

BD : des bulles en effervescence p. 5

VIVA CITÉ

LE JOURNAL DES QUARTIERS DE STRASBOURG

NUMÉRO 120 - DU 27 FEVRIER AU 17 MARS 2012 - 1,50 EURO

Murmures antibruit

**Face aux nuisances sonores,
des solutions existent.
Manque la volonté.**

Un parc entre deux axes

Un projet d'aménagement métamorphose le paysage du Heyritz, un terrain vague à l'arrière de l'hôtel de police. Le visage du quartier devrait changer d'ici 2013.



PAULINE HOFMANN/CUEJ

A la croisée de l'axe Strasbourg-Kehl, le nouvel Heyritz a pour vocation de créer un lien entre le centre-ville et le quartier de Neudorf.

C'EST une enclave, longtemps laissée à l'état de friche. Entre le centre administratif de l'Etoile et la nouvelle Grande mosquée de Strasbourg, les 25 hectares du Heyritz forment un territoire presque vierge. Le projet d'éco-quartier lancé par le maire de Strasbourg, Roland Ries (PS), change la donne pour la vingtaine de familles qui vivent là, dans des maisons individuelles, étonnamment à l'abri de la rumeur de l'autoroute toute proche.

En plus des chantiers bien entamés du Rowing club (le club d'aviron de Strasbourg) et du gymnase municipal, principalement destiné au collège Pasteur, vont sortir de terre 9 000 m² de bureaux, deux bâtiments de 280 logements, une résidence étudiante de 300 places, le siège commun d'Habitation moderne et de CUS-Habitat, un hôtel trois étoiles et un parking-silo.

En août 2011, le permis de construire a été accordé à l'agence strasbourgeoise Nexity en charge de la quasi-totalité du projet, exception faite du siège des bailleurs sociaux et des équipements sportifs. Au pied des futurs

immeubles d'une dizaine d'étages installés le long de l'autoroute, un parc naturel urbain de 7,5 hectares, destiné à privilégier les déplacements doux en installant des parcours de promenade entre des petits espaces arborés, fera la transition vers le canal. De quoi transformer franchement l'étrange paysage du Heyritz.

Ronces et herbes folles

Pour l'heure, un revêtement usé y recouvre les routes ; en guise de trottoir, de l'herbe folle. Des enchevêtrements de ronces et de mauvaises herbes tirent leurs racines entre les quelques maisons et la cinquantaine de jardins ouvriers, préservés par le plan d'aménagement. « *Il faut bien faire quelque chose de ces terrains vagues* », se satisfait une habitante, pas mécontente de l'idée d'avoir de nouveaux voisins d'ici le début de l'année 2013.

Depuis octobre dernier, l'immense chantier brise le paysage avec ses gigantesques foreuses et ses grues. Des monticules de terre sableuse cernent une tranche qui trace une ligne

jusqu'à l'ancien parking voisin de l'hôtel de police.

Le projet du Heyritz s'inscrit dans un plan d'aménagement bien plus large. Les réalisations et initiatives fleurissent une à une vers le Rhin pour créer un lien entre Strasbourg et sa voisine allemande Kehl : la Presqu'île Malraux, le Bruckhof, le Danube... L'enclave du Heyritz représente l'extrême-Occident de cette grande ruée vers l'est.

Pour Fouad Douai, gérant de la société civile immobilière Grand mosquée, le lieu de culte fraîchement sorti de terre donnera une meilleure visibilité à un endroit assez méconnu et engendrera une nouvelle fréquentation. A l'instar des futurs habitants, les fidèles de la mosquée pourraient profiter du parc qui verra le jour à la lisière des bâtiments. « *Aller faire sa prière, c'est aussi un moment de repos spirituel, que la verdure encourage* », imagine Fouad Douai. Car le parc structurera cet ensemble qui, dans l'esprit de ses concepteurs, s'inscrit au sein de la « trame verte et bleue », ceinture de végétation le long des canaux strasbourgeois.

L'eau alimente la ré-

flexion du projet Strasbourg-Kehl, *a fortiori* au Heyritz qui accueillera, autour du Rowing club, un centre d'activités balnéaires et nautiques, aujourd'hui tout juste esquissé. L'opération n'est pas exempte de critiques. L'association TC Alsace, interlocutrice régulière de la Ville sur les questions d'urbanisme, regrette un manque de discernement de l'administration et aurait préféré voir installés les futurs résidents au pied du bassin, afin de créer un véritable lien entre eux et l'eau. Aujourd'hui peu attrayantes, hormis pour des pêcheurs occasionnels, les berges jusqu'à la place de l'Etoile pourraient bien incarner cette relation singulière.

Le désenclavement comme un défi

A l'Etoile les activités, la culture et les rencontres ; au Heyritz la promenade, la détente et le calme. Si les deux ensembles ont des identités propres, ils constituent selon la mairie un seul et même bloc. La liaison entre ces deux lieux, distants d'une centaine de mètres, est toutefois loin d'être évidente pour TC Alsace. L'association doute du succès du futur

désenclavement du Heyritz, défi majeur du plan d'urbanisme. Un problème d'accessibilité se pose notamment du nord au sud. Deux barreaux coupent Neudorf du centre de Strasbourg : le contournement autoroutier et le canal.

La municipalité a l'intention d'y remédier, grâce à des aménagements urbains. Pour l'instant, la piste cyclable qui passe sous le contournement, à l'opposé de la route de l'Hôpital, dépeuple et sert peu. La réfection de ce souterrain pour piétons et cyclistes est néanmoins prévue. Elle permettra aux enfants du futur quartier de rejoindre l'école du Schluthfeld, à 500 mètres du passage.

Au nord, une passerelle pour les piétons et les cyclistes enjambrera le bassin au niveau de la nouvelle entrée de l'hôpital civil. Elle facilitera en particulier les trajets des étudiants en médecine, prioritaires dans la future résidence universitaire, mais aussi les déplacements à pied des habitants vers le centre-ville. Un mouvement se créera alors, à l'instar de la mobilité engendrée par les passerelles entre Rivétoile et l'Esplanade, espère-t-on à la Communauté urbaine de Strasbourg. Mais l'hôpital civil, souvent qualifié de « ville dans la ville », ferme ses portes à 21h et empêchera une traversée à pied pour accéder au centre-ville en soirée.

Favoriser piétons et cyclistes

Selon le service de l'Aménagement de la Ville, la porte d'entrée privilégiée demeurerait alors la place de l'Etoile, où passent les lignes de tram A et D. Mais il faudrait aménager la route de l'Hôpital, qui sépare le centre administratif de l'hôtel de police, observe TC-Alsace. Avec ses gaz d'échappement et son trafic ininterrompu, elle se traverse pour l'heure difficilement à pied. « *La ligne du bus 15 qui suit le quai Pasteur n'est pas suffisante pour accéder à la place de l'Etoile. De plus, elle est déjà engorgée, aujourd'hui.* », affirme Damien Senger, le co-président de l'association. La Ville compte sur l'aménagement des berges pour permettre aux piétons et cyclistes de rejoindre la place de l'Etoile sans encombre et favoriser ainsi doublement les modes de déplacement doux.

PAULINE HOFMANN

Gardes militantes

En pleine campagne présidentielle, la sécurité des personnalités politiques préoccupe les partis. Organisations et militants conçoivent la sûreté chacun à leur manière.

FRANÇOIS Hollande enfariné à la Porte de Versailles, Marine Le Pen bousculée à La Réunion, l'actualité est riche d'événements concernant la sécurité des personnalités politiques. Les partis français envisagent différemment la question.

A droite et à l'extrême-droite, cet axe croise la préoccupation sécuritaire. La gauche, elle, n'apprécie guère les grandes démonstrations de force. Certains partis, comme le PCF, refusent même de parler sécurité. « *C'est confidentiel*, lance, méfiant, Antoine Splet, 23 ans, étudiant en histoire et secrétaire fédéral du parti dans le Bas-Rhin. *Tout ce que je peux vous dire, c'est que certains de nos militants qui se chargent de la sécurité sont également syndicalistes et nous donnent un coup de main de temps en temps.* »

« *Il y a une grosse différence dans le système de sécurité selon que le politique est candidat à la présidentielle ou responsable d'un parti*, explique Mathieu Cahn, secrétaire fédéral du Parti socialiste dans le Bas-Rhin. *Par exemple, aujourd'hui, François Hollande est sous protection policière nationale assurée par le Service de protection des hautes personnalités (SPHP). Alors que lorsqu'il était venu en septembre dernier à Strasbourg, en tant que simple candidat aux primaires socialistes, il n'y avait que deux personnes de notre service d'ordre local pour l'accompagner.* »

Au Front national, un air de milice

Ce dimanche 12 février, Marine Le Pen, présidente du Front national, tient un meeting au Palais des congrès, à Strasbourg. 15h30, elle fait son entrée, escortée par une demi-douzaine de gardes du corps massifs.

Devant la scène, sur la droite, entre les deux rangées réservées à la presse et l'estrade, un homme d'une cinquantaine d'années, crâne rasé et au physique d'armoire à glace, arbore fièrement son insigne « Honneur et Fidélité ». Costume gris foncé, chemise blanche et cravate bleu marine avec l'emblème rouge et vert du Département protection sécurité (DPS), il est là pour protéger la candidate. Mais aussi pour veiller d'une manière particulière



Lors du meeting de Marine Le Pen à Strasbourg, le 12 février dernier, des gardes se postent entre les journalistes et l'estrade.

au « maintien de l'ordre » parmi les journalistes. Il empêche ainsi le reporter du Petit Journal de Canal+ de filmer le meeting en se postant devant sa caméra et en suivant ses mouvements. Celui-ci, persévérant, tentera pendant plus d'une vingtaine de minutes de contourner l'interdiction. Le membre de la garde rapprochée refuse d'expliquer son geste : « *C'est comme ça, c'est tout.* »

Difficile, pour ne pas dire impossible, de parler avec lui ou avec n'importe lequel de ses collègues. Ils sont membres du DPS, le service d'ordre du Front national. Et ils ont pour consigne de ne rien divulguer de leurs activités. L'un d'eux glisse quand même quelques mots : « *Nous sommes entre 55 et 60 aujourd'hui, membres de plusieurs délégations départementales du Grand est. Tous bénévoles.* » Chacun est à sa place, sait ce qu'il a à faire. Un appareil propre au FN, que l'on ne retrouve dans aucun autre parti français.

