dans quelques artères adjacentes. Ces indications vert fluo rappellent que les piétons sont prioritaires mais suggèrent aussi des itinéraires aux cyclistes.

À terme, la municipalité envisage de les pérenniser. Pas de quoi perturber le règne de la petite reine.

Florian Bouhot

Le vélo dans la peau

Guillaume, 34 ans, le sportif de l'extrême
« Quand on est dedans, on se prend au jeu »

Depuis 2015, Guillaume organise la « Japane Odyssey », une course longue distance autour du Japon. « À l'époque j'étais coursier et mon patron avait des envies de longue distance, explique le Strasbourgeois de 34 ans. J'avais été sollicité pour prendre des photos mais je ne pensais pas rouler. Faire 200 kilomètres en une journée, j'avais dû le faire deux fois dans ma vie. Quand on a commencé, je me suis dit que ça allait durer quatre ou cinq jours et qu'on allait finir par prendre un train. Mais quand on est dedans, on se prend au jeu. »

En octobre, pour boucler la quatrième édition, les 37 cyclistes engagés ont dû avaler 2600 kilomètres en dix jours. Seulement sept y sont parvenus. « Cette année j'ai dû abandonner après une chute. » Résultat : quatre vertèbres cassées, mais encore des paysages à couper le souffle : « Les petites routes de montagne sont difficiles mais offrent de très belles vues, il y a un côté de récompense permanente », raconte Guillaume, qui a achevé plusieurs éditions et aimerait maintenant s'attaquer à de nouveaux événements d'ultra-distance.

Valentin, propriétaire de 25 vélos, répare bénévolement des bicyclettes à l'association Bretz'selle.



Valentin, 35 ans, le collectionneur
« Je choisis mon vélo en fonction de mon humeur »

Quand Valentin souhaite arpenter les pistes cyclables, le Strasbourgeois doit se décider entre pas moins de 25 montures. Un brin envahissante, sa collection nécessite un peu d'organisation, surtout en plein centre-ville : « J'habite dans une petite copropriété. Il y a un abri dans la cour, c'est là que je mets mes vélos les plus ordinaires. J'ai une cave pour ceux que j'utilise de temps en temps et que je ne veux pas laisser dehors. Enfin, je stocke neuf vélos sous les combles de mon appartement. »

Cette passion, Valentin l'a enfourchée sur le tard. À l'aube de ses 30 ans, alors que la briochette commence à lever, il décide de se reprendre en main : « Au début j'ai fait comme tout le monde, j'ai acheté un vélo dans un magasin spécialisé. Mais, un peu plus tard, dans une bourse à vélo j'en ai trouvé un très haute gamme pour 70 euros. » Il venait de mettre le doigt dans l'engrenage. En un peu plus de cinq ans, entre 50 et 70 modèles passent entre les mains de ce féru de mécanique, bénévole à l'association Bretz'selle. « Généralement j'achète mes vélos moins de 200 euros et après quelques réparations ils peuvent en valoir trois à quatre fois plus. » Mais ce n'est pas l'appât du gain qui le motive : « Il m'arrive



Benjamin a créé un biporteur de 1,80 m de haut.

Photos : Nicolas Grellier/Cuej

de me séparer de certaines pièces. Je ne fais pas de bénéfices, ce qui m'intéresse c'est l'objet. C'est agréable de lui donner une seconde jeunesse. » Cette vision romantique du vélo, Valentin la trimballe également sur certains lacets bien connus des cyclistes du Tour de France. « Quand on roule en montagne, des vieux vélos on n'en voit pas. J'ai grimpé le col du Grand Colombier avec ma randonneuse des années 1980. Les autres cyclistes me regardaient intrigués. Rien que ma selle à ressort pesait le poids de leur cadre en carbone. »

Sam, 37 ans, le livreur « Je peux faire jusqu'à 100 kilomètres »

Depuis bientôt une décennie, Sam, 37 ans, fait circuler toutes sortes de marchandises à la force de ses jambes. « Sur une grosse journée, je peux faire jusqu'à 100 kilomètres. » Le coursier alsacien entame sa troisième année au sein de sa propre société de livraison, « Sam s'en charge ». Pourtant, pédaler à longueur de journée n'a jamais été une évidence. « Je ne faisais pas spécialement de vélo avant, j'étais plutôt porté sur les sports collectifs », se souvient celui qui s'est retrouvé dans la livraison sur les suggestions de sa conseillère pôle emploi. « J'aime le contact que je peux avoir avec mes clients, confie Sam.

