



**CONFÉRENCE
CITOYENNE ZFE**

**BILAN ET CAHIER
DE PRÉCONISATIONS
CITOYENNES**



**MIEUX RESPIRER
C'EST ÇA L'IDÉE!!**



Sommaire

I. La conférence citoyenne	1
1. Contexte	1
2. Mandat de la conférence citoyenne	2
3. Méthodologie employée	3
4. Les étapes de la conférence citoyenne	4
5. Retour sur les dispositifs de la démarche de conférence citoyenne	4
5-1. La table ronde et les ateliers en ligne	4
5-2. Le débat mobile	6
5-3. Le numéro vert ZFE	7
5-4. Le questionnaire en ligne	8
5-5. Enquête entreprises auprès des entreprises	10
II. La Zone à Faibles émissions : ses enjeux et les questions qu'elle pose	11
1. Des questions de principe et de mise en œuvre de la ZFE issues de la conférence citoyenne	11
1-1. Une connaissance encore relative de la ZFE par le grand public	11
1-2. Les inquiétudes et les espoirs tirés de l'analyse des questionnaires	12
1-2. Les inquiétudes et les espoirs tirés de l'analyse des questionnaires	12
1-3. La question du périmètre de la ZFE	13
1-4. La question du calendrier	13
1-5. Le niveau d'exigence de la ZFE envisagée	14
1-6. L'utilisation du système des vignettes Crit'Air	14
1-7. Les dérogations possibles	15
1-8. La mise en œuvre concrète de la ZFE	16
1-9. Quelles mesures d'accompagnement pour le vélo, les deux roues et le renouvellement de véhicule ?	17





2- Des questions sur les effets de la ZFE	18
2-1. Les impacts individuels : les jeunes moins inquiets vis-à-vis de la ZFE	18
2-2. La question de la justice sociale	19
2-3. La question de la justice territoriale	21
2-4. Les risques économiques de la ZFE	22
2-4. Les effets pervers et paradoxes écologiques	24

III. Repenser nos mobilités **25**

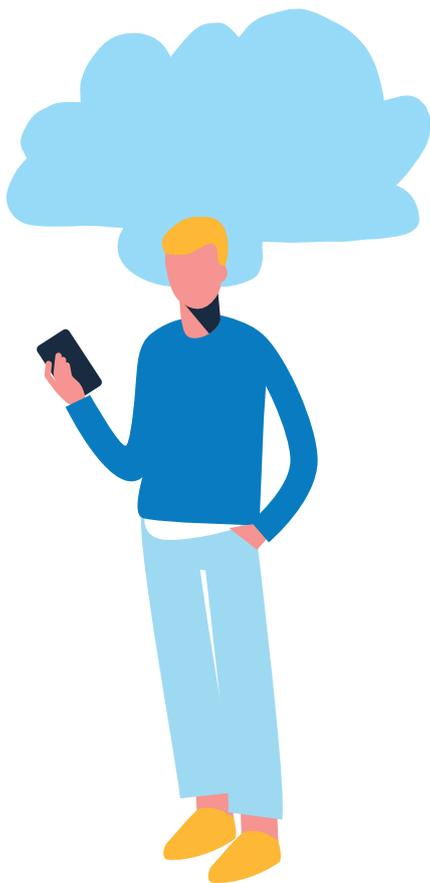
1- Quatre enjeux transversaux pour des mobilités alternatives	25
1-1. Renforcer les infrastructures et les services	27
1-2. Faire connaître les modes alternatifs et leur efficacité	28
1-3. Assurer l'intermodalité et l'interopérabilité des différents réseaux de transport	29
1-4. Garantir la sécurité pour toutes et tous, le civisme et la cohabitation entre les modes de transports	30
2- Des problématiques et des enjeux spécifiques par mode	31
A. État des lieux général des mobilités au sein de l'Eurométropole	31
B. Véhicules individuels, auto-partage et covoiturage	32
C. Transports en commun	35
D. Vélo	38
E. Marche à pied	41
F. Deux roues motorisées	42
G. Stationnement	43
H. Transport fluvial	43



IV. Calendrier des prochaines étapes **44**

1. Conclusions	44
2. Calendrier des prochaines étapes de la ZFE / des prochaines solutions de mobilités mises en œuvre / des grands temps politiques...	44
3. Option : Annonce des premiers engagements des élu.e.s de l'Eurométropole dans le cadre de la mise en œuvre de la ZFE ?	44

V. Glossaire **45**



I. La conférence citoyenne

Contexte

Notre santé et la qualité de l'air que nous respirons est l'affaire de tous. Il est donc important de partager la situation et les actions qu'ensemble nous pouvons mettre en place pour améliorer ce bien commun.

La France a récemment été condamnée par la Cour de justice de l'Union européenne en raison de ses mauvais résultats en matière de qualité de l'air. L'état va de devoir payer une forte amende s'il ne prend par les mesures nécessaires pour les améliorer.

Pour apporter une réponse, la loi d'orientation des mobilités (LOM), adoptée en 2019, impose à l'Eurométropole comme à 11 autres métropoles en France, de mettre en œuvre une Zone à Faibles Émissions (ZFE) sur leur territoire au 1er janvier 2021. La crise sanitaire de la Covid-19 a conduit à repousser cette obligation au 1er janvier 2022. Ce dispositif, déjà en place sous des formes diverses dans plus de 200 villes en Europe, est maintenant rendu obligatoire par la loi Climat et Résilience (promulguée en août 2021) dans toutes les intercommunalités de plus de 150 000 habitant-es d'ici 2024. La loi impose aussi aux métropoles en dépassement un calendrier d'interdiction avec les véhicules vignettes Crit'Air 5 en 2023, les Crit'Air 4 en 2024 et Crit'Air 3 en 2025.

Le principe de la ZFE est de limiter la circulation des véhicules les plus polluants dans un périmètre défini. Pour circuler dans cette zone, une vignette Crit'Air doit être apposée obligatoirement sur le pare-brise. Elle permet de distinguer les véhicules en fonction de leur niveau d'émissions de polluants atmosphériques. Les plus polluants et les « non classés » ne pourront pas, sauf dérogation, rouler dans la ZFE. L'idée est ainsi d'encourager à la fois l'utilisation des véhicules les plus propres et l'usage des moyens de déplacements alternatifs.

Au plan local, la pollution atmosphérique est responsable chaque année de centaines de décès à Strasbourg et dans l'Eurométropole. En effet, il y aurait en moyenne 500 décès prématurés par an dans l'agglomération du fait de la mauvaise qualité de l'air. Celle-ci nuit à la santé de toutes et tous, en premier lieu les enfants, en provoquant de nombreuses maladies respiratoires (15 à 30% des nouveaux cas d'asthme, augmentation de 30% de la fréquence de nouveaux cas de leucémie de type myéloblastique chez les enfants) et cardiovasculaires (notamment chez les adultes de 65 ans et plus). Le trafic routier, première cause de la pollution de l'air, est directement responsable de 84% des émissions de dioxyde d'azote. L'ensemble de ces effets négatifs sur la santé représenterait en moyenne 955 euros de dépense de santé par an et par habitant-es, selon l'Alliance européenne pour la santé publique.

En septembre 2019, le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg adoptait ainsi une délibération fixant les objectifs de la Zone à Faibles Émissions et le principe d'une large consultation publique. Les élu-es optaient aussi pour une ZFE s'étendant à l'ensemble de l'Eurométropole et s'appliquant à tous les véhicules en circulation. Le nouvel exécutif a par la suite proposé un calendrier et un périmètre uniques à l'ensemble du territoire métropolitain.

2. Mandat de la conférence citoyenne

Pour trouver des solutions adaptées à chacun et à chacune, et garantir le droit à la mobilité et la viabilité des activités économiques du territoire, l'Eurométropole a défini un mandat de participation citoyenne pour la consultation des citoyen-nés. Il portait sur la consultation des citoyen-nés sur leurs propositions de solutions et dispositifs d'accompagnement à mettre en œuvre dans le cadre de la ZFE. En octobre, une délibération présentée en conseil de l'Eurométropole fixera le cadre général de la ZFE et reprendra les conclusions de la conférence citoyenne. Ces principes visant à garantir la transparence et la sincérité de la démarche vis-à-vis des citoyen-nés constituent le cadre de la grande conférence citoyenne déployée du 10 mai au 24 juin 2021. De même, **il a été décidé que la conférence citoyenne, faisant appel à l'expertise d'usage des habitant-es de l'Eurométropole et à leur intelligence collective, et porterait prioritairement sur les modalités des solutions et dispositifs d'accompagnement à mettre en œuvre.**

Le calendrier d'adoption de la Loi Climat et Résilience par le Parlement a obligé l'Eurométropole à repousser la délibération de juillet à octobre afin de prendre en compte les modifications de calendrier décidées dans le cadre de cette nouvelle loi. En revanche, le cadre de prise en compte des contributions recueillies a été maintenu, et toutes les propositions ont été analysées par les services et les élu-es au cours de l'été.

