

LOISIRS

dernières représentations ce mardi au parc des expositions de metz-métropole



Michaël Douchet commence l'éducation des lionceaux. Dans un, voire deux ans, ils devraient être sur la piste avec leurs parents.

Quatre lionceaux, stars du Cirque de Noël

Sherkan, Mara, Kira et Nala sont quatre lionceaux blancs femelles nés au cirque à la fin du mois d'août. Leurs parents, Princesse et Maasai, y ont vu le jour aussi. Tous sont lions de cirque de génération en génération – à l'image de leurs dompteurs.

Alors que les jeunes lionnes sont en plein apprentissage, leurs parents assurent le show face au public, en compagnie de leur dresseur, Michaël Douchet. Celui-ci a bon espoir de voir les quatre lionceaux sur la piste aux étoiles dès l'année prochaine.

Les frères Fredo et Michaël représentent la septième génération de la famille à travailler au cirque, et la quatrième de dompteurs.

Michaël, le cadet, présentait déjà des fauves adultes à l'âge de 11 ans.

Les Douchet s'occupent des fauves, mais également des autres animaux, comme les chameaux ou les chevaux – soit environ une quarantaine.

Les dernières représentations du Cirque de Noël-château Médrano ont lieu ce mardi 27 décembre, à 14 h 30 et 17 h, au parc des expositions de Metz-Métropole.

Marion MELLINGER.

Toutes nos photos sur www.republicain-lorrain.fr



Fredo (à gauche) et Michaël Douchet (à droite) sont dompteurs de génération en génération. Ils s'occupent des fauves, comme ces quatre lionceaux, mais également de l'ensemble des autres animaux du cirque.

HISTOIRE

première guerre

TRANSPORTS

ter metz-lux

Quand le Gros Max joue au petit Cupidon

Un soldat allemand, servant du canon le Gros Max, était tombé amoureux d'une Française de Hampont. Leur petite-fille, Louise, raconte...



Une Messine se souvient du destin de son grand-père, servant du canon. Photo Maury GOLINI

Le canon allemand, le Gros Max, installé à Hampont pour bombarder Nancy en 1916, n'a pas fait que des dégâts. Alors que le mastodonte crachait des obus, Cupidon tirait une flèche dans le cœur d'un de ses servants : Heinrich Zeitler. Rien ne prédisait ce Bavarois de 22 ans, mobilisé dans la Marine de guerre allemande, à épouser une jeune fille de Hampont : Marie-Julie Colin.

L'histoire de ce couple d'ennemis héréditaires nous est contée par leur petite-fille : Louise Franchauser, de Metz. « À la lecture de l'article sur le Gros Max dans le *Republicain Lorrain*, j'ai tout de suite été émue. Les souvenirs sont remontés à la surface. »

Ses grands-parents se sont mariés et ont eu un fils, Jürgen, son père. Un an après, la guerre de 14-18 s'achève, laissant une Allemagne saignée à blanc.

« La vie était trop dure en Allemagne. Mes grands-parents sont venus s'installer à Metz, rue du Grand-Cerf, une adresse qu'ils n'ont jamais quittée. Lui, qui était protestant, s'est converti au catholicisme. Ma grand-mère a été reniée par la plupart des membres de sa famille », explique Louise.

Dans le civil, Heinrich était

marbrier. Il a apporté, en Moselle, un savoir-faire originaire d'outre-Rhin : l'art de polir le granit. Il a aussi travaillé à l'aménagement du Musée de Metz. « Lors de travaux à Saint-Pierre-aux-Nonnains, j'accompagnais ma grand-mère qui lui apportait le casse-croûte. On s'asseyait à l'Esplanade et on mangeait ensemble. » L'ancien soldat parlait peu de son passé. « Mais quand j'étais enfant, j'admirais ses tatouages de marin, je l'interrogeais et j'arrivais à en savoir un peu plus », sourit la Messine.

Heinrich Zeitler est devenu un bon Français. Évacué en 1939 à Fouras, en Charente-Maritime, il y a aidé de nombreux réfugiés. Son fils, dont le prénom avait été francisé en Eugène, militaire, avait combattu en Indochine.

Sur une photo du livre consacré au Gros Max (*Quand la marine impériale bombardait Nancy*, éditions Klopp), Louise reconnaît son grand-père.

Dans un écriin, elle serre sa bague de soldat, où un canon est ciselé : le Gros Max, cette arme de destruction massive qui aura laissé son empreinte en Moselle d'une façon inattendue.