A l'UMP, un groupe de protection

Pour assurer la sécurité du ministre de l'Agriculture, Bruno Le Maire, en charge du projet présidentiel de l'UMP, ils sont une dizaine du « groupe de protec-

tion » local à se répartir aux quatre coins de la salle de réunion de l'hôtel Holliday Inn, à Illkirch, ce jeudi 9 février.

Eric Hummel a 32 ans, les cheveux coupés courts, baraqué. Il est ouvert à la discussion. Agent de sûreté au Parlement européen et au Conseil de l'Europe, il a rejoint l'UMP il y a un an en tant que membre du groupe de protection. « *Il vaut mieux avoir une expérience au niveau de la sécurité pour être accepté au « GP », reconnaît-il. Les qualités requises sont le bon sens, l'ouverture d'esprit, le sens du devoir. Il faut avoir l'œil, être prêt à toute éventualité tout en restant diplomate.* »

En 2002, l'UMP lance son groupe de protection, qui regroupe aujourd'hui une cinquantaine de personnes. Jean-Daniel Schell en est le responsable dans le Bas-Rhin. Ce quinquagénaire travaille dans un cabinet de gestion des risques et il est adjoint au maire de Brumath en charge de la sécurité. « *La cible, ce n'est pas les gros bras, mais des gens équilibrés qui ont du bon sens. Des gens calmes, pas des excités, précise-t-il. Il y a des femmes, mais trop peu.* »

Des commerciaux, des agents de sécurité dans le civil, des gendarmes retraités, des policiers, un mé-

decin. Tous ces bénévoles bénéficient d'une mise en situation lors d'une formation obligatoire.

Au PS, la protection militante

« *En gros, il y a trois types de services d'ordre : le national, qui dépend de Solférino, le service personnel du candidat et le local, chez nous, explique Khaled Farah, 20 ans, le président du Mouvement des jeunes socialistes (MJS). Les trois s'entremêlent et se complètent selon les manifestations.* » Mathieu Cahn précise : « *Ils sont entre cinq et dix à avoir l'habitude, mais d'autres adhérents donnent parfois des coups de main, selon l'importance de l'événement.* » Pour Khaled Farah, c'est même « *un principe historique de la gauche : la protection du porte-voix a toujours été militante.* »

Pascal Schlick a 51 ans et gère le service local de protection en marge de son emploi à GDS (Gaz de Strasbourg). Il y a 15 ans, il a proposé ses services au PS : « *J'impose par ma stature, s'amuse-t-il. J'ai pensé que j'aurais plus d'utilité en barrage qu'à plier des tracts autour d'une table.* »

Il n'existe aucun critère précis quant à la masse musculaire pour intégrer le service. De même, selon

Pascal Schlick, avoir un métier en rapport avec la sécurité n'est pas obligatoire. Pour preuve, « *on n'a personne de la police nationale, par exemple* », ajoute-t-il. Des univers professionnels très différents sont représentés au sein de ce groupe de protection. « *Chez nous, il y a des retraités, des gars qui bossent à la CTS, des personnes d'horizons divers et variés.* »

Quelques qualités sont pourtant importantes pour les militants qui veulent s'engager dans la sécurité : « *Il faut juste de la bonne volonté et si possible beaucoup de contacts dans la région. Connaître les gens est vraiment un plus : ça permet de ne pas se méfier d'eux inutilement. On évite des boulettes* », explique Pascal Schlick. Pas de formation spécialisée comme pour l'UMP ou l'extrême droite. Ici, on apprend un peu sur le tas. « *On assimile quelques trucs des fonctionnaires de police, au fil des années, précise-t-il. Ce sont des contacts personnels, des copains policiers. Ils m'ont appris comment bloquer quelqu'un avec une chaise, et d'autres astuces dans le genre. De toute façon, pour le moment, je n'ai jamais eu à déplorer un seul incident. Je touche du bois !* »

MÉLINA FACCHIN
ANTOINE IZAMBARD

Impliqués dans un trafic de résine de cannabis, Yahia A. et cinq complices nient les faits malgré les preuves.

« LE BALLET DES MENTEURS »

La présidente de la sixième chambre correctionnelle du tribunal de Strasbourg s'agace. « Vous avez une montre monsieur ? » L'audience a déjà débuté depuis vingt minutes et le jeune homme, blouson de cuir ajusté et bonnet Gucci, qui comparait libre, rejoint les cinq autres prévenus à la barre. Tous sont soupçonnés d'être impliqués dans un trafic de stupéfiants. De janvier à novembre 2010, Yahia A., 32 ans, désigné par l'enquête comme le chef du réseau, et ses complices auraient vendu près de 60 kilos de résine de cannabis à Strasbourg, Haguenau et Hoenheim. L'affaire aurait dégagé une marge nette de 44 900 euros.

« C'est un trafic structuré, opérationnel avec de grosses quantités », relève la présidente, Sophie Thomann. Les prévenus n'avaient pas de répondeurs personnalisés, utilisaient des cabines téléphoniques, investissaient des box à l'insu de leurs propriétaires pour stocker leur marchandise. Régulièrement, vers 5h30 du matin, quand les équipages de police changent et que les rondes se font plus rares, Maxime Y., 25 ans, aurait transféré des sacs d'un box à une voiture. Soupçonné de transporter des stupéfiants, il dément : « Les sacs ne contenaient que des outils. » Il rejoignait ensuite Fouad B., 35 ans, pizzaiolo de profession et bras droit de Yahia A., chargé de vendre la marchandise.

Michaël M., 35 ans lui aussi, est soupçonné de revente à Haguenau. Il se tourne vers l'assemblée, agite les bras et s'emporte : « J'ai rien à faire avec eux ! » Les autres prévenus, qui jusque là affirmaient ne « s'être jamais vus » esquissent en même temps un sourire crispé, visiblement gênés par cette intervention.

Yahia A., en détention provisoire depuis 15 mois déjà, regarde sa montre. À plusieurs reprises la présidente le rappelle à l'ordre : « Suivez-moi ! » Il a acheté une maison d'une valeur de 80 000 euros à Gries, au mois de juin 2010, alors qu'il n'a travaillé qu'un mois, payé au SMIC, dans la société de transport de Yacine R.

« On voit bien que tout ça, ça ne colle pas, s'insurge la présidente. Autant de mauvaise foi, je n'en ai jamais vu, c'est le ballet des menteurs ! » Et la procureure Sonia Loos d'ajouter : « Tant de mauvaise foi, tant de mensonges... On hésite entre le rire et l'énervement. »

Les prévenus nient tout en bloc. Seul Me Michaël Wacquez, qui plaide pour Yahia A., admet que son client « a eu, à un moment, 60 kilos entre les mains ». Mais il rappelle qu'« aucun client, aucun fournisseur » n'a été identifié.

Les peines tombent, toutes fermes : six ans de prison pour Yahia A., quatre pour Fouad Boudama, deux ans pour Maxime Y. et Claudio C., un an pour Michaël M. et six mois pour Yacine R.

MARIE GESQUIÈRE

Campement pour l'emploi

Derrière la gare centrale, l'Espace 16 accueille 17 familles de Roms. Leur trouver du travail s'avère très difficile.



RAPHAËL BADACHE/CUEJ

Elodie Bragança et François Schuhler apportent un soutien quotidien à Prêda et aux familles roms.

DERRIÈRE la gare de Strasbourg et à proximité de l'autoroute A35, 26 caravanes sont installées rue des Remparts, au numéro 16, depuis octobre 2011.

Des mobile-homes abritent des toilettes, un lieu réservé à la plonge ou encore une laverie. L'Espace 16, financé par la municipalité strasbourgeoise, est un site grand comme la moitié d'un terrain de football. Aucune habitation n'entoure ce campement bordé par des bastions de grès rose construits dans les années 1870.

Une aide donnée sous conditions

De l'autre côté de la rue, dans un vieux bâtiment, l'association Horizon Amitié s'occupe au jour le jour du suivi social des 17 familles roms regroupées dans ce site depuis quatre mois. 78 personnes au total. Toutes viennent de deux campements sauvages – au Neuhof et à Koenigshoffen – désormais fermés.

« L'idée est de donner une chance à ces familles, explique François Schuhler, l'un des deux travailleurs sociaux salariés à plein temps sur le site par Horizon Amitié. L'objectif est double : leur offrir des conditions de vie dignes, puis les aider à trouver un travail. »

Installé à côté des caravanes, dans un mobile-home aménagé en bureau, il gère au quotidien la vie du camp.

Contrôle de l'état de santé, scolarisation obligatoire des enfants, aide alimentaire bi-hebdomadaire... A certaines conditions cependant : une ancienneté de trois ans sur le territoire de la CUS établie par les services de la Ville, le respect du lieu de vie et un casier judiciaire vierge.

Dominica Nicola est l'une des habitantes de ce village. Arrivée à Strasbourg en 1990, elle vit avec cinq membres de sa famille dans une seule caravane. Avant l'ouverture de l'Espace 16, ils s'étaient installés dans le site illégal du Chemin long, à Koenigshoffen.

Dans sa petite caravane à quelques mètres de la route, devant une table composée de fruits et d'une bouteille de soda, cette femme d'une quarantaine d'années pose un regard attentionné sur son fils de quatre ans.