Enfin, pour apprécier la qualité démocratique de cette démarche participative dans son ensemble, l'Eurométropole a souhaité en confier la mission à un évaluateur neutre (l'association Démocratie Ouverte) qui rendra un rapport public à ce sujet à l'issue de la délibération politique du mois d'octobre.



3. Méthodologie employée

Pendant 6 semaines, la conférence citoyenne « Santé, climat : quelles mobilités pour améliorer la qualité de l'air sur notre territoire ? » a permis d'échanger autour des enjeux de santé publique liés à la pollution de l'air, et des solutions de mobilité à mettre œuvre pour le bon fonctionnement de cette ZFE. Cette conférence s'est déroulée via 5 modalités différentes pour toucher un maximum de personnes.

Les dispositifs déployés ont été pensés de façon à être complémentaires entre eux :

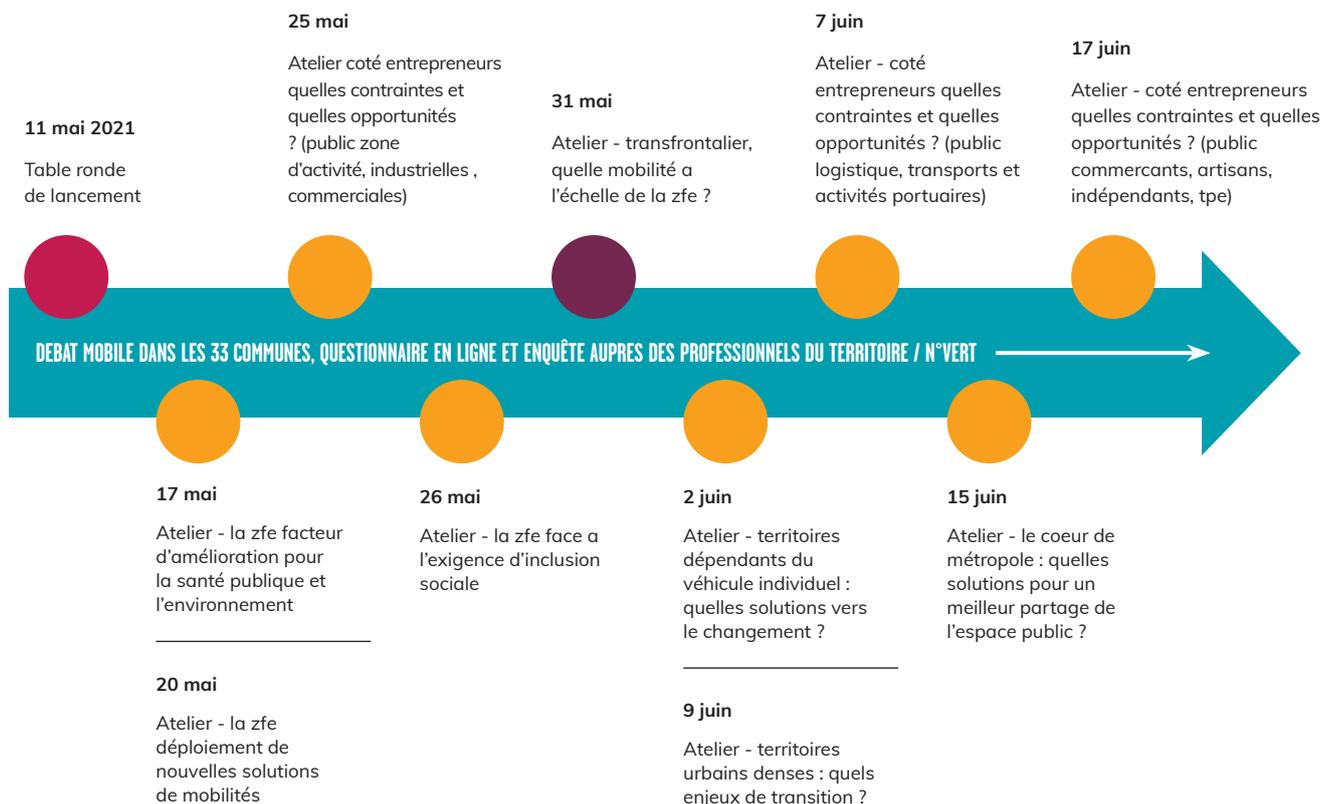
- ▶ Le numéro Vert (0800 100 267), avait pour objet de recueillir les questionnements des citoyen·nes ou de les orienter vers les aides qu'ils peuvent obtenir. Ce numéro vert reste actif au-delà de la conférence citoyenne.
- ▶ Le débat-mobile avait pour vocation d'informer la population sur la ZFE dans sa globalité au plus proche des habitants·es. Il a également été le lieu de discussions entre les passants et les agent·es de la collectivité, et les personnes ont pu être accompagnées pour remplir leur questionnaire.
- ▶ Le questionnaire grand public (plus de 9 000 réponses) devait rendre possible un état des lieux détaillé des pratiques et des attentes des habitant·es du territoire élargi.
- ▶ D'une façon comparable, l'enquête lancée avec la Chambre de Commerce et d'Industrie dédiée aux entreprises (900 répondant·es), entendait permettre aux responsables d'entreprises – quels que soient leurs tailles et leurs secteurs d'activité – d'exprimer leurs besoins et leurs propositions quant aux dispositifs de mobilité et solutions d'accompagnement à mettre en œuvre.
- ▶ Enfin, les ateliers en ligne, d'environ 2h chacun, ont été mis en œuvre pour donner place au débat et à la réflexion collective. Une grande part des propositions dans ce document en sont issues et on y retrouve quelques-uns des témoignages d'acteurs ou de citoyen·ne·s les plus représentatifs de ces ateliers.

Ce rapport a été réalisé par deux prestataires extérieurs : les agences Voix publiques et Atelier TEL. Ils ont aussi animé les ateliers en ligne afin de garantir le plus possible la neutralité dans les échanges comme dans leur restitution, et pour imaginer un dispositif le plus pédagogique et participatif possible. Les contraintes sanitaires en vigueur ont obligé à tenir les ateliers en ligne.

Ce document retrace l'ensemble des étapes et les propositions faites au fil de l'eau de la conférence citoyenne.

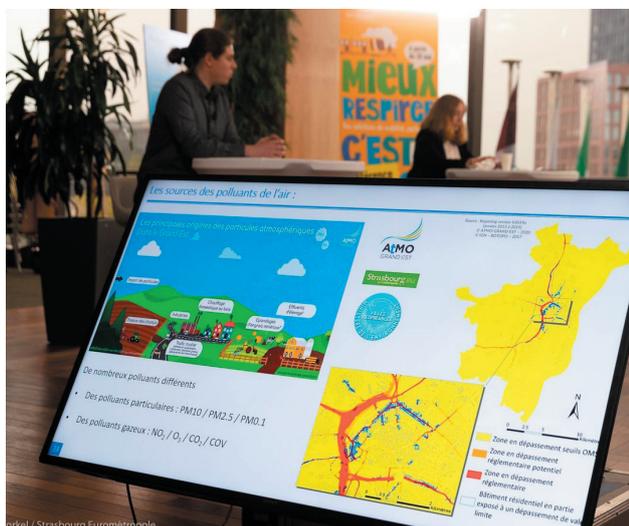
4. Les étapes de la conférence citoyenne

Pendant 6 semaines, la conférence citoyenne « Santé, climat : quelles mobilités pour améliorer la qualité de l'air sur notre territoire ? » a permis d'échanger autour des enjeux de santé publique liés à la pollution de l'air, et de répondre aux questions des habitant.es de l'Eurométropole de Strasbourg. Cette conférence s'est déroulée sous différentes formes. Pour toucher un maximum de personnes, différentes modalités de participation ont été déployées par l'Eurométropole : des ateliers, un débat mobile, un questionnaire en ligne, et un numéro vert.