Christine LECLERQ.

« On voudrait pouvoir aller au travail tranquillement »

19 000

Les usagers de la ligne TER Metz-Lux, exaspérés par les retards à répétition et les conditions de voyage, font part de leur mécontentement et du manque de communication entre la SNCF et les CFL.

La ligne TER Metz-Lux, accueille près de 20 000 frontaliers chaque jour. Depuis quelque temps, les voyageurs se réunissent sur les réseaux sociaux pour exprimer leur ras-le-bol.

Le problème de cette ligne est celui des transports transfrontaliers.

La mise en place du cadencement n'y serait pas étrangère.

Les trains se suivant, le moindre incident a un impact sur la ligne.

Autre facteur : l'impossibilité, pour la gare de Luxembourg, de contenir l'afflux de passagers, sollicitant de plus en plus cette ligne pour se rendre au travail.

Depuis fin 2015, les usagers voient se répéter retards et incidents. Reviennent souvent, dans la bouche des utilisateurs : conditions désastreuses, panne d'aiguillage à Bettembourg, vétusté du réseau, arrêts de cinq à dix minutes vers Luxembourg, et, surtout, le manque de communication de la part de la SNCF et des CFL.

Jonathan, 19 ans

« Je prends le train tous les jours, et il a entre cinq et quinze minutes de retard. Une fois le train au Luxembourg, on n'a plus de nouvelles côté SNCF et les CFL n'informent que très peu sur les nombreux incidents. On s'arrête plusieurs minutes à l'entrée de la gare de Luxembourg, doublés par les trains CFL, sans aucune explication. Je fais partie d'une association d'usagers de ce TER, et il en ressort souvent le stress de certains, menacés de licenciement car ils arrivent en retard – ce qui m'arrive fréquemment. »



Forte affluence en gare de Metz, pour réussir à prendre le TER Metz-Lux. Photo Maury GOLINI

« On est pire que des Parisiens »

Nicolas, 35 ans

« Ce qui énerve, c'est le manque cruel d'informations. Les usagers sont même plus renseignés que les contrôleurs. Alors oui, les trains arrivent parfois à l'heure, mais jamais aux heures de pointe. »

Stéphanie, 46 ans

« Je prends le TER tous les jours entre Thionville et Luxembourg. Ce qui est rageant, c'est que je me lève plus tôt, mais je

n'arrive pas plus tôt. Les trains sont bondés. On est serrés comme des sardines. Il n'y a aucune sécurité. »

Raoul, 46 ans

« Pour être à l'heure au travail, je dois prendre le train de 5 h 33, le suivant étant régulièrement en retard à cause de prétendus problèmes d'acheminement du personnel ou d'annulation. »

Hamza, 41 ans

« Je ne dis pas que ce qui est

fait est mauvais, mais ça n'est pas suffisant. Il y a un décalage entre la réalité de nos vies, et leurs décisions. La SNCF est comme un moulin à vent qui tourne et tourne. Mais le moulin ne contrôle pas le vent. Le problème, c'est le manque de communication avec des mots simples et accessibles à tous. »

Thomas, 31 ans

« Le service est déplorable. Il règne une forme d'insouciance à l'égard des usagers ainsi qu'une

indifférence par rapport aux problèmes liés aux retards et à la communication désastreuse ! Les usagers en ont assez d'attendre, assez d'entretenir l'angoisse d'un retard, d'un train supprimé. »

Malheureusement, aucune solution à court terme n'est envisagée. Pas même les quelques aménagements mis en place le 11 décembre dernier, par la SNCF. Pour bon nombre de voyageurs, SNCF et CFL se rejettent la faute.

C'est le nombre de frontaliers qui empruntent la ligne TER Metz-Lux, chaque matin, pour se rendre au travail. Sur 90 000 personnes allant travailler au Luxembourg tous les jours, 19 000 privilégient le train plutôt que la voiture, l'A31 étant impraticable. Mais, pour ces voyageurs, le train, même s'il est relativement moins cher, n'est pas pour autant le moyen le plus rapide pour se rendre au Luxembourg.

Un cadencement perfectible

Alors que les voyageurs montrent une certaine insatisfaction, la SNCF explique sa politique et ce qu'elle met en œuvre pour contenter les usagers du TER Metz-Lux.