Ecolier depuis l'année dernière, il bénéficie de l'aide scolaire mise en place par Horizon Amitié. « Notre vie est vraiment bien mieux depuis que nous sommes arrivés, on est très contents d'être venus », explique-t-elle. « Tout va bien ici », ajoute Prêda d'un ton enjoué. La quarantaine, cet homme débonnaire à la moustache généreuse vit dans une caravane qui longe la paroi délimitant cet espace.

Comme les autres personnes inscrites dans le dispositif, Dominica Nicola n'a pas de travail salarié. « À terme, nous espérons que le plus grand nombre aura trouvé des ressources

propres, mais c'est vraiment très compliqué pour eux de trouver un travail, confirme François Schuhler. On a, par exemple, quelqu'un qui fait la manche depuis trois ans place de l'Homme de Fer. » La mendicité donc, mais aussi la vente de journaux de sans abris ou encore la récupération de ferrailles permettent à ces familles de survivre.

Cette difficulté à l'embauche résulte notamment de la « période transitoire » qui touche la Roumanie et la Bulgarie depuis que ces pays ont adhéré à l'Union européenne, en 2007.

Fermeture prévue pour 2014

Fruit de la réglementation européenne, cette mesure a été ratifiée par la France. Pour travailler, leurs ressortissants doivent détenir un titre de séjour et une autorisation de travail. Les délais d'obtention peuvent durer plusieurs mois. De plus, seuls 150 métiers leur sont accessibles, principalement dans le bâtiment et l'hôtellerie. Selon ce régime temporaire, l'employeur potentiel devra payer une taxe à l'Office français de l'immigration et de l'intégration (OFII).

En décembre 2011, la France a décidé de prolonger la période transitoire. Celle-ci prendra fin en janvier 2014.

Dès lors, l'Espace 16 n'aura plus de raison d'être. « Il sera fermé en 2014, c'est

une certitude », affirme Marie-Dominique Dreyssé, adjointe aux Solidarités à la Ville de Strasbourg. D'ici là, tout sera fait pour accompagner les familles vers une insertion sociale et professionnelle. Divers ateliers vont être mis en place à partir du mois de mars. Aux cours de langue française s'ajoutera une initiation au monde du travail qui comprendra notamment la rédaction de CV et l'apprentissage de ses codes... Mais aussi, la création d'un partenariat avec l'association Culture du Cœur afin d'offrir aux habitants de l'Espace 16 des sorties culturelles. « Dès que possible, nous essayons d'organiser des activités à l'extérieur du site afin de favoriser leur insertion dans la société et de les préparer à l'après Espace 16 », précise l'adjointe.

Pour Marie-Dominique Dreyssé, l'Espace 16 n'a pas d'objectifs chiffrés. « On aborde les choses de manière tranquille. Il n'y a pas d'optique quantitative, les gens vont à la vitesse qu'ils veulent. Certains auront plus de capacités, seront plus réactifs, plus facilement capables de s'intégrer », explique l'élue verte. Fabrice Espinasse, le directeur adjoint d'Horizon Amitié, résume la situation : « Nous avons comme objectif de permettre aux personnes en difficulté de vivre dans des conditions plus favorables. Il est clairement atteint. »

RAPHAËL BADACHE ANTOINE IZAMBARD

Faire cases communes

Entraînés par des auteurs à succès, passionnés et institutions rêvent d'un grand festival de BD.

LES auteurs de BD formés à Strasbourg ne connaissent pas tous la consécration au prestigieux festival d'Angoulême. Ils font néanmoins régulièrement parler d'eux. Qu'ils y aient étudié ou qu'ils y vivent, ils contribuent à faire de Strasbourg un vivier très actif.

Simon Roussin a été salué par la critique (notamment dans *Les Inrockuptibles*) pour son récent *Jefferson Lemon*, paru aux éditions strasbourgeoises 2024. *Coucous Bouzon*, d'Anouk Ricard, a fait la Une d'un « spécial BD » de Libération en janvier. Matthias Picard racontait quant à lui la vie d'une prostituée strasbourgeoise dans *Jeanine*, paru en avril 2011. Enfin, Simon Hureau vient de remporter le prix « Fauve-polar » à Angoulême, pour *Intrus à l'étrange*. Tous ces auteurs sont passés par les Arts décoratifs de Strasbourg.

Un secteur dynamique

Les éditeurs de BD ne manquent pas non plus : Strasbourg compte deux maisons indépendantes : 2024 et Asteure. A cela s'ajoutent une dizaine de « fanzines » — magazines à petit tirage —, et sept collectifs d'auteurs, qui ont parfois migré à Paris, Nantes ou Lyon.

La ville abrite deux écoles de BD et d'illustration. Un fait suffisamment rare pour être souligné : en France, seul Paris propose plus d'une école de ce type. L'an dernier, 44 étudiants sont sortis diplômés de l'École supérieure des arts décoratifs de Strasbourg, après cinq années d'enseignement en illustration. Du côté du privé,

L'Iconographe, école fondée en 2003, accueille au total une trentaine d'étudiants formés par une quinzaine d'intervenants. Son modèle, qui associe enseignement à distance et formation en continu, s'est exporté à Paris.

Autre signe qui ne trompe pas : le nombre de librairies spécialisées en BD. Cinq à Strasbourg, contre trois seulement à Grenoble ou à Lille. « Bildergarte », « JD-BD », « Farfafouilles », « Cyclops » et « Vent divin » sont les magasins de référence pour les amateurs du genre.

En matière de lecture publique aussi, les bandes dessinées sont très demandées. Les médiathèques municipales et communautaires de Strasbourg mettent à disposition plus de 86 000 albums, soit le double du réseau des bibliothèques de Lille. L'an dernier, plus de 400 000 emprunts de BD ont été enregistrés sur l'ensemble de la CUS, contre 150 000 pour le réseau lillois. La médiathèque André-Malraux occupe une place de premier plan, avec 135 600 emprunts en 2011. C'est aussi la médiathèque la mieux fournie dans ce domaine : 20 000 albums disponibles. Au rythme de 200 albums par année, il ne faudrait pas moins de 70 ans pour qu'un lecteur vienne à bout du seul fonds de BD pour adultes...

Festivals BD en chantier

Pourtant, Strasbourg peine à développer un événement durable et de grande envergure autour de la BD. Pour Thierry Mary, directeur de L'Iconographe, « l'avenir dira si les énergies des auteurs, des associations et des institutions



La médiathèque André-Malraux propose 20 000 albums, empruntés 135 600 fois en 2011.

finiront par mettre en place un vrai festival qui représente la diversité et la richesse des nouvelles productions strasbourgeoises ».

Guillaume Gast, responsable du département « art, illustration et bande dessinée » de la médiathèque André-Malraux, estime quant à lui que la Ville communique de plus en plus à ce sujet. Aujourd'hui, la difficulté n'est donc pas de produire des œuvres de qualité ni de diffuser leurs auteurs, mais de fédérer des initiatives.

Le soutien de la Ville apparaît alors comme un enjeu essentiel. La municipalité consacre un quart de son budget de fonctionnement à la culture, contre 14% pour Lille et 17% pour Grenoble, villes pourtant réputées « culturelles ». Pour Gabrielle Kiatovski, chargée de l'illustration à la direction de la culture, « la BD est un domaine en plein développe-

ment, qui justifie un effort de la Ville ». Son service mentionne notamment un soutien accru aux deux événements consacrés à la bande dessinée : « Central Vapeur » et « Strasbulles ».

Organisé depuis 2008 par l'association Alsace-BD, ce dernier est un festival européen de bande dessinée pour le grand public. Autrefois installée dans la salle de la Bourse, la manifestation se déroulera en juin 2012 sur la place Kléber et dans l'Aubette, en plein centre. Ce gain de visibilité devrait permettre d'accroître la fréquentation des visiteurs — autour de 10 000 en 2011. En cinq ans, la Ville a fait passer son soutien financier de 10 000 à 20 000 euros.

Présidé par Fabien Texier, « Central Vapeur » est un festival consacré à la bande dessinée d'auteurs, réputée plus élitiste. 90% des artistes présentés au Hall des Chars

pour la première édition, en octobre 2011, étaient issus des arts déco. 1200 visiteurs s'étaient déplacés pour l'événement, et la municipalité pourrait doubler sa participation financière pour 2012. L'Université et l'UFR des Arts visuels étaient aussi impliquées dans les rencontres de « Central Vapeur ».

Dans la lignée des expositions « Animaliter » (2008) et « Et lettera » (2011), les médiathèques de Strasbourg projettent quant à elles de réunir éditeurs, associations et auteurs pour l'édition 2013 de « Fous d'images », un cycle dédié à l'illustration. Jean-Christophe Caurette, directeur général de « Strasbulles », y participera volontiers si la Ville convie son association. On devrait y retrouver la BD indépendante, à travers les expositions des éditions 2024. Strasbourg a encore de nombreuses bulles à souffler.

BAPTISTE COGITORE

Course à l'accréditation presse, quelques heures avant la session plénière

BÂTIMENT LOUISE-WEISS, PARLEMENT EUROPÉEN

Lundi, 15 h, à la réception du bâtiment Louise-Weiss du Parlement européen. Trois journalistes finlandaises entrent, transies, dans le petit hall destiné à la presse. « Il y a un bon café ici ? » La réponse est négative. Du café, il y en a mais à l'intérieur du bâtiment et on ne peut y accéder qu'une fois accrédité.

A l'accueil, un homme et une femme, installés derrière l'imposant comptoir noir qui trône au milieu de la pièce exigüe, fournissent les explications nécessaires. Deux mètres sur quatre, c'est la surface prévue pour accueillir les journalistes venus assister à la session plénière et délivrer les accréditations.