5. Retour sur les dispositifs de la démarche de conférence citoyenne

5-1. La table ronde et les ateliers en ligne



Les chiffres-clés

621

participant·es dont 319 en live sur la table-ronde de lancement, et plus de 2 270 replay

3

ateliers entreprises réunissant 114 professionnel.le.s

188

citoyen.ne.s lors des 7 ateliers citoyens, dont 1 spécial "Transfrontalier"

50

dont au moins 50 personnes ne résidant pas dans l'Eurométropole

— Un dispositif de débat et de réflexion collective

La conférence citoyenne. Elle a débuté lors de la soirée d'ouverture qui a eu lieu le 11 mai à 18 heures en présence de la Présidente de l'Eurométropole et Maire de Holtzheim Pia Imbs, la Présidente déléguée et Maire de Strasbourg, Jeanne Barseghian, et la Présidente déléguée et Maire de Schiltigheim Danielle Dambach. Grâce à la boîte aux questions et au tchat, **plus de 150 questions d'habitant·es** ont été recueillies. Trois intervenants ont participé à cette soirée d'ouverture pour éclairer le débat : Maxime Alter, ingénieur Qualité de l'Air et Santé à Atmo Grand Est ; Annie de Larochelambert, vice-présidente et secrétaire d'Alter Alsace Énergie et membre du CODEV de Mulhouse ; Arnaud Passalacqua, enseignant chercheur à l'École d'Urbanisme de Paris et spécialiste des mobilités.

Les ateliers. Ils ont permis d'explorer les enjeux de la Zone à Faibles Émissions de façon **thématique et territorialisée**, les participant·es étant invité·es à formuler leurs propositions en solutions de mobilité. Synthétisées dans ce document et présentées publiquement lors de l'événement de restitution programmé le 23 septembre 2021, ces contributions serviront d'abord à **améliorer** le projet et à **adapter le dispositif d'accompagnement** : dérogations, développement des moyens de mobilité alternatifs à l'automobile individuelle, aides diverses.

Le profil des participant·es. Près d'un tiers d'entre eux habitent Strasbourg (alors que la population Strasbourgeoise représente 50% de la population de la Métropole). Les habitant·es des premières et deuxième couronnes de l'agglomération représentent environ 1/4 des participant·es. Pour les participant·es ne résidant pas dans l'Eurométropole, on retrouve à la fois de résidents des communes limitrophes de l'EMS, par exemple Olwisheim, Hindisheim; de communes outre-Rhin ; mais aussi des communes plus lointaines comme Mollkirch, Bischwiller, Daubensand, Colmar... Les comptes rendus des différents ateliers, ainsi que les tableaux de contributions, sont disponibles sur www.participer.strasbourg.eu

Le déroulement des ateliers. Ils se sont généralement déroulés en quatre temps : une ouverture par les élu·es portant le projet ; une présentation thématique ciblée sur la problématique du jour, par un·e expert·e indépendante, pour alimenter la réflexion des citoyen·nes et/ou tracer des perspectives ; un temps de réflexion (en plénière ou en sous-groupes en fonction du nombre de participant·es) organisé autour de deux axes de contributions, besoins et problématiques rencontrés, d'une part, solutions proposées d'autre part et enfin, un retour sur les contributions, et un mot de conclusion de l'élu·e.

Origine des participant·es	% réel de la population totale de l'EMS	Nombre de participants	% des participants
Strasbourg	57	103	34,1
1 ^{ère} couronne	24	33	10,9
2 ^{ème} couronne	19	36	11,9
autres / hors EMS	/	23	7,6
NC		107	35,4
Total		302	100,0

¹ Source : <https://www.strasbourg.eu/faq-en-savoir-plus-sur-la-zfe>

Les chiffres-clés

80

créneaux au sein de l'Eurométropole, dont 34 à Strasbourg et 46 dans les autres communes de l'EMS

1144

personnes rencontrées, soit environ 164 personnes par semaine

53% | 47%
d'hommes | de femmes

443

habitant·es ont été interrogés sur leur connaissance de la mise en œuvre de la ZFE et ses modalités : 53% n'en avaient pas connaissance

509

personnes ont donné leur âge : 35,2% des personnes rencontrées ont plus de 60 ans

Fait inédit : c'est la 1^{ère} fois qu'un débat public local amène des agent·es de l'Eurométropole à échanger directement avec les habitant·es de tout le territoire de l'EMS



5-2. Le débat mobile

— Un dispositif d'information et de discussion libre

La méthode du débat-mobile : « aller-vers » les citoyen·nes en assurant une présence dans l'espace public au sein des différents quartiers de la ville de Strasbourg et sur l'ensemble des communes de l'Eurométropole. Pour ce faire, un calendrier a été réalisé en collaboration avec l'ensemble des communes de l'Eurométropole afin d'assurer une démarche cohérente et une présence permettant de toucher un public diversifié.

Les objectifs de la démarche de terrain engagée à la rencontre des habitant·es : donner accès à l'information sur la mise en place de la Zone à Faibles Émissions, ses enjeux et son calendrier ; inviter ensuite les participant·es à se rendre dans les différents ateliers qui se sont déroulés ; recueillir leurs inquiétudes, leurs besoins et les propositions ; enfin, engager librement le dialogue avec eux sur l'évolution souhaitée des mobilités au sein de l'Eurométropole à partir de ce nouveau dispositif.

En synthèse. Le débat mobile a permis de diversifier les profils des personnes rencontrées en allant vers des personnes qui ne se seraient pas exprimées via les ateliers ou le questionnaire en ligne. Les principales préoccupations émises à l'égard de la ZFE ont souligné le souci d'autonomie dans les déplacements que garantit la possession d'un véhicule personnel, l'interdiction annoncée des véhicules Crit'Air 2, le coût économique important ou insurmontable que peut représenter le changement d'un véhicule au sein du ménage, l'accessibilité inégale des transports en commun et des pistes cyclables. Les informations partagées via ce dispositif constituaient une première source d'information pour donner les clés sur le calendrier, le périmètre et les aides qui seraient mises en œuvre, un préalable pour se projeter dans la réalité de la ZFE.

Les chiffres-clés

445

appels en 3 mois jusqu'au 1^{er} juillet

7%

des appelants sont des professionnels

7%

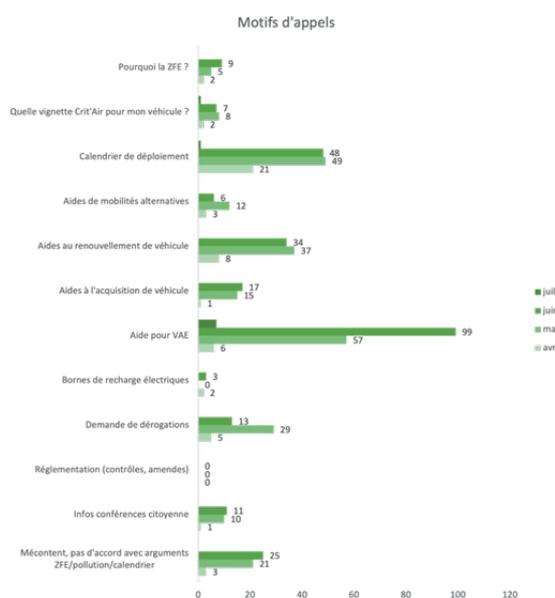
ne résident pas dans l'Eurométropole

162

personnes ont appelé pour en savoir davantage sur les aides à l'achat de Vélos à Assistance Électrique

5-3. Le numéro vert ZFE

Commune de résidence des appelants	Total général
Achenheim	3
Bischheim	6
Blaesheim	2
Eckbolsheim	3
Eckwersheim	2
Entzheim	1
Eschau	2
Geispolsheim	6
Hangenbieten	1
Hœnheim	9
Holtzheim	1
HORS EMS	32
Illkirch-Graffenstaden	14
La Wantzenau	6
Lampertheim	1
Lingolsheim	10
Mittelhausbergen	3
Mundolsheim	3
Niederhausbergen	2
Oberhausbergen	7
Oberschaeffolsheim	3
Ostwald	6
PAS L'INFO	37
Plobsheim	5
Reichstett	7
Schiltigheim	7
Souffelweyersheim	2
Strasbourg	256
Vendenheim	3
Wolfisheim	5
Total général	445



— Un dispositif d'information et d'orientation

Le service. Ouvert du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 17h, le numéro vert répond aux diverses interrogations qui peuvent se poser sur la mise en place de la Zone à Faibles Émissions.