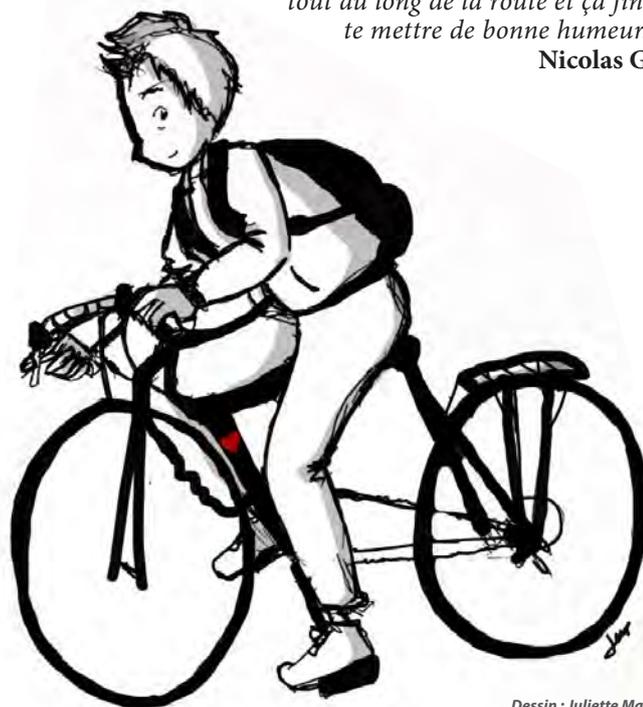
Généralement les gens sont heureux de me voir arriver. Mais il y a eu aussi des situations bizarres. Un jour, je me suis retrouvé dans un ascenseur avec le mari d'une dame à qui je devais livrer des fleurs. J'ai senti que je n'étais pas attendu. Lorsque j'ai offert les fleurs à son épouse, ils faisaient tous les deux une drôle de tête. »

Benjamin, 53 ans, l'artiste « C'était un moyen d'émancipation »

À 6 ans, on peut découvrir son vélo au pied du sapin ou, comme Benjamin, décider de le fabriquer soi-même : « Je voulais construire un vélo-cabane, c'était un moyen d'émancipation », philosophe le Schilikois. Quarante-sept ans plus tard, ce professeur à l'école Steiner passé par la Haute école des arts du Rhin fabrique toujours ses propres vélos. « Au début, j'ai une idée de ce que je veux concevoir et ensuite j'essaie de la mettre en œuvre avec les éléments que je récupère. » Depuis 1995, une trentaine de vélos sont sortis de son imagination, notamment un biporteur de 1,80 mètre de haut. « Pour le construire, j'ai utilisé des morceaux d'anciens lits d'hôpitaux et des tubes récupérés sur un vieux wagon SNCF », complète Benjamin qui utilise un vieux cadre de vélo en guise de base à ses créations.

Sous ses airs d'œuvre d'art, le « grand vélo » de Benjamin n'en demeure pas moins un moyen de locomotion comme un autre, avec lequel il a longtemps emmené ses trois enfants à l'école. « Un jour j'ai prêté mon vélo à un ami qui m'a dit : "Quand tu montes dessus et que tu n'as pas la forme, les gens te font de grands sourires tout au long de la route et ça finit par te mettre de bonne humeur." »

Nicolas Grellier



Dessin : Juliette Mariage/Cuej

Les trottinettes connectées Knot en libre-service dans les parkings Parcus.

Téléchargez l'application **KNOT** disponible sur Apple Store et Google Play

DERNIÈRE MINUTE !

Prochainement dans les parkings Parcus des bornes tactiles d'informations pratiques et touristiques.

www.parcus.com



AppStore



Google Play



grafti - Photo: Christian Contin - Novembre 2018.

Le Pass qui a TOUT COMPRIS !



À partir de
24,60 €⁽¹⁾ /mois

50% pris en charge par votre employeur !



Une seule carte pour tous vos déplacements !

+ d'infos sur www.passembilite.eu

- (1) Tarif mensuel au 01/07/2018 sur la base de la formule Liberté pour les plus de 65 ans et d'un engagement de 12 mois.
- (2) Réservé aux résidents de l'Eurométropole de Strasbourg.