Les Finlandaises discutent comme le feraient de vieilles connaissances. « Pas du tout, s'exclame amusée celle qui parle français, on se connaît depuis trois heures ! » Elles se sont rencontrées à l'arrêt de tram devant le Parlement. Elles attendent trois autres de leurs compatriotes. C'est la première fois qu'elles viennent assister à une session du Parlement européen. Les bips sonores du portique de sécurité rythment les allers et venues des habitués, badges annuels en main, qui saluent au passage les employés de l'accueil. Ils frôlent la file d'attente des nouveaux venus qui serpente le long du comptoir. Les candidats à l'accréditation — quelques Italiens, une équipe de

télévision allemande, des Français et trois Grecs — arrivent à quelques secondes d'intervalle. La petite dizaine de journalistes s'amasse dans la pièce étroite, désormais bondée. A cause des manteaux trop lourds et du matériel encombrant, les gestes sont maladroits. Certains soufflent, d'autres vérifient qu'ils ont bien les papiers nécessaires à l'obtention du précieux sésame, le pass jaune qui donne accès au bâtiment.

Dans la queue, un homme en costume à carreaux et chemise blanche, l'allure soignée. Il est chinois et travaille comme correspondant permanent à Strasbourg pour l'agence de presse Xinhua. Familier du Parlement européen, il effectue de

simples procédures administratives pour renouveler son accréditation avant le début de la session plénière. Les va-et-vient s'accroissent. Derrière le portique, c'est un peu la cohue : les pieds de caméras, le matériel d'enregistrement, tout s'emmêle. Et pourtant, dans la file d'attente, on observe un silence religieux. A peine quelques mots murmurés dans toutes les langues. Vingt minutes après leur arrivée, le groupe de Finlandaises s'est agrandi. Ils sont désormais six. Leur énergie interprète les rejoint et les entraîne aussitôt dans les dédales du Parlement. Le local se vide presque instantanément, après trente minutes d'effervescence.

MARIE GESQUIÈRE

Décibels da

*Au sein de la Communauté urbaine de Strasbourg (CUS),
Murs antibruit, revêtements acoustiques, réduction a*

La Communauté urbaine de Strasbourg (CUS) vient d'établir une cartographie du bruit. Pour chaque type de bruit (routier, ferroviaire, aérien et industriel), des cartes indiquent le nombre de décibels relevés en différents points du territoire. Exigée par une directive européenne de 2002, cette cartographie devrait permettre de définir des actions pour remédier aux expositions importantes d'une partie de la population aux nuisances sonores. Toutes les zones excédant les seuils réglementaires de 68 décibels en journée et 62 décibels la nuit devront faire l'objet d'un traitement. Un plan de Prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), élaboré par la CUS, devrait ainsi voir le jour à partir de la fin de l'année 2012. Il devra, grâce à la réalisation de cartes plus précises, faire l'inventaire des populations exposées et des bâtiments concernés (habitations, établissements d'enseignement et de santé). Des actions pourront alors être envisagées. Mais pas de miracle à attendre : s'il existe des moyens techniques efficaces, leur mise en œuvre dépend des finances et de la volonté politique. Autant dire que tout le possible ne sera pas fait.



La rue de Rungis borde un quartier très exposé au bruit (2).

● RUE DE MOLSHEIM (1)

Ce quartier de la Laiterie cumule les nuisances sonores : l'autoroute, la ligne de chemin de fer, deux lignes de tram, les bus, et le très fréquenté boulevard de Lyon. Sans compter les sirènes des véhicules d'urgence et les hélicoptères qui rejoignent l'hôpital civil tout proche. Le silence y est rare et la multiplicité des sources de bruit rend difficile d'agir directement sur elles. La solution consiste alors à travailler sur les façades concernées. Depuis 1995, la réglementation impose aux constructeurs de respecter un niveau d'isolation acoustique de façade qui assure un confort d'occupation suffisant, soit une isolation minimale de 30 décibels.

En revanche, l'isolation acoustique d'un logement ancien pose davantage de problèmes. Il est possible d'agir sur les parois du bâti par divers procédés (mur végétal, panneaux compo-

sites par exemple) mais leur efficacité n'est pas toujours évidente. Le coût de telles méthodes dépend du choix du procédé, de la proximité de la source du bruit, de la surface à couvrir.

Le meilleur remède reste le double voire le triple vitrage. Cette solution est onéreuse puisque les tarifs varient de 150 à 300 euros le mètre carré de double vitrage selon les caractéristiques et sans compter la pose. Elle est souvent à la charge du propriétaire des lieux.

Mais depuis 2000, pour les nuisances sonores générées par l'autoroute ou le rail et qui dépassent en moyenne les 65 décibels, le principe pollueur-payeur s'applique : des aménagements – murs antibruit, revêtements de chaussée acoustiques – doivent être réalisés à la source du bruit par les gestionnaires. Si cela s'avère insuffisant, des subventions existent pour les particuliers. Elles représentent 80



La rue de Molsheim concentre des nuisances sonores liées au tramway et à l'autoroute (1).

à 100% du coût des travaux. Il faudra attendre l'établissement de cartes bâtiment par bâtiment. Celui-ci est prévu pour fin 2012, afin de savoir si des immeubles de la rue de Molsheim feront l'objet d'un traitement.

● RUE DE RUNGIS (2)

Une vingtaine de maisons installées en îlot entre le marché-gare et Ikea : la rue de Rungis constitue un petit monde à part. Dans les logements, situés à moins d'une cinquantaine de mètres de l'autoroute A4 et de la voie ferrée, certains habitants ont misé sur l'isolation intérieure. Pourtant, d'autres solutions sont envisageables pour protéger les riverains.

La principale consiste dans la construction d'un

mur antibruit. Elle a déjà été mise en place dans plusieurs endroits de la CUS, en bordure de l'autoroute A35 notamment, à hauteur d'Ostwald, ou plus récemment d'Illkirch-Graffenstaden. Pour le Centre d'information et de documentation sur le bruit (CIDB), une association d'utilité publique chargée d'informer et de sensibiliser sur les nuisances sonores, ce type d'équipement permet de gagner entre 15 et 20 décibels.

Toutefois, comme l'explique Didier Zahm, professeur intervenant dans la filière acoustique de l'Institut national des sciences appliquées, « l'efficacité d'un écran acoustique est soumise à plusieurs conditions. Elle dépend du matériau choisi (béton, bois, plastique...), de

ns le viseur

) certaines zones sont surexposées aux nuisances sonores.

du trafic, des solutions attendent d'être mises en œuvre.



CLÉMENT LACATON/CUEJ

L'avenue des Vosges, un des axes les plus fréquentés de Strasbourg (3).

sa hauteur». Rue de Rungis, la pose d'un mur antibruit qui protégerait au mieux des nuisances générées à la fois par la voie ferrée et de l'autoroute demanderait une longue étude préalable. Quant au coût d'un tel équipement, la préfecture l'estime en moyenne à 500 euros par mètre carré.

En complément des écrans antibruit, la pose d'un revêtement de chaussée acoustique aiderait à réduire le bruit généré par la circulation autoroutière. À 90 km/heure, l'essentiel du bruit d'un véhicule provient du contact entre les pneus et la chaussée. Les revêtements acoustiques absorbent une partie de ces bruits de contacts. Dans ce domaine, la recherche se révèle de plus en plus innovante. Certains revêtements permettent une réduction des nuisances sonores d'environ 70%.

Cependant, on connaît encore mal la durée de vie

de ces nouveaux bitumes, souvent conditionnée par l'intensité du trafic et les conditions météorologiques. D'après Mohamed Meziane, acousticien à la CUS, « ces revêtements représentent un investissement non négligeable, de l'ordre de 10% à 15% de plus qu'un bitume classique ».

● AVENUE DES VOSGES (3)

Configuré en deux fois deux voies et relié à un embranchement d'autoroute, cet axe du nord de Strasbourg est très fréquenté à toute heure de la journée. La densité du trafic et les nombreux feux tricolores obligent à souvent s'arrêter et à redémarrer. Une baisse de la vitesse maximale autorisée de 50 à 30 km/heure atténuerait les niveaux sonores de deux à quatre décibels.

Le passage à deux fois une voie offre une alternative, mais seulement

en complément d'autres aménagements. « Diviser le trafic par deux équivaut à un gain de seulement trois décibels », affirme Guillaume Dutilleux, acousticien au Centre d'étude techniques de l'équipement (CETE) de l'Est, un service d'ingénierie dépendant du ministère de l'Écologie, de l'énergie et du développement durable.

La largeur de la chaussée permettrait aisément l'installation d'une ligne de tramway, qui aurait pour effet de réduire le trafic, et s'inscrirait dans la continuité d'une politique de développement des transports en commun.

« Les usagers de transports en commun représentent autant de véhicules en moins en milieu urbain. De plus, les nuisances sonores générées par les lignes de tram sont moins importantes que celles du trafic des véhicules urbains », rappelle Mohamed Méziane.

Les études sur les projets d'extension du tramway ont un temps envisagé un nouveau tronçon au départ de la place de la République et empruntant l'avenue des Vosges. On ignore si le projet est encore d'actualité.

● AÉRODROME DU NEUHOF (4)

Sur 53 hectares, cinq associations sont regroupées, dont deux dédiées au vol de loisir et de tourisme. Les autres concernent le parachutisme, le vol à voile ou le planeur. Mais l'existence de cet aérodrome, qui a pré-

cedé l'extension urbaine de Strasbourg, pose aujourd'hui des problèmes. Il affiche un dynamisme croissant : l'Aéroclub d'Alsace a ainsi vu le nombre de mouvements – décollage ou atterrissage – passer de 2650 en 2010 à près de 4000 en 2011. Les riverains subissent donc de plus en plus les nuisances liées à cette activité.

Pourtant des solutions existent. Il est possible d'agir sur les hélices. L'Onera (Office national des études et recherches aérospatiales) développe depuis une vingtaine d'années un programme d'atténuation du niveau de bruit des avions légers (Anibal). En 2008, l'Office a rempli son objectif en mettant au point une hélice « silencieuse » pouvant réduire de 8 décibels le bruit de l'avion. Des systèmes d'échappement silencieux existent également. Ils permettent d'atténuer les vibrations du moteur et de réaliser un gain acoustique de 3 à 10 décibels. Pour ces équipements assez onéreux, le ministère de l'Écologie alloue des subventions pouvant atteindre 80% du prix de l'équipement.