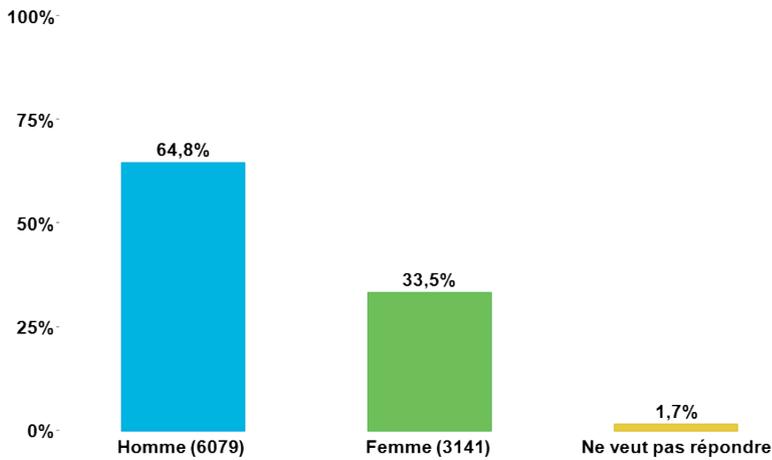
Son fonctionnement. L'équipe du numéro vert se charge de répondre aux appels et aux mails. Sa mission est d'apporter une réponse claire, précise et complète aux usager-es, de façon immédiate ou différée. Des statistiques régulières sont effectuées, permettant de faire ressortir les sujets principalement abordés par les citoyen-nes. Les répondant-es du numéro vert prennent aussi en note les propositions et idées des appelant-es, et les recensent dans une base de données.

Les résultats obtenus. Le numéro vert a enregistré 36 appels en avril, 184 en mai, 217 en juin. Il a reçu 138 mails. Les appelant-es sont majoritairement des particuliers résidant dans l'Eurométropole, dont 65 % viennent de Strasbourg.

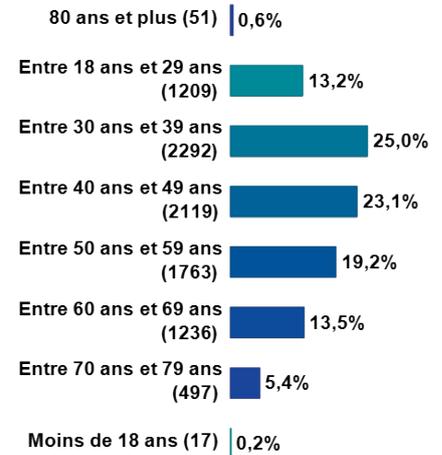
Les principaux motifs d'appels. En écho à la campagne d'information lancée par l'Eurométropole dans ce domaine, ils interrogent d'abord les systèmes, conditions, formes et montants d'aides proposées par la collectivité pour l'achat de vélos à assistance électrique : signe que la pratique du vélo est maintenant ancrée fortement dans l'imaginaire collectif des habitant.es de la métropole, et pas seulement dans celui des habitant.es de l'hyper-centre. Les aides au renouvellement de véhicule et à la mobilité, le calendrier de déploiement de la ZFE, les dérogations possibles (pour les camping-cars ou véhicules de location par exemple) ont aussi fait l'objet de nombreuses questions. Enfin et de façon plus générale, ces appels ont permis aux habitant.es mécontent.es d'exprimer les raisons de leurs griefs face au déploiement de la ZFE.

5-4. Le questionnaire en ligne

Vous êtes



Votre âge



Dans quelle commune habitez-vous



— Un dispositif de sondage

La formule proposée. Un questionnaire a été mis en ligne du 10 mai au 27 juin, contenant des questions fermées et ouvertes sous le titre générique : « Santé, climat : quelles mobilités pour améliorer la qualité de l'air sur notre territoire ? ». Il permettait aux citoyen·nes d'indiquer non seulement leurs habitudes de déplacement, leurs connaissances de la ZFE mais aussi d'exprimer ouvertement leurs inquiétudes, leurs espoirs et leurs attentes ou préférences de solutions pour les accompagner dans ces changements d'habitudes.

Le questionnaire brut est toujours accessible ici :
<http://stras.me/zfe-questionnaire-print>

La répartition géographique des répondant·es. Elle reflète assez bien le poids démographique de la commune parmi la population dans l'Eurométropole. Par ailleurs, le public masculin s'est plus largement saisi de l'outil. Ce dispositif complémentaire a permis de toucher des publics (notamment les moins de 40 ans) qui étaient moins présents lors des ateliers en ligne.

Les résultats obtenus. Les données sont toutes disponibles sur le lien : <http://stras.me/zfe-opendata>. Quant à la synthèse des premiers tris à plat, elle est accessible via le lien suivant : <http://stras.me/zfe-questionnaire-statistiques>. Si l'on s'intéresse au profil des répondant·es, il est à noter que 64% sont des hommes, parmi lesquels 43% de Strasbourgeois. Le nombre de répondant·es selon la commune correspond assez bien au pourcentage réel de la part de la population dans l'Eurométropole. Plus de 14% de répondant·es viennent de communes hors Eurométropole. Enfin, 38% des répondant·es sont cadres et de professions intellectuelles supérieures, 21 % des employé·es. Si l'on zoom sur les pratiques de mobilité, 30% des personnes qui se sont exprimées se déplacent en automobile, 17% à vélo, 16% à pied et 15% en tram. Plus de 3% des répondant·es ont un véhicule professionnel. En termes de solutions à mettre en œuvre, 19% des répondant·es souhaitent une aide pour acheter un véhicule moins polluant pour assurer leurs futurs déplacements, 14% souhaitent une meilleure fréquence des transports en commun, 13% aimeraient la création d'un titre de transport unique intégrant tous les modes de déplacements, et 10% une aide au retrofit (changement du moteur de son véhicule). La moitié des répondant·es disent éprouver un besoin fort d'être accompagné dans la transformation de leurs mobilités. 2/3 des répondant·es ont exprimé des inquiétudes, près de la moitié des espoirs.

Avez-vous des propositions et/ou des souhaits en termes d'accompagnement ?



Lecture du nuage de mots : plus le mot a été répété dans les réponses, plus sa taille est importante. Par exemple : les termes les plus récurrents sont les termes "électrique" "aider" "Achat"...

Les chiffres-clés

Plus de **9 400**
répondant·es

64%
sont des hommes dont 20% sont des
Strasbourgeois de 18 à 49 ans.

15%
ne résident pas dans l'Eurométropole

38%
sont des cadres et représentants de
professions intellectuelles supérieures,
21% sont des employé·es

34%
travaillent dans des TPE ou sont
auto-entrepreneur·euses

30%
se déplacent en voiture

Les chiffres-clés

Plus de **901** entreprises répondantes, dont 508 implantées dans le périmètre de l'Eurométropole

80% des poids-lourds circulant dans l'enceinte du Port autonome de Strasbourg n'appartiennent pas aux entreprises implantées sur place

Près de **50%** des entreprises implantées dans l'Eurométropole ont des salariés qui résident hors de l'EMS. Parmi elles, plus de la moitié a au moins 50% de ses effectifs concernés par la ZFE

68% des entreprises sont équipées de véhicules légers, dont 66% en Crit'Air 2

4% sont équipées de vélos et vélos cargos non motorisés ou à assistance électrique

5-5. Enquête auprès des entreprises

Trajets professionnels

Usage d'un véhicule privé

L'usage d'un véhicule privé pour des trajets professionnels se fait dans environ 50 % des entreprises. Les entreprises qui ont le plus recours à cette pratique sont les TPE.



— Un dispositif de sondage

Une large consultation. Dans le cadre de la préparation préalable à la mise en œuvre de cette nouvelle réglementation, l'Eurométropole a engagé de nombreux échanges avec les acteurs économiques. Une consultation a notamment été menée par la collectivité du 7 mai au 6 juin auprès d'entreprises du Bas-Rhin, en partenariat avec la Chambre de Commerce et d'Industrie Alsace Eurométropole, la Chambre de Métiers d'Alsace, la Chambre d'agriculture Alsace et le Groupement des Usagers du Port Autonome de Strasbourg. Objectifs : prendre en compte les avis et enjeux majeurs du monde économique pour anticiper des solutions adaptées aux entreprises dans la mise en œuvre de la ZFE.