« Certes, notre cadencement est perfectible, mais, depuis le 29 août, la SNCF a offert 44 % de places en plus sur la ligne TER. Nous essayons de mettre les moyens. Nous travaillons au mieux avec les associations d'usagers, nous les écoutons. Changer les horaires, ajouter des trains ne se fait pas du jour au lendemain. C'est un travail de concertation avec la CFL et les équipes techniques. Des travaux seront faits pour faciliter la vie des voyageurs, mais c'est une échéance à plus ou moins long terme. »

Selon la politique de la SNCF, cinq minutes, ce n'est pas du retard.

SANTÉ



François Braun, chef du service des Urgences de l'hôpital de Mercy, s'est largement impliqué pour tenter de donner des réponses médicales en cas d'attentat. Photo Maury GOLINI

à l'hôpital de mercy

François Braun : être sur le pied de guerre

François Braun est chef des Urgences de Mercy et président de Samu Urgences de France. Il évoque l'importance de la formation des personnels hospitaliers à la médecine de guerre.

François Braun est chef du service des Urgences de l'hôpital de Mercy. Il cumule avec la présidence de Samu Urgences de France. C'est à ce titre qu'il s'est investi, avec ses collègues parisiens Patrick Pelloux et Pierre Carli, dans la formation des urgentistes à la médecine de guerre. « Après les attentats de Charlie Hebdo, après ceux du 13 novembre, il fallait apporter des réponses rapides. » Des exigences d'autant plus indispensables que les médecins urgentistes en milieu hospitalier ne sont pas formés à la prise en charge des blessures par armes de guerre et de masse. « Nous sommes formés aux risques chimiques, aux accidents de grande ampleur de type ferroviaires, à la traumatologie, voire aux explosions ; mais avec les fusils d'assaut, on ne sait pas faire. »

Des formations

Pour y remédier, civils et militaires ont uni leurs compétences. « Le Conseil national de l'urgence hospitalière (CNUH) et l'école du Val-de-Grâce mettent en place – avant la coupe d'Europe – des équipes de quatre professionnels : un anesthésiste réanimateur, un chirurgien, un urgentiste et un cadre de santé. Les formations ont commencé dans les toutes

régions, se sont poursuivies dans les départements, dans tous les gros centres hospitaliers. À elles, ensuite, d'assurer les relais auprès de leurs collègues. »

Aller voir ailleurs

Les attentats et les risques ne se sont pas cantonnés à l'Hexagone. Les spécialistes de l'urgence ont donc échangé avec leurs homologues européens – Espagnols, Anglais, Allemands – mais aussi Japonais et Américains. « Avec tous ceux qui avaient subi un attentat quel qu'il soit. » Et ces spécialistes se rendent compte que « la doctrine de soins est identique : il faut arrêter l'hémorragie et envoyer vers un centre hospitalier ». Le *damage control* est appliqué. « Aujourd'hui, toutes nos ambulances sont équipées de garrots, pour stopper l'hémorragie. »

Attention à la confusion

Aujourd'hui, les urgentistes, à l'instar de François Braun, tirent la sonnette d'alarme. « Le *damage control* n'est pas une solution universelle. » « Il est efficace pour une attaque aux armes de guerre, mais pas dans tous les cas. On ne prend pas en charge un blessé par balle comme un traumatisé grave. Si le

premier survit grâce au *damage control*, le second doit bénéficier d'une stabilisation de ses lésions avant le transport à l'hôpital ». Et de rappeler que la médecine d'urgence est une médecine de parcours de soins.

Observation, adaptation

Les équipes de soins observent, analysent les différentes attaques terroristes. « Les méthodes d'attentats diffèrent. Il faut s'attendre à tout. » François Braun et ses homologues urgentistes parisiens sont allés en Israël, « où les équipes médicales ont intégré le risque de guerre en milieu civil ». « Les hôpitaux doivent libérer 20 % de leurs capacités en lits en trente minutes. Ils sont capables de transformer un parking en hôpital, avec une capacité d'accueil de 1 700 lits, en soixante-douze heures. » Sans être alarmiste et sans faire d'amalgame, François Braun assure qu'aujourd'hui il ne faut pas relâcher la pression. « Il faut encore assurer la sécurité des hôpitaux. Il faut poursuivre les formations, notamment pour les soins d'urgences aux enfants, et poursuivre dans le domaine des armes de guerre. »

Anne RIMLINGER-PIGNON.