S'il existe aujourd'hui des normes en matière de bruit concernant l'aviation légère, elles n'ont aucun caractère coercitif.

Finalement, la solution radicale consisterait à faire déménager l'aérodrome vers une zone moins urbanisée de la CUS. Mais ce scénario n'est pas à l'ordre du jour.



MAXIME COLTIER/CUEJ

A l'aérodrome du Neuhof, le ballet des avions s'opèrent au-dessus des immeubles d'habitation (4).

DOSSIER RÉALISÉ
PAR :
MAXIME COLTIER
CLÉMENT LACATON
JULIE LARDON
AUDE MALARET

L'A35 pour voisine

A Ostwald, Liliane Spinner, 72 ans, habite depuis 1965 au pied de l'autoroute. Elle passe sa vie dans le bruit de la circulation.

Les nuisances sonores ont des effets souvent insoupçonnés sur la santé mentale et physique

LES MAUX DU BRUIT

Le bruit est l'une des premières sources de gêne des Français, selon l'Insee. Il est complexe à étudier, car les personnes ne sont pas égales face à lui. « Il faut distinguer les effets biologiques des effets subjectifs du bruit », explique Alain Muzet, à la retraite et ancien chercheur en physiologie appliquée au CNRS de Strasbourg. Il y a un impact sur l'audition (en cas d'exposition à des niveaux sonores élevés) et un effet global en cas d'exposition à long terme. Une personne peut être insensible au bruit et subir tout de même des effets sur son organisme. « Les gens sont gênés, mais ne s'en plaignent que lorsque les niveaux sonores atteignent le seuil du supportable », poursuit Alain Muzet.

Cela peut avoir des conséquences directes : une baisse de l'audition – jusqu'à la surdité –, appelée hypoacousie. Ou au contraire une intolérance aux bruits courants – souvent accompagnée d'acouphènes. On parle alors d'hyperacousie. Protection et temps de repos sont souvent efficaces à condition que les troubles ne soient que partiels.

Les bruits intermittents – de type klaxon ou scooter – sont les plus grands facteurs d'irritabilité, selon Patricia Tassi, professeure de psychologie à l'université de Strasbourg. « Mais, sur le long terme, les bruits continus peuvent avoir des effets graves », affirme-t-elle. Y être exposé peut entraîner un risque cardio-vasculaire.

On peut s'habituer à un bruit, mais l'organisme réagit instinctivement par une augmentation du rythme respiratoire et de la fréquence cardiaque. Il y a les cas d'insomnie, mais « le sommeil peut être perturbé sans que les individus s'en rendent compte, sans se réveiller », note la spécialiste. Un sommeil fragmenté entraîne somnolence, irritabilité, hausse du temps de réaction, stress, changements d'humeur et de comportement. Le risque est de tomber dans une spirale où somnifères et antidépresseurs deviennent une habitude, sans que le diagnostic tienne compte de la source de la gêne.

Pour Alain Muzet, le bruit, facteur souvent insoupçonné de dépression, demeure un problème de santé publique. La nuisance fait partie des risques professionnels, dans l'industrie mais aussi dans le tertiaire, les bureaux étant des lieux exposés toute la journée : ventilation, ordinateurs, téléphones etc. Surconsommation de médicaments, hausse des arrêts de travail et des consultations médicales, baisse des performances... Le bruit a un coût public non négligeable. Dans la sphère privée, la pollution sonore influence aussi la cohésion sociale. C'est un mieux-vivre ensemble qui est en jeu, car ce sont les bruits de voisinage qui entraînent le plus de tensions sociales. Ils sont en effet considérés comme « évitables », contrairement aux nuisances sonores émises par les activités économiques et de transport. Selon une étude récente de l'École des hautes études en santé publique (EHESP), la majorité des plaintes concerne les bruits de voisinage, « d'autant plus dérangeants qu'il constituent une intrusion dans la vie privée. »



En zone urbaine, la circulation automobile représente la principale source de bruit.

UN quartier familial à Ostwald, des maisons colorées entourées de jardinets et au-dessus, caché par des cloisons de métal, un incessant ballet de voitures et de camions. Six voies où le trafic ne s'arrête jamais. Sur l'A35, à cette hauteur, une étude du Sirac (Service de l'information et de la régulation automatique de la circulation) comptabilise plus de 119 000 véhicules par jour, dont 13% de poids-lourds. L'autoroute, enserrée entre de hauts murs antibruit, domine le paysage. Elle surplombe les habitations.

Des cartes de bruit réalisées par la Communauté urbaine de Strasbourg (CUS) confirment le constat des riverains. Les quartiers proches des axes routiers comme l'A35 et l'A4 sont les plus concernés par les nuisances sonores. D'après cette étude, 8% des habitants de la CUS vivraient baignés de niveaux sonores dépassant les seuils autorisés, calculés selon une moyenne jour-soirée-nuit, soit plus de 60 décibels, l'unité de mesure des bruits environnementaux. 38 000 habitants seraient ainsi touchés.

A Ostwald, l'A35 passe sur un pont. La maison de Liliane et Fernand Spinner ne se trouve qu'à une dizaine de mètres de l'autoroute, en contrebas des voies. Des fenêtres du rez-de-chaussée,

la circulation n'est pas visible. Le premier niveau est préservé du bruit par un large toit de tuile. Très pentu, il protège entièrement l'étage. Aucune fenêtre n'est située en hauteur du côté des voies. En étant placés au pied du mur antibruit, les Spinner sont mieux protégés que les occupants des maisons plus éloignées. Car, plus le bruit arrive de haut, plus il retombe loin.

Au pied du mur antibruit

En sortant sur le pas de la porte, on fait face au pont rehaussé par le mur antibruit : des panneaux de métal blanc, soutenus par d'imposants renforts métalliques. L'ensemble défigure le quartier. Quelques arbres donnent de la vie à côté de cette froide construction. Malgré l'écran de protection, le bruit dans la rue est continu. Un bourdonnement fatigant en fond sonore qui perturbe la tranquillité des habitants.

« Au début, je dormais avec des boules Quiès, le bruit était vraiment important », raconte Liliane Spinner. A 72 ans, elle n'a rien oublié des premiers temps au bord de l'autoroute. *Le pire, c'était le matin. Et aussi le bruit incessant des camions. Puis, on s'est habitué... »*

En 1964, elle a emménagé à Ostwald, dans la maison bâtie dans les années 1950

que possédait son mari. A l'époque de la construction, Ostwald était une bourgade à l'atmosphère encore campagnarde. Mais l'A35 est mise en service peu de temps après l'installation du couple. L'inauguration a lieu en 1965. Le tracé passe sur des zones d'habitation. Lors de la construction, « la maison face à la nôtre a été détruite et ils nous ont pris un bout de terrain », explique Liliane Spinner : « Je ne me rappelle pas qu'on ait touché quelque chose en échange. » Leur maison a perdu de sa valeur. « Qui voudrait habiter au bord de l'autoroute ? », soupire-t-elle.

Des travaux pour moderniser la maison

Pendant des années, aucun aménagement n'a été réalisé pour protéger les riverains du bruit. « Il n'y avait rien et on pouvait voir les voitures passer sur l'autoroute », se rappelle Liliane Spinner. Certes, il y avait la gêne du bruit, mais ce n'était pas tout. Les vibrations faisaient trembler la maison. « Quand j'ai voulu sortir mes beaux verres du buffet pour mes invités, ils s'étaient fendus. »

Il y a quelques années, le couple Spinner a entrepris des travaux pour moderniser sa maison et diminuer au maximum les bruits de son environnement. L'isolation

a été améliorée au niveau du toit, les fenêtres ont été changées pour du double vitrage.

L'Etat a aussi pris des mesures. Les protections installées - mur antibruit et revêtement acoustique - répondent à des impératifs réglementaires : les habitants dont les maisons ont été construites avant la réalisation de l'autoroute sont en droit d'exiger une protection contre les nuisances sonores.

Un nouveau revêtement

En 1986 et 1987, l'A35 est passée à deux fois trois voies entre l'échangeur de la Vigie et celui de la porte de Schirmeck. Deux écrans de protection ont alors été construits sur une longueur de 800 mètres. Ce dispositif devait limiter le bruit à 65 décibels devant les maisons. Mais des mesures effectuées en 1994 ont montré que certains endroits subissaient encore une nuisance sonore dépassant les 70 décibels. Suite à cette étude, les protections acoustiques ont été renforcées. Selon le lieu, la hauteur de l'écran a été augmentée, et des matériaux absorbant le bruit mis en place. La réfection des chaussées et la pose d'un revêtement acoustique dans les deux sens de circulation ont complété ces installations au milieu des années 2000. « C'est mieux depuis le nouveau revêtement », se réjouit Liliane Spinner. Elle ne se préoccupe plus des questions de bruit devenues très secondaires. Aujourd'hui, elle affirme très bien dormir.

Il en va de même pour la majorité des habitants d'Ostwald. C'est la rue du maréchal Foch qui est désormais la plus bruyante. Le trafic s'élevait à 7600 véhicules par jour en 2004. Cette voie qui traverse la ville est un axe de circulation très fréquenté. Elle irrigue les quartiers sud de la commune et permet de relier Ostwald à Illkirch d'un côté et à Lingolsheim ou Strasbourg de l'autre. La rue du maréchal Foch est une ligne droite assez large que les voitures empruntent à vive allure. Le pont situé près des habitations fait caisse de résonance et amplifie encore le bruit. Le passage des voitures dans la rue fait sursauter. Des pics de bruit stressants et violents pour les oreilles. Et c'est pire les jours de pluie ! Le combat pour la tranquillité n'est pas encore gagné.