Les sujets abordés. 901 entreprises se sont exprimées sur les types et motifs de déplacements réalisés, l'état de leur parc de véhicules et son renouvellement, les modes de financements, l'installation de stations GNV et de bornes de recharge électriques, le recours à l'autopartage, l'équipement en vélos cargos ou vélos à assistance électrique, l'intérêt pour une mutualisation de flottes avec d'autres entreprises.

D'autres sujets importants. Les usages des salariés pour leurs déplacements professionnels et vers leur lieu de travail ont également été analysés. Un complément d'enquête a été mené par le Port Autonome de Strasbourg et le Groupement des usagers du Port sur les approvisionnements et expéditions depuis la plate-forme portuaire, qui représentent un trafic de 3 400 poids lourds et véhicules utilitaires légers par jour, dont 80% n'appartiennent pas aux entreprises implantées sur place.

Les points à retenir. La moitié des entreprises interrogées a fait part de propositions ou d'observations concernant principalement le manque d'alternatives sur le marché pour certains types de véhicules, le manque de moyens financiers pour remplacer la flotte, l'insuffisance des aménagements (places de stationnement, arceaux vélos, bornes électriques, transports en commun...). Mais les acteurs économiques ont aussi fait part de leur inquiétude à propos du calendrier et de l'impact du scénario de la ZFE sur leur activité économique.

A suivre. Ce travail de concertation avec les acteurs économiques se poursuit actuellement pour continuer à identifier les propositions et observations convenant le mieux à chaque secteur d'activité et type d'entreprise.



II. La Zone à Faibles Émissions : ses enjeux et les questions qu'elle pose

Code couleur de l'origine des propositions dans ce document :

- ▶ Propositions qui se retrouvent dans plusieurs dispositifs de participation
- ▶ Propositions issues des ateliers
- ▶ Propositions issues du débat mobile
- ▶ Propositions issues du N°Vert
- ▶ Propositions issues du questionnaire
- ▶ Propositions issues de l'enquête auprès des entreprises

1. Des questions de principe et de mise en œuvre de la ZFE issues de la conférence citoyenne

1-1. Une connaissance encore relative de la ZFE par le grand public

Les agent-es de l'Eurométropole sont allé-es à la rencontre des habitant-es des 33 communes via le dispositif du débat-mobile tout au long de la conférence citoyenne. Ce qui a permis de faire connaître le dispositif de la ZFE des passant-es qui pour 53% n'en avaient jamais entendu parler. Ce dispositif dans l'espace public a donc bel et bien rempli son objectif d'information. Les différents objectifs du débat mobile étaient également de faire connaître les autres dispositifs de consultation, et c'est ainsi que 521 personnes ont pu être accompagnées à l'aide de tablettes numériques pour remplir le questionnaire.

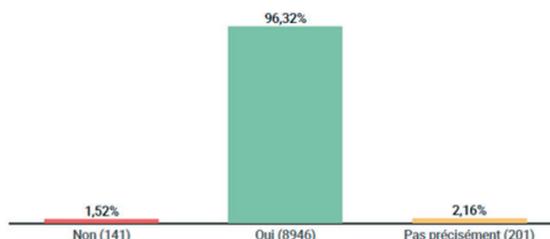
On peut remarquer que les répondant-es du questionnaire, eux, étaient déjà assez largement sensibilisés sur le sujet puisque parmi les 9 400 répondant-es, seuls 13,5% déclarent ne pas avoir eu connaissance de la ZFE auparavant, 1/3 des répondant-es reconnaissant cependant ignorer ou mal connaître le dispositif de la ZFE.

En ce qui concerne le système de vignettes Crit'Air, désormais utilisé dans de nombreuses villes françaises et déjà utilisé dans l'Eurométropole lors de mesures exceptionnelles les jours de pics de pollution, on peut noter que celui-ci était plus largement connu des répondant-es (près de 98% ont répondu connaître ce système au moins dans les grandes lignes).

Avant ce questionnaire, saviez-vous qu'était une Zone à Faibles émissions ?



Est-ce que vous savez qu'il y a un système de vignettes Crit'Air ?



Source : questionnaire

Que l'on ait connaissance ou non de la ZFE, cette dernière soulève un grand nombre de questionnements auprès des citoyen·nes. Puisqu'elle concerne directement leurs déplacements et affecte leur droit de circuler librement, beaucoup s'interrogent voire s'inquiètent de l'impact que cette ZFE engendrera quant à leurs déplacements au quotidien et leur mobilité en général. Aussi, dès la table-ronde de lancement, beaucoup ont voulu faire entendre ces inquiétudes via le tchat ou la boîte à questions. Leurs craintes ont été également entendues tout au long de la conférence citoyenne, et dans les différents dispositifs (ateliers, débat-mobile, n°vert, plateforme "participer.strasbourg.eu", questionnaire...). Cette première partie est donc consacrée à ces questionnements.

1-2. Les inquiétudes et les espoirs tirés de l'analyse des questionnaires

À travers le questionnaire en ligne, les citoyen·nes ont pu exprimer librement leurs inquiétudes et leurs espoirs vis-à-vis de la ZFE. Cette distinction entre les deux est parfois très ténue : ce qui suscite des inquiétudes chez les uns (interdiction de son véhicule, perte de sa qualité/fluidité de déplacement...) peut parfois générer des espoirs pour d'autres : moins de pollution, nouveaux modes de déplacements, plus de transports en commun... De même, les inquiétudes laissent apparaître l'espoir de nouvelles solutions viables, tandis que d'autres semblent interroger le devenir des véhicules roulant au diesel et la lutte contre la pollution atmosphérique.

1-2. Les inquiétudes et les espoirs tirés de l'analyse des questionnaires

Il est important de souligner, comme premier constat à l'issue de cette conférence citoyenne, que même si la mise en œuvre de la ZFE interroge les citoyen·nes au vu de la transformation des mobilités qu'elle implique pour chacun et chacune, son intention apparaît légitime à la majorité des participant·es. En effet, ni la réduction de la pollution émise par les véhicules les plus polluants ni l'enjeu global de la protection de la santé des habitant·es de l'Eurométropole ne semblent être remis en question. Du reste, certain·es participant·es souhaiteraient que la mise en œuvre de la ZFE soit plus rapide que ce qui est envisagé, et que l'interdiction de circulation des véhicules les plus dangereux pour la santé soit quasi immédiate dans les secteurs les plus directement touchés. Via la boîte à questions ouverte dans le cadre de la table-ronde du 11 mai, beaucoup de citoyen·nes ont fait part de leurs inquiétudes à ce sujet.

— Échos de quelques questionnements issus de la Boîte à questions :

« Quelles mesures concrètes allez-vous prendre pour limiter drastiquement la pollution liée aux véhicules individuels et camions sur le ban de l'EMS ? »

« Combien de Strasbourgeois-es et habitant·es de l'EMS sont exposés à des niveaux de pollution dangereux pour leur santé ? Où habitent-ils ? »

« Avez-vous prévu d'autres parades que les plantations d'arbres pour améliorer la qualité de l'air ? Est-ce que des panneaux qui filtrent l'air peuvent être créés afin d'éviter que les microparticules entrent dans la ville ? »

« Peut-on avoir une proportion du nombre de jours par an où la pollution de l'air est faible, normale et élevée ? Et comparer ces données avec d'autres villes. Connaître la période de l'année où les pics de pollution sont les plus élevés. Y-a-t-il des simulations de la qualité de l'air avant et après ZFE pour estimer les bénéfices attendus ? »

« Est-ce que la problématique de la qualité de l'air inclut aussi le bruit qu'elle "véhicule" ? »

« La qualité de l'air sera-t-elle encore responsable de décès lorsque la ZFE sera complètement mise en place ? »

1-3. La question du périmètre de la ZFE

L'une des questions récurrentes à travers tous les dispositifs de participation concerne le périmètre de la ZFE. Même si celui-ci n'était pas l'un des objets de cette conférence citoyenne **beaucoup de citoyen.nes s'interrogent sur l'ampleur du territoire concerné** notamment les participant-es aux ateliers en ligne : pourquoi l'ensemble des 33 communes sont-elles concernées par cette réglementation ? Pourquoi ne pas s'en tenir à la seule ville de Strasbourg ou aux secteurs habités les plus fortement touchés par la pollution ?

D'autres en revanche, fortement inquiets vis-à-vis de leur santé et de l'impact que la pollution peut avoir sur celle-ci, regrettent que cela n'aille pas encore plus loin : pourquoi ne pas renforcer la ZFE et les interdictions par une action prioritaire sur les grands axes de déplacement concernés par la pollution ? Pourquoi seulement le secteur de l'Eurométropole et non pas l'ensemble du territoire Bas-Rhinois ?