MAXIME COTTIER/CUEJ

Projets en friche

Grâce aux fermetures d'industries, Schiltigheim dispose d'une importante réserve foncière. Mais l'ancienne cité des brasseurs peine à reconvertir ses terrains.

ENCORE une friche à Schiltigheim. En fermant ses portes à Schiltigheim en 2011, l'entreprise Caddie complète une liste déjà longue d'une dizaine de friches industrielles. Propriétaire de deux hectares rue de Lattre de Tassigny, Caddie a vidé les locaux pour regrouper toute sa production sur son site de Drusenheim. Selon le journal Les Echos, Heineken, voisin du site, pourrait être intéressé, pour l'agrandissement de sa brasserie de l'Espérance, la dernière encore en activité.

A Schiltigheim, certains voient dans les friches industrielles une occasion de « reconstruire la ville sur elle-même », à l'image de Danielle Dambach, (Schilick écologie), adjointe chargée de l'urbanisme et de l'environnement à la mairie de Schiltigheim. Elle vante une « ville ouverte aux mutations » à l'occasion d'une réunion publique sur le Plan local d'urbanisme communautaire (Pluc). L'enjeu est de taille pour Schiltigheim qui peine à reconvertir ces espaces urbains. C'est un sujet de friction avec l'opposition qui, à l'image d'Andrée Munchenbach (Ecologistes indépendants), reproche l'inaction de la mairie et l'absence de vision.



La fin du règne de la bière offre à Schiltigheim une importante réserve foncière pour l'avenir. La brasserie Fischer (en haut à droite) est en friche depuis sa fermeture en 2009.

DAVID MÉTREAU/CUEJ

Dix friches sur une vingtaine d'hectares

Le maire socialiste, Raphaël Nisand rappelle dans un éditorial publié sur internet, qu'à l'exception d'Adelshoffen, « la totalité de ces friches industrielles n'appartient pas à la ville ». L'excité des brasseurs, troisième ville du Bas-Rhin, compte dix friches industrielles, couvrant une vingtaine d'hectares. Celles-ci constituent les seules réserves foncières de Schiltigheim, commune où la demande immobilière est forte, en raison de la proximité avec Strasbourg et d'un foncier moins cher.

Route de Bischwiller, sur le terrain de l'ancienne brasserie Adelshoffen, situé à 400 mètres de la mairie, le permis d'aménager pour le projet d'éco-quartier a été délivré en décembre 2011. Un premier permis de construire a été déposé fin janvier. « Les travaux de terrassement vont commencer dès la fin de la période de grand froid et la construction des bâtiments devrait débuter dans l'année », selon le service de l'urbanisme de la mairie. Réalisés par le promoteur immobilier Nexity et le bailleur social Foyer moderne, 200 loge-

ments, dont 20% de sociaux locatifs, vont sortir de terre. Le projet comportera aussi des commerces et des bureaux, « dans un esprit de cité jardin avec une démarche environnementale nouvelle », promet Foyer moderne.

À environ un kilomètre au sud d'Adelshoffen, entre la route de Bischwiller et la rue Perle, un projet privé de logements est porté par l'immobilière des quais. Ce bâtiment s'érigerait en lieu et place de l'ancien bâtiment de France Télécom, lui-même construit sur le site de l'ex-brasserie Perle fermée en 1971. Le bâtiment actuel doit être rasé. Mais le projet est en attente, car le terrain est proche de quatre autres friches au sud de la ville.

Assurer une cohérence collective

« Dans le sud de la ville, un projet de constitution de zone d'aménagement concerté (ZAC) est en cours, géré par la Communauté urbaine de Strasbourg », explique Patrick Maciejewski (Schilick écologie), conseiller municipal à la mairie de Schiltigheim, délégué au plan local d'ur-

banisme communautaire et au développement durable. Il s'agit d'une zone sur laquelle la collectivité prend la main pour s'assurer de sa cohérence. Cinq emprises sont concernées : celles des entreprises Fischer, Schutzenberger, Quiri, Alsia et France Télécom. Une première vague d'études urbaines est en cours de finalisation et une concertation publique est mise en place par la CUS. Une deuxième vague d'études plus techniques, portant sur des problématiques comme l'impact environnemental, le stationnement et l'accessibilité, sera lancée plus tard.

L'usine Quiri, spécialisée dans la fabrication d'échangeurs thermiques, conserve une partie de sa production à Schiltigheim, entre les friches Fischer et Schutzenberger. Mais ses bâtiments donnant sur la rue des Chasseurs son en friche. Ils pourraient être reconvertis en habitat.

« Les logements, ça rapporte, mais il faut voir d'autres perspectives. Comme ce sont des terrains privés, notre marge de manœuvre reste limitée. Par contre, nous souhaitons garder certains bâti-

ments des brasseries Fischer et Schutzenberger », souligne Patrick Maciejewski.

Plusieurs idées de reconversion

Mais à ce jour, aucun projet n'est engagé. Raphaël Nisand souhaiterait installer une école de sages-femmes et des activités liées à la santé et au bien-être, en liaison directe avec le Centre médico-chirurgical et obstétrical (CMCO) voisin. Les bâtiments de Schutzenberger, fermés en 2006, et ceux de Fischer, dont l'activité a cessé en 2009, appartiennent toujours aux mêmes propriétaires : respectivement la famille Muller et le groupe Heineken. L'école d'architecture de Strasbourg a lancé d'autres idées de reconversion. Par exemple, créer un pôle de remise en forme ludique lié à la brasserie avec des bains à la bière (Bierbad).

A l'ouest de la commune, entre le centre nautique et la route du Général de Gaulle, d'autres entreprises industrielles ont cessé leur production au cours des dernières années. Ces friches couvrent environ huit

hectares. Wehr, spécialisée dans la vitrerie et la miroiterie, a regroupé ses activités à Mundolsheim. Son ancienne usine, rue Clémenceau, est à l'abandon. A l'intérieur, les murs sont couverts de graffitis, le toit est à moitié désossé, des morceaux de verre jonchent le sol. En face, les imprimeries Istra ont été mises en liquidation en 2010. Ici aussi, les bâtiments ont été délaissés. Le gardien fait état de prochains travaux de désamiantage. Rue Poincaré, la friche du fabricant de couverts et d'orfèvrerie Deetjen, qui a déménagé rue Jean Monnet, est un terrain vague de plus d'un hectare, entouré d'un grillage.

Concernant ces terrains à l'ouest de la commune, « il n'y a pas d'étude pour le moment. La réflexion va se faire au niveau du PLU communautaire, mais c'est pour 2016, donc rien à court terme », déclare-t-on au service d'urbanisme de la commune. S'agissant d'anciens locaux industriels, une éventuelle dépollution serait à prévoir. À moyen et à long terme, l'objectif serait de rechercher une cohérence avec Bischheim.

DAVID MÉTREAU

Trois communes en pôle position

En moins d'une décennie, une quinzaine de concessionnaires automobiles ont choisi de s'installer à la sortie de l'autoroute de Paris, au niveau de Hoenheim.

EN août dernier, un garage Mercedes a rejoint la zone automobile située à la frontière entre Bischheim, Hoenheim et Souffelweyersheim. Son concessionnaire, Paul Kroely, a déplacé ses bureaux et ses voitures depuis le quartier du tribunal, à Strasbourg, jusqu'à la rue Émile Mathis. Il est désormais installé aux côtés d'une quinzaine d'autres marques, de toutes les gammes.

Cette zone est située entre l'autoroute A4 et la route de Brumath, qui sont parallèles, juste à l'entrée de Hoenheim et de Souffelweyersheim. Elle comprend un terrain à la sortie de l'autoroute, quelques garages implantés juste en face, à Souffelweyersheim, et d'autres enseignes route de Brumath, une centaine de mètres plus loin.

Implantation ancienne

L'implantation automobile est ancienne dans la zone. Route de Brumath, le garage Polygone est installé depuis les années 1960. A Souffelweyersheim, l'implantation date des années 1990, avec Auto-Market et Bebing Auto. Peugeot et Renault ont chacun une enseigne dans la commune depuis une vingtaine d'années. Il y a dix ans, Volvo et Lexus étaient déjà installés en face de la sortie de l'autoroute A4.

Polygone, devenu Volkswagen, a été rejoint route de Brumath par Seat et Skoda. Entre leur emplacement à Hoenheim et la sortie de l'autoroute « *il y avait des champs, et quelques jardins familiaux plus ou moins sauvages* » se souvient le maire de la ville, Vincent Debes (UMP).

Au début des années 2000, Frank Immobilier, un aménageur, est approché par le concessionnaire Hentz pour BMW. Il cherche un endroit en dehors de la ville pour déplacer son garage situé dans le quartier de la Laiterie. Il souhaite bénéficier d'une meilleure accessibilité. Didier Frank, patron de la société, trouve les terrains au bord de l'autoroute A4. Il a « *l'intuition que c'est là qu'il faut être* » et commence par négocier



Les concessionnaires se regroupent dans des zones communes où les visiteurs peuvent passer toutes les marques en revue.

des espaces à Hoenheim pour Citroën et BMW.

Pour permettre l'agrandissement du garage Polygone, Frank Immobilier lorgne sur les parcelles jouxtant celles qu'il gère déjà à proximité sur la commune de Bischheim.

Il se tourne vers le maire de cette commune. Avec celui de Hoenheim, ils soutiennent le projet auprès de la communauté urbaine de Strasbourg (CUS), qui définit les plans d'occupation des sols (futurs plans locaux d'urbanisme). « *Sans les maires de Bischheim et Hoenheim, je n'aurais pas avancé* », souligne Didier Frank. Le premier permis de construire a été délivré en 2003 pour le terrain de BMW.

Effet boule de neige

L'emplacement attire les concessionnaires qui, en 2005, « *se sont trouvés dans la nécessité de reconstruire leurs installations, car de nouvelles normes sont sorties. Et après quatre années porteuses dans le secteur automobile, les*

concessionnaires en avaient les moyens », explique Paul Kroely. Plusieurs d'entre eux font alors le choix de sortir de la ville, comme Mercedes.

Les terrains disponibles à côté de l'A4 sont vendus sous forme de grandes parcelles, de 8000 à plus de 20 000 mètres carrés, par Frank Immobilier. Les concessionnaires font construire les bâtiments. Mercedes, Audi, BMW, Toyota, Citroën, Hess Autostadium, Porsche et Ferrari s'installent entre l'autoroute et la route de Brumath, sur un espace de 123 600 mètres carrés au total. Le groupe Hess a implanté Jaguar dans les locaux de Volvo à Souffelweyersheim à la même époque. Lexus s'est agrandi.

L'effet boule de neige a suffi à densifier la zone. Le dernier arrivé, le garage Hess Autostadium, qui regroupe les marques Lancia, Jeep, Alpha et Fiat, possède la plus grande parcelle, plus de deux hectares. Modena Motors vient d'ouvrir un salon d'exposition de Ferrari neuves, un

investissement d'un million d'euros. Le groupe Hess va installer un nouveau point de vente dans le bâtiment neuf qui jouxte les deux en activité sous l'enseigne Autostadium. Paul Kroely a un terrain en réserve.

Une meilleure visibilité

Les marques présentes dans cette zone n'y trouvent que des avantages : l'emplacement au bord de l'autoroute et les grands espaces de présentation apportent aux marques une accessibilité et une visibilité sur lesquelles elles comptent beaucoup. La zone attire une clientèle lasse de parcourir des kilomètres pour admirer des marques différentes. « *Avant, j'allais surtout voir à Meinau et Illkirch, près de là où j'habite. Ici, j'ai découvert l'Auris hybride* », précise un client, André Bumli. Un autre client, qui habite à Hoenheim est venu à pied. Il hésite entre une Hyundai « *très pratique, avec une très belle ligne* », et une Toyota « *une hybride, qui consomme moins d'essence et*

profite du bonus écologique, mais qui a un petit coffre ».

Beaucoup de clients passent d'une marque à l'autre, dans un ballet qui semble profiter à tout le monde. Le groupe Hess reçoit des clients plus consommateurs de haut de gamme qu'avant. Chez Seat, des clients passent après être allés admirer des voitures de luxe. « *Il y a des gens curieux qui viennent voir la zone automobile, comme on vient voir un musée* », signale Jean-Luc Kratz, chef des ventes du groupe Hess. Pour Toyota, cette affluence est un véritable atout, car « *la marque ne représente que 3% du marché* », rappelle Etienne Hervé, directeur commercial.

Un client a fait le déplacement depuis Haguenau, rien que pour Citroën. Être à cet endroit permet aux entreprises de couvrir une zone de chalandise sur tout le nord de la CUS, souvent en complément d'une autre enseigne au sud. C'est le cas de Hess Autostadium à la Meinau et de Volkswagen à Illkirch.

CHLOÉ MAHIER

La dépollution attendra

Le dépôt de bilan de Petroplus, l'ancien propriétaire de la raffinerie de Reichstett, met en péril le financement de la dépollution du site.

LE 17 janvier dernier, Claude Philipponneau, le président de Petroplus raffinage Reichstett (PRR), promettait encore dans la presse régionale que son entreprise honorerait ses engagements en matière de dépollution. Aujourd'hui, il ne souhaite plus communiquer à ce sujet.

Il est vrai que la donne a radicalement changé depuis que la société a été placée en redressement judiciaire le 30 janvier. En juin 2011, 170 salariés avaient été licenciés lors de l'arrêt de la raffinerie – 85 emplois étant maintenus pour assurer la sécurité du site. Désormais, c'est l'avenir et la viabilité d'un site de 650 hectares étendu sur trois communes – Reichstett, Vendenheim et La Wantzenau – que l'agonie du groupe suisse met en péril.

La Chambre commerciale du tribunal de grande instance de Strasbourg a nommé M^e Claude-Maxime Weil administrateur judiciaire de la société. C'est à ce dernier qu'il incombe de trouver les moyens de payer les frais de la dépollution du site, et de tourner proprement la page Petroplus.

● EN QUOI CONSISTE LA DÉPOLLUTION ?

Au printemps 2011, sur ordre de la préfecture, Petroplus a fait réaliser un audit environnemental. Remise aux experts de la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (Dreal), cette étude – qui n'a pas été rendue publique – a confirmé la présence d'hydrocarbures sous les installations, sur une zone d'environ 100 hectares. Des polluants qui ont également atteint la nappe phréatique. « On ne peut pas vraiment dire qu'elle est polluée, tempère le délégué CFDT Jean-Luc Bildstein. Des hydrocarbures nagent au-dessus de la nappe, comme de l'huile sur de l'eau. Mais ces pollutions sont localisées. Un système de pompage empêche leur déplacement. »

Publié le 9 février 2012, un arrêté préfectoral prescrit des études préalables. Leur objectif : connaître avec précision l'ampleur de la pollution et déterminer les techniques adéquates pour l'éliminer. En outre, l'arrêté impose l'entretien du système de pompage, l'élimination des hydrocarbures flottants sur la nappe



La date du démantèlement des unités de production n'est pas encore fixée.

phréatique et envisage d'éliminer les substances polluantes dissoutes dans celle-ci. Ce n'est qu'ensuite que le chantier de la dépollution proprement dit pourra voir le jour.

« C'est très long de dépolluer un site. Les travaux prendront plusieurs années », prévient Eric Haennel, secrétaire CFDT du comité d'entreprise.

Les délais sont toujours très longs, comme en témoigne l'exemple de l'ex-Raffinerie de Strasbourg. Quelques kilomètres plus au nord de Reichstett, à cheval sur les communes de Drusenheim et de Herrlisheim, elle a déjà subi de tels travaux. Exploitée conjointement par Total – l'actionnaire majoritaire – et BP, elle fut fermée en 1984.

À Herrlisheim, le chantier de la dépollution n'a débuté qu'en 1997 et a été achevé six ans plus tard. Le groupe français Total refuse de préciser son coût. D'après la base de données du site du ministère de l'Écologie, ces travaux ont nécessité le creusement et le traitement biologique de 106 000 m³ de terres contaminées par des hydrocarbures ainsi que l'extraction de 180 m³ de polluants flottant au-dessus de la nappe. A

Reichstett, la Dreal mise sur cinq ans de travaux.

● QUI PAIERA LA DÉPOLLUTION ?

C'est la grande inconnue du dossier. La question demeurera sans réponse tant que le coût du chantier n'aura pas été fixé. Il le sera dans les prochaines semaines quand la Dreal aura transmis à l'administrateur judiciaire le cahier des charges définissant ses objectifs en matière de dépollution et l'étendue des travaux à opérer pour les atteindre. Si l'on ne sait pas encore qui financera le chantier, l'on sait d'ores et déjà que Petroplus ne paiera pas. En 2008, une garantie de 3 millions d'euros lui avait été imposée pour exploiter le site. En raison du dépôt de bilan, elle ne sera pas honorée.

Les regards se tournent alors vers Shell, qui a exploité la raffinerie de 1963 à 2008 et qui a contribué pour une large part à la contamination des sols. Il paraît pourtant peu probable que le groupe hollandais prenne à sa charge le coût de la dépollution. D'après le code de l'environnement, lorsqu'une installation classée est arrêtée définitivement, l'obligation

de remise en état repose en effet exclusivement sur le dernier exploitant.

L'administrateur judiciaire espère donc que la vente des actifs de Petroplus sera suffisante pour financer le vaste chantier. Si le coût des travaux de dépollution à opérer est estimé à 30 millions d'euros par M^e Claude-Maxime Weil, il ne s'agit que d'une appréciation. Et rien ne dit que les fonds nécessaires à la décontamination des sols n'excéderont pas cette somme. « Il y a différents niveaux de dépollution, souligne Jean-Luc Bildstein. Le prix varie en fonction de l'usage ultérieur du site. Cela peut aller de 20 à 120 millions d'euros. »

L'autre inconnue réside dans la valeur des actifs de Petroplus. Ces derniers comprennent le foncier, le dépôt ainsi que les unités de production amenées à être démantelées et dont, selon Jean-Luc Bildstein, « seuls le fer et l'acier » pourront être revendus. D'après la Communauté urbaine de Strasbourg (CUS), « le coût des terrains n'est pas encore établi. Il dépend de l'étendue de la pollution. »

En ce qui concerne le dépôt, des négociations exclusives ont été engagées avec Rubis, un opérateur international spécialisé dans le

stockage de produits liquides industriels. C'est à lui qu'il reviendrait ensuite d'assumer la charge des travaux. « Ce n'est jamais rentable de nettoyer la pollution d'un autre, tient à préciser Bruno Krief, directeur financier de Rubis. Mais on ne se désintéresse pas du site. Nous exploitons déjà 120 000 m³ de dépôts pétroliers au port de Strasbourg. C'est naturel qu'on ait été invités à rechercher une solution intelligente. On veut bien faire le grand nettoyage. »

En fait de grand nettoyage, Rubis dépolluerait seulement la partie dont il voudrait aujourd'hui se porter acquéreur. « Le repreneur n'assurera pas la dépollution du site tout entier, explique-t-on à la CUS. La difficulté réside dans l'absence d'un repreneur unique » de la globalité du site. Dans l'hypothèse où la cession des actifs de Petroplus ne suffirait pas à financer la dépollution, l'Etat confierait alors le dossier à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe).

● QUEL FUTUR POUR LE SITE ?

Pour la Ville, il importe de ne pas répéter les erreurs du passé : « On ne veut surtout pas tomber dans l'exemple de Drusenheim, où le site n'est pas reconverti. » Les collectivités ont ainsi engagé une étude de faisabilité afin d'identifier les contraintes et les enjeux.