Enfin, d'autres s'interrogent sur la possible frontière que la ZFE peut engendrer : quelle coopération entre l'Eurométropole et les territoires limitrophes pour faciliter les déplacements des différents usager-es ?

Propositions

- ▶ **Améliorer prioritairement la qualité de l'air sur les axes structurants de l'agglomération avec, d'ici 2025 les Crit'Air 3 interdits (cf. carte d'Atmo Grand-Est).**
- ▶ **Interdire les voitures uniquement en centre-ville.**
- ▶ **Autoriser les véhicules polluants à circuler jusqu'à des parkings relais, en périphérie de la zone présentant une offre de mobilité alternative performante, zone pouvant progressivement s'étendre avec l'amélioration du réseau.**

1-4. La question du calendrier

Une autre inquiétude majeure, qui n'était pas non plus directement l'objet de la consultation du public, mais qui se doit d'être entendue, est la temporalité de mise en œuvre de la ZFE. Ainsi, pour les défenseurs de la santé publique, ce calendrier semble trop long et lent, alors que pour la majorité des résident-es de l'Eurométropole qui ont participé aux ateliers numériques, le "réalisme" doit prévaloir, beaucoup trouvant alors ce calendrier trop ambitieux, contraignant, déconnecté des exigences de la vie sociale ou des réalités du marché. « Pourquoi une mise en œuvre aussi rapide ne permet ni aux habitant-es ni aux acteurs économiques d'anticiper suffisamment l'achat de véhicules propres ? »

Propositions

- ▶ **Articuler le calendrier de mise en place de la ZFE avec celui du renouvellement de la flotte de véhicules concernés au sein des entreprises.**
- ▶ **Desserrer le calendrier de mise en œuvre pour laisser du temps aux personnes n'ayant pas les moyens de changer de véhicule aussi rapidement.**

► 1-5. Le niveau d'exigence de la ZFE envisagée

De façon récurrente, la mise en œuvre de cette ZFE a été confrontée à l'actualité législative française. Bien que la mise en place des ZFE soit issue de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019, faisant obligation à la collectivité de l'Eurométropole de Strasbourg, nombreux sont ceux qui ont fait le rapprochement avec la loi Climat et Résilience qui était en cours de discussion au Parlement pendant la conférence citoyenne. En effet, cette dernière, dans son texte initial, n'impose pas directement l'interdiction de la vignette Crit'Air 2.

Alors : « Pourquoi interdire à terme les vignettes Crit'Air 2 alors que la loi Climat ne va pas aussi loin ? ».

Propositions

- Développer des aides pour tous les véhicules, et faire en sorte que ceux qui ne sont pas éligibles, bénéficient de dérogations pour pouvoir circuler.
- Annuler l'interdiction des vignettes Crit'Air 2.

1-6. Utilisation du système des vignettes Crit'Air

Le Certificat Qualité de l'Air en l'occurrence les vignettes Crit'Air est un système de classification français commun à tout le territoire national. La classification repose sur 6 classes de véhicules, et dépend du type de véhicule (voitures particulières, deux-roues, tricycles et quadricycles, véhicules utilitaires légers et véhicules lourds dont autobus et autocars), de sa motorisation et de la norme européenne d'émissions polluantes, dite « norme Euro ». Une classe spécifique est réservée aux véhicules électriques « zéro émission moteur ». En Allemagne, un autre système de vignettes pour lutter contre la pollution de l'air existe, plus ancien avec des critères différents pour les véhicules diesel ou essence. Cette différence de classifications peut effectivement porter à confusion pour certains usager-es, notamment dans un territoire transfrontalier avec l'Allemagne comme l'Eurométropole.

Propositions

- Harmoniser la classification avec les vignettes allemandes.
- Demander une refonte du système de vignettes Crit'Air.
- Faire du lobbying pour une amélioration du système de vignettes Crit'Air (prenant en compte le poids du véhicule, ses émissions de CO2 etc.).
- Valider le niveau de pollution d'un véhicule thermique par les résultats obtenus lors du contrôle technique et non pas en fonction de l'âge du véhicule.

1-7. Les dérogations possibles

Une autre préoccupation des habitant-es de l'Eurométropole concerne les véhicules à usages spécifiques. D'abord, les véhicules du quotidien, pour les personnes à mobilité réduite par exemple, les véhicules professionnels qui n'ont pas encore d'équivalent "propre", les véhicules d'urgence ou agricoles... Mais d'autres s'inquiètent pour les véhicules dont ils disposent sans les utiliser au quotidien, pour des usages particuliers, voire des passions. Ainsi, certains s'interrogent sur le devenir de leur camping-car, d'autres pour leur véhicule de collection ou leur véhicule ancien sans vignette spécifique ("youngtimer" par exemple). Certains professionnels de ces domaines-là (garagistes ou restaurateurs de véhicules notamment) alertent quant à la pérennité de leur entreprise si ces véhicules étaient amenés à ne plus circuler dans l'Eurométropole. « Quelles autorisations pour les véhicules d'urgence, de collection, VASP (Véhicule Automoteur Spécialement Aménagé), etc. ? ». « Il faut proposer des dérogations pour les personnes en situation de handicap ».

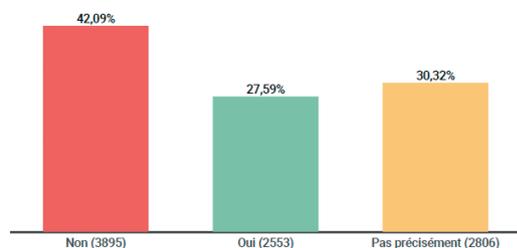
La loi LOM prévoit des dérogations obligatoires au niveau national dans les ZFE, notamment pour les véhicules d'urgence, pour les véhicules d'une personne titulaire d'une carte PMR (Personne à Mobilité Réduite) mais permet également d'envisager des ajustements à l'échelle locale. Les ateliers avaient justement pour objectif de faire la lumière sur ces questions pour ajuster les dérogations au plus près de la réalité locale. Voici les principales propositions à ce sujet :

Propositions

- ▶ **Accorder des dérogations aux voitures de collection.**
- ▶ **Accorder des dérogations aux motos de collection.**
- ▶ **Accorder des dérogations pour un usage limité du véhicule par semaine ou par mois.**
- ▶ **Accorder des dérogations aux voitures de personnes à mobilité réduite.**
- ▶ **Accorder des dérogations aux véhicules professionnels des marchands forains.**
- ▶ **Accorder des dérogations aux résident.es des premières et deuxièmes couronnes rejoignant les gares de l'Eurométropole.**
- ▶ **Accorder des dérogations aux VASP (ambulances, engins agricoles, camions poubelles, etc...).**
- ▶ **Exempter les gens habitant à plus de 30 kilomètres de leur lieu de travail si ce dernier se situe au sein de l'Eurométropole, même s'ils possèdent une voiture de Crit'Air 2.**
- ▶ **Accorder des dérogations aux personnes ayant souscrit un contrat d'assurance "Petit rouleur" lui interdisant de parcourir plus de 5000 km par an.**
- ▶ **Accorder des dérogations à tout.es celles et ceux qui ne trouveraient pas de matériels roulants alternatifs disponibles sur le marché à un coût viable pour leur entreprise.**

1-8. La mise en œuvre concrète de la ZFE

Avez-vous connaissance des aides mises en place par l'Eurométropole de Strasbourg dans le cadre de la Zone à Faibles Émissions et des solutions alternatives proposées



Source : questionnaire

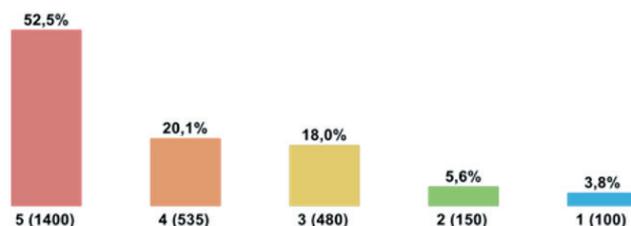
Estimez-vous avoir besoin d'accompagnement ou d'aides pour transformer vos mobilités



L'analyse du questionnaire révèle que 42% des répondant-es n'ont pas connaissance des aides qui seront mises en place par l'Eurométropole dans le cadre de la ZFE, près de 30% estimant qu'ils ne les connaissent pas dans le détail. Cela confirme un besoin exprimé lors des ateliers de rendre l'information à ce propos plus lisible et d'aller encore plus loin dans la communication : "Existe-t-il un mode d'emploi précis de la ZFE ?" avait demandé un représentant des artisans lors d'un des ateliers consacrés aux entreprises. De même, le numéro vert témoigne de ces interrogations puisque la grande majorité des appelant-es souhaitent en savoir plus sur les aides dont ils peuvent bénéficier (principaux motifs d'appels recensés). Pour rappel l'objet de la conférence citoyenne était de définir et d'ajuster, en lien avec les habitant-es, les dispositifs d'accompagnement aides à mettre en œuvre dans le cadre de la mise en application de la ZFE et les solutions de mobilités. C'est pourquoi, les dispositifs de communication mobilisés jusqu'à présent n'ont pas apporté d'informations précises sur les aides. Une campagne d'information grand public sera lancée à l'issue du processus délibératif d'octobre et permettra d'informer les usagers sur les aides et les dispositifs d'accompagnement mis en œuvre.

Dans le questionnaire en ligne, parmi les 30% de personnes qui estiment avoir besoin d'un accompagnement ou de bénéficier d'aides spécifiques pour transformer leurs mobilités, plus de 50% estiment qu'ils en ont fortement besoin. 38% jugent avoir un besoin d'accompagnement moyen à fort pour anticiper ces changements.

Évaluez de 1 à 5 votre besoin à être accompagné dans la transformation de vos mobilités (*5=besoin fort)

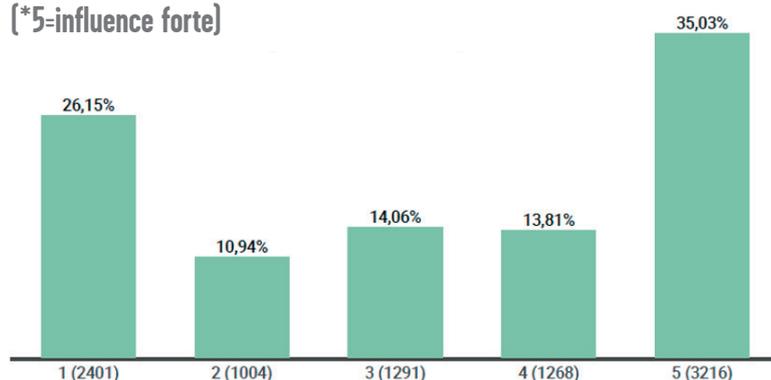


2- Des questions sur les effets de la ZFE

2-1. Les impacts individuels : les jeunes moins inquiets vis-à-vis de la ZFE

A travers le questionnaire, chaque participant-e a pu faire part de son ressenti vis-à-vis de l'impact potentiel de la ZFE. Plus de 60% des répondant-es estiment ainsi qu'elle aura un impact moyen (=3/5) à fort (=5/5) sur leurs déplacements et leurs mobilités à l'avenir.

Évaluez de 1 à 5 l'influence que va avoir la ZFE dans la transformation de votre mobilité de demain (*5=influence forte)



Source : questionnaire

Toujours d'après le questionnaire, 36,7% des hommes et 30,8% des femmes estiment qu'ils seront fortement impactés par la ZFE. Environ 25% des hommes et des femmes estiment à l'inverse qu'ils ne seront que faiblement impactés par la ZFE. Ces chiffres restent cependant à nuancer puisque les femmes ne représentent qu'un tiers des répondant-es. Si l'on s'intéresse cette fois-ci à l'âge des répondant-es, il semblerait que les tranches d'âges ne se sentent pas impactées de la même façon. Par exemple, parmi les 18-29 ans, plus de 55% estiment que la ZFE aura un impact faible (1) à moyen (3), alors que ces anticipations concernent 47% des répondant-es parmi les 50-59 ans. Cela peut en partie s'expliquer par des habitudes de déplacements (ou des charges familiales) asymétriques. À titre d'éclairage, lors de l'atelier consacré à l'inclusion sociale, l'expert de l'ADEUS³ avait précisé qu'aujourd'hui, « parmi les plus de 18 ans, tout le monde n'est pas titulaire du permis de conduire : de plus en plus de jeunes entre 25 et 35 ans font le choix de ne pas le passer, mais il est vrai que cela s'observe plutôt dans les catégories socioprofessionnelles les plus aisées ».

Les chiffres-clés

55%

des 18-29 ans estiment que la ZFE aura une influence faible (1) à moyenne (3)

25%

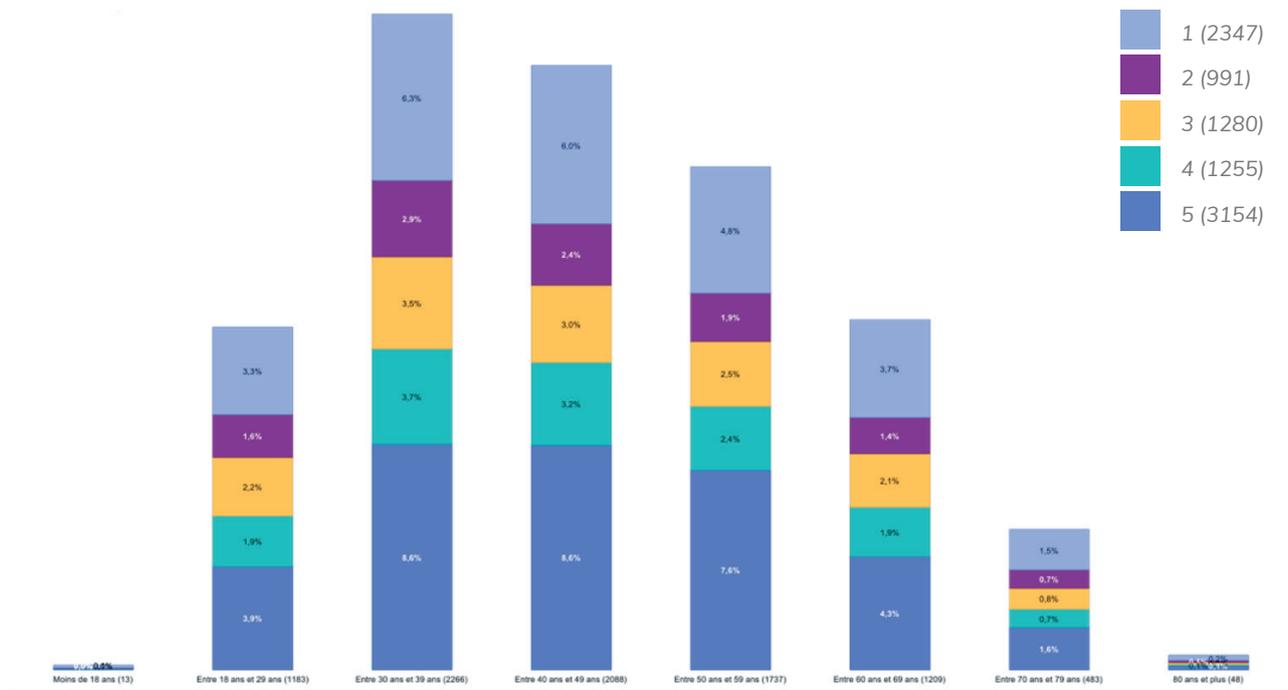
des 30/39 ans déclarent que la ZFE aura une influence faible (1) dans leurs mobilités

40%

des 50/59 ans déclarent que la ZFE aura une influence très forte (5) dans leurs mobilités



³ Agence de Développement et d'Urbanisme de Strasbourg



Source : questionnaire

2-2. La question de la justice sociale

Au-delà des impacts individuels de la mise en place de la ZFE, beaucoup de citoyen·nes soulèvent les enjeux de justice sociale. En effet, nous ne sommes pas tous·tes égaux face à la nécessaire transformation de nos mobilités. Ce constat est d'autant plus prégnant que les ménages les plus précaires sont souvent ceux qui possèdent les véhicules les plus anciens et donc les plus polluants. Toutefois, ces ménages sont aussi ceux qui dépendent simultanément le plus des transports en commun.