Leur objectif est double. Elles souhaitent d'une part appuyer la revitalisation économique du nord de l'agglomération. Il s'agirait pour cela de favoriser l'implantation d'industries, la construction de logements étant d'emblée écartée. D'autre part, les élus qui planchent sur le dossier entendent récupérer du foncier dans une zone où les collectivités en sont dépourvues. Avant que Petroplus soit placée en redressement judiciaire, la CUS avait fait une offre pour un terrain non pollué de 200 hectares.

Cependant, si les collectivités sont susceptibles de travailler avec un repreneur sur des « questions d'aménagement, d'accessibilité et de dépollution », elles ne disposent d'aucun levier pour faciliter ou accélérer la mise en route du grand chantier de la dépollution. « Si l'Ademe intervient sur demande de l'Etat, elle ne le fera qu'à minima », craint un représentant de la CUS : déclaré orphelin, le site sera sécurisé, mais inexploitable.

RÉMY DODET

La rue des Frères mangée par les fast-food

En plein centre-ville, l'ancienne rue commerçante change de visage. Les magasins traditionnels s'effacent au profit de la restauration rapide.



Ces trois dernières années, une dizaine de fast-food et de bistrot ont ouvert dans la rue des Frères. Au détriment des commerces implantés de longue date.

PLUSIEURS commerçants lèvent leurs rideaux de fer. Le bruit se répand dans toute la rue. Les premiers restaurants et boutiques ouvrent leurs portes. 8h30, Strasbourg se réveille et la rue des Frères s'anime lentement. Quelques commerçants retiennent tant bien que mal leurs bâillements et installent leurs panneaux sur le trottoir. Les offres du jour : un « sandwich Mammouth » pour le midi, des tartes flambées à volonté, des pizzas ou bien des pâtes à foison.

Cette rue étroite et fréquentée s'étend de la place de la Cathédrale à la place Saint-Etienne. Tout au long, des boutiques de vêtements, une galerie, une librairie d'occasion, un salon de coiffure. Surtout beaucoup de restauration rapide.

Une rue en pleine mutation

Au total une vingtaine d'enseignes, pour un petit tour du monde culinaire : La Taqueria, Flam's, Nooi, Subway, Mezzo di Pasta, Pizzeria Frangin, Le Gayot, Le Saxo, Le Piccobello, le bar QG, deux restaurants kebab, un traiteur chinois... Du Mexique à l'Italie en passant par la Chine, les clients apprécient cette diversité. Mais peu connaissent l'histoire commerciale de la rue.

« Ces trois, quatre dernières années, on a remarqué une augmentation du nombre de sandwicheries et autres restos rapides. Les boutiques ferment

et le commerce d'alimentation s'implante », raconte Nicolas Gangloff, chargé de mission du quartier Strasbourg Centre.

« Autrefois, il y avait une mercerie et des bijouteries ici. Mais petit à petit, la rue des Frères est devenue alimentaire, explique Sirpa Kaihua, propriétaire de la librairie Ex Libro, installée là depuis 11 ans. Heureusement, une dizaine de petits magasins d'art, de décoration et de vêtements sont restés. »

Ces échoppes attisent la curiosité des passants de par leurs produits, souvent originaux, parfois uniques. Parmi elles : La poterie d'Alsace et la Rue Pouchkine, présentes depuis plus d'une décennie. La première vend de la poterie alsacienne, fabriquée par des ateliers familiaux des villages de Soufflenheim et de Betschdorf. La propriétaire de la seconde, Pascale Bastianelli, achète ses objets d'art en Russie à 80 artistes.

Le Village de la Bière n'a pas son pareil à Strasbourg. L'enseigne propose de la bière pour tous les goûts, du chocolat à la poire. Ces magasins côtoient des galeries d'art et une bijouterie spécialisée dans les pierres précieuses.

L'artère perd son originalité

La rue des Frères est donc la rue des contrastes. Un mélange de grandes chaînes et de commerces traditionnels. Une rue en perpétuel mouvement, l'une des plus dynamiques de Strasbourg. Tous les commerçants lui ac-

cordent un certain charme. « Ça fait petit village au cœur de la ville. Ici, tout le monde se connaît : les propriétaires des magasins font les courses chez leurs voisins », détaille Alain Pesez, responsable du Village de la Bière. Fiers de leur lieu de travail, attachés à ce qu'ils font, ils proposent chaque année aux Strasbourgeois des plats gratuits, à l'occasion de la fête organisée par l'association des commerçants de la rue.

Cependant, la rue des Frères perd peu à peu son caractère inimitable. Selon Eric Senet, président de l'association des commerçants de la rue, propriétaire de la chaîne Flam's — qu'il a créée — et franchiseur de l'enseigne Nooi, ce changement est dû à deux phénomènes. « Le marché de la restauration rapide se développe depuis plusieurs années. Les prix ne sont pas élevés et, en plus de cela, les fast-food offrent un grand choix. Un vrai plus pour faire venir les gens », explique-t-il.

Pour Pascale Bastianelli, la spécialiste d'objets d'art russes, « de plus en plus de magasins perdent leur âme, leur caractère unique. » Les petites boutiques ont du mal à survivre et sont remplacées par des snacks et des restaurants franchisés. « Il est logique que le commerce bouge et s'adapte aux vœux des gens », observe Eric Senet qui pense à la mercerie encore implantée dans la rue quelques années plus tôt et remplacée par... un fast-food. Ce n'est plus évident de faire vivre une mercerie ou l'atelier d'un plombier parce que ces adresses ne correspondent plus aux

attentes des consommateurs. Pour trouver un plombier, les gens consultent les pages jaunes ou internet. »

Aujourd'hui, la rue des Frères est plutôt connue comme le « grand resto » du centre de Strasbourg « avec une diversité de style de restos rapides qui est unique en France », s'enthousiasme Eric Senet.

Calme le matin, la rue des Frères commence à s'animer vers midi. Cinq lycées se trouvent aux alentours. Ainsi les jeunes se précipitent-ils vers l'entrée des restaurants et font la queue, parfois jusque dans la rue.

Les jeunes viennent pour déjeuner

En semaine, les vendeurs du Kebab Shop servent entre 100 et 150 repas à l'heure du déjeuner. « Le midi, on a une clientèle très jeune, de 12 à 20 ans, résume Mustafa Salman, serveur et étudiant en classe préparatoire dans un lycée du quartier. L'après-midi, c'est super calme. Le soir viennent les clients plus âgés, de 20 à 35 ans. »

Mezzo di Pasta vend le même nombre de repas chaque jour. « C'est à midi que la majorité de nos clients vient, le soir reste plutôt calme. Notre clientèle, ce sont les étudiants, les habitués, les gens qui travaillent aux environs et les touristes », précise l'un des serveurs, Michael Demuyck.

Ouvert de 11h à minuit, le Flam's, installé rue des Frères depuis 20 ans, compte environ 300 clients par jour. Ils sont encore plus nombreux le week-end. Le directeur

adjoint du groupe alsacien, Jonathan Kugelmann explique : « Nous avons accueilli 160 000 clients en 2011, 15 000 en décembre par exemple. Ils sont jeunes pour la plupart, entre 20 et 25 ans. »

« Pas l'endroit le plus calme »

A partir de 22h vient le temps des cafés et des bistrotos. Les lumières s'allument, les résidents du quartier ainsi que les étudiants sont de sortie. De petites fêtes s'organisent, mais aussi des grandes soirées Erasmus, surtout à l'approche du week-end... Le Bistrot d'à Côté, situé sur la place du Marché Gayot, propose des formules spéciales pour les étudiants. Des étudiants qui constituent près de 60% de sa clientèle. Le bar à champagne QG, au contraire, accueille plutôt les personnes âgées d'une trentaine d'années, notamment lors de soirées animées par son propre DJ.

Avec une telle activité, quid des nuisances sonores ? Surtout à l'heure du déjeuner et une fois la nuit tombée. « Le bruit n'est pas très gênant pour nous », raconte Benjamin Ott, propriétaire de la boutique Lodge et qui vit sur place. Ce magasin de vêtements classiques, installé ici depuis huit ans, attire une clientèle très variée, généralement âgée de 20 à 40 ans. « Les gens qui s'installent dans ce quartier comprennent que ce n'est pas l'endroit le plus calme à Strasbourg. Donc, on s'entend ! »

STEFANIE HINTZMANN
ANASTASIA SEDUKHINA

VIVA CITÉ

CENTRE UNIVERSITAIRE
D'ENSEIGNEMENT DU
JOURNALISME -
UNIVERSITÉ DE
STRASBOURG

11, RUE DU MARÉCHAL JUN
CS 10068 - 67046

STRASBOURG CEDEX

Tél. : 03 68 85 83 00

Fax. : 03 68 85 85 74

E-MAIL :

scola@cuej.unistra.fr

WEB :

http://cuej.unistra.fr

http://cuej.info

DIRECTRICE DE PUBLICATION :

NICOLE GAUTHIER.

ENCADREMENT :

THOMAS CALINON, CATHERINE

DAUDENHAN, ALAIN PETER,

FRED VAIRETTY.

RÉDACTEUR EN CHEF :

Marie Gesquière

RESPONSABLE PHOTOS :

David Métreau

PHOTO DE UNE :

C

RÉALISATION :

Raphaël Badache, Baptiste

Cogitore, Maxime Coltier,

Rémy Dodet, Mélina

Facchin, Marie Gesquière,

Stefanie Hintzmänn,

Pauline Haofmann,

Antoine Izambard,

Clément Lacaton, Julie

Lardon, Chloé Mahier,

Aude Malaret, David

Métreau, Anastasia

Sedukhina

SUPPLÉMENT NEWS D'ILL,

numéro ISSN

0996-9624

IMPRESSION :

Gyss, Obernai