La ZFE ne risque-t-elle pas de créer des inégalités entre citoyen·nes et entre salarié·es, de pénaliser davantage encore celles et ceux qui sont déjà les plus défavorisés, les retraités et les personnes à faibles revenus ? La mise en place de la ZFE ne va-t-elle pas engendrer une contrainte financière trop forte pour des habitant·es ayant récemment changé de véhicules ? Comment tenir compte des différentiels d'usages pour ne pas pénaliser les petits rouleurs ? Certains participant·es expriment également un sentiment d'incompréhension face à des aides jugées parfois insuffisantes ou insatisfaisantes. D'autres évoquent déjà une Zone à Forte Exclusion. Pour éviter ce scénario pessimiste, l'Eurométropole souhaite justement s'appuyer sur les témoignages apportés au travers des différents dispositifs de participation pour définir des aides au plus proche des besoins de l'ensemble de ses habitants.

Les chiffres-clés

25%

des répondant·es étudiant·es et des cadres déclarent que la ZFE aura une influence faible (1) sur leurs mobilités

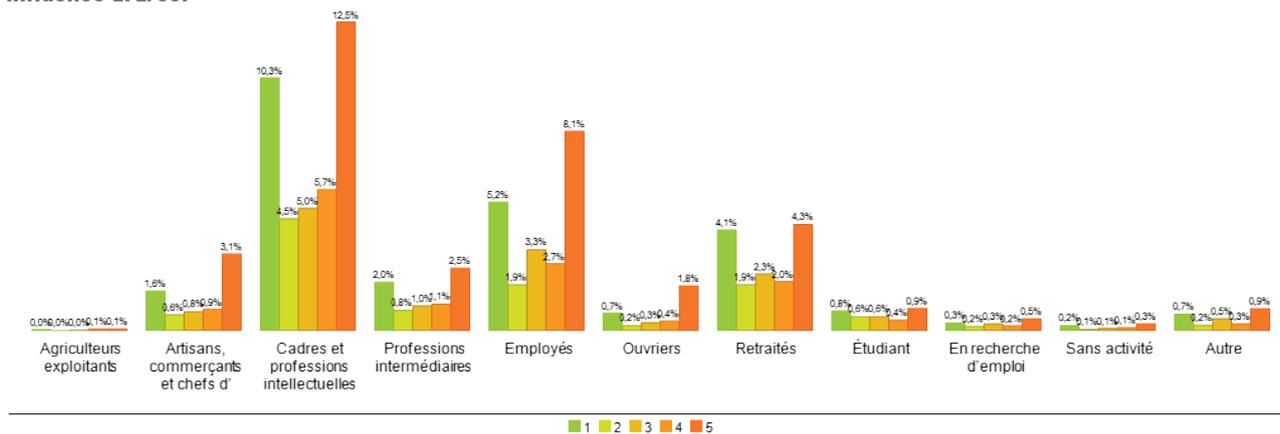
50%

des répondant·es ouvrier·eres déclarent que la ZFE aura une influence très forte (5) sur leurs mobilités

33%

des répondant·es cadres déclarent que la ZFE aura une influence très forte (5) sur leurs mobilités

Influence ZFE/CSP



Source : questionnaire

Propositions

- ▶ Revoir la tarification sociale et la grille des abonnements CTS.
- ▶ Instaurer la gratuité des transports en commun pour tous, ou l'accorder non pas selon l'âge mais selon les revenus.
- ▶ Renforcer la tarification solidaire de la CTS pour les séniors.
- ▶ Proposer une tarification sociale pour Citiz.
- ▶ Mettre en place des aides pour l'achat de Vélo à Assistance Électrique (VAE) et de vélos-cargos.
- ▶ Permettre des déductions fiscales en plus des aides.
- ▶ Prendre en compte l'accessibilité de tous (vélo, fauteuil...) dans l'ensemble des aménagements (parkings, gares...).
- ▶ Favoriser la diffusion de bonnes pratiques plutôt que l'application des sanctions.
- ▶ Mettre en place des transports à la demande pour les personnes âgées et à mobilité réduite.
- ▶ Réduire le prix des parkings-relais.
- ▶ Plafonner les tarifs des transports en commun.
- ▶ Retarder le calendrier pour laisser du temps aux personnes les moins favorisées.
- ▶ Réaliser une étude d'impact de la ZFE sur les ménages précaires.
- ▶ Baisser les tarifs des trains.
- ▶ Simplifier les procédures permettant d'accéder aux différentes aides financières.
- ▶ Prendre en compte "le reste à vivre" des ménages plutôt que leurs revenus.

Les chiffres-clés

50%

des répondant·es utilisateur·rices de véhicules professionnels provenant d'autres communes l'utilisent de manière quotidienne

25%

des répondant·es utilisateur·rices du train proviennent d'autres communes hors de l'Eurométropole

Près de la moitié des entreprises de l'EMS ont des salarié·es résidant hors de l'EMS. Parmi elles, plus de la moitié a au moins 50% de ses effectifs concernés.

Pour beaucoup de salarié·es, il n'est pas économiquement envisageable de changer de véhicules pour effectuer le trajet domicile/travail lorsqu'ils·elles habitent hors de l'EMS et que l'employeur·euse est basée sur le territoire de l'EMS.

2-3. La question de la justice territoriale

Outre l'enjeu de justice sociale que soulève la mise en place de la ZFE, un enjeu primordial a été mis en lumière au fil des débats, celui de la justice territoriale. En effet, l'Eurométropole est un territoire attractif qui attire et concentre d'importants flux dépassant souvent ses frontières. Les territoires n'étant pas tous reliés de la même façon au réseau de transports en commun, pas tous aussi bien desservis en termes d'amplitudes horaires ou géographiques, pas tous aussi bien dotés de moyens de transports alternatifs comme le vélo ou de bornes de recharge pour les véhicules électriques, les différents secteurs de l'EMS ne sont pas égaux face à la mise en œuvre de la ZFE. Ainsi, le questionnaire montre le fait que les Strasbourgeois·es seront généralement moins impacté·es que les habitant·es des communes de 2ème couronne même si des spécificités individuelles ou de territoires peuvent exister.

Au-delà des flux internes à son territoire, la ZFE aura évidemment un impact sur les flux hors de ses frontières, à la fois sur des flux périphériques et pendulaires. Ainsi, comment garantir l'attractivité et l'accessibilité de l'EMS pour tous et toutes y compris des non-résidents ? La ZFE ne risque-t-elle pas de créer des inégalités entre celles et ceux qui résident en dehors de la métropole et celles et ceux qui résident à l'intérieur ? Qu'advient-il des non-résident·es visiteur·euses occasionnel·les doté·es à circuler ? Bénéficieront-ils·elles de dérogations ou devront ils·elles s'acquitter d'un droit d'usage exceptionnel ? Quel impact la ZFE aura-t-elle sur les mobilités de loisirs et de vacances en dehors de l'EMS (exemple du véhicule diesel qui permettait de faire des longues distances à moindre coût que l'essence) ?

Lors des ateliers en ligne dédiés aux entreprises, la question de la justice territoriale a été évoquée également sous le prisme de l'attractivité économique : comment faire en sorte que les entreprises situées à l'intérieur de l'Eurométropole ne soient pas pénalisées par une "inaccessibilité" symbolique (camions venants de l'étranger qui ne peuvent circuler) vis-à-vis des entreprises en dehors de l'Eurométropole ? La ZFE risque-t-elle d'engendrer une perte de compétitivité ? Un recul ou une récession de la vie économique locale vis-à-vis de territoires européens n'ayant pas les mêmes normes restrictives envers les véhicules les plus polluants ?

— Echos de témoignages divers recueillis à ce propos :

« Je viens d'une petite commune située à 30 mn de Strasbourg, sans transports en commun, et je prends mon véhicule personnel pour me rendre au travail à Strasbourg-Hautepierre à 4 horaires professionnels différents. J'ai un véhicule diesel Crit'Air 2 pour lequel j'ai déjà dû payer 1 300 euros de malus écologique. Je n'ai pas les moyens d'acheter un nouveau véhicule. Comment cela se passera pour moi et pour ceux qui se trouvent dans la même situation que moi ? Quelles solutions pouvez-vous me proposer ? »

« Quelles solutions y-a-t-il pour tous ceux qui habitent en dehors de l'EMS et qui s'y rendent fréquemment pour travailler, pour leur rendez-vous médicaux, pour rendre visite à leur famille, etc. ? »

« Je travaille en dehors de l'Eurométropole et aussi en équipe. Je ne peux donc pas prendre les transports en commun. Je dépends de ma voiture pour travailler. »

« Les sites industriels vont devoir reconsidérer leurs futures implantations dans la région si certains camions ne peuvent plus circuler au sein de l'Eurométropole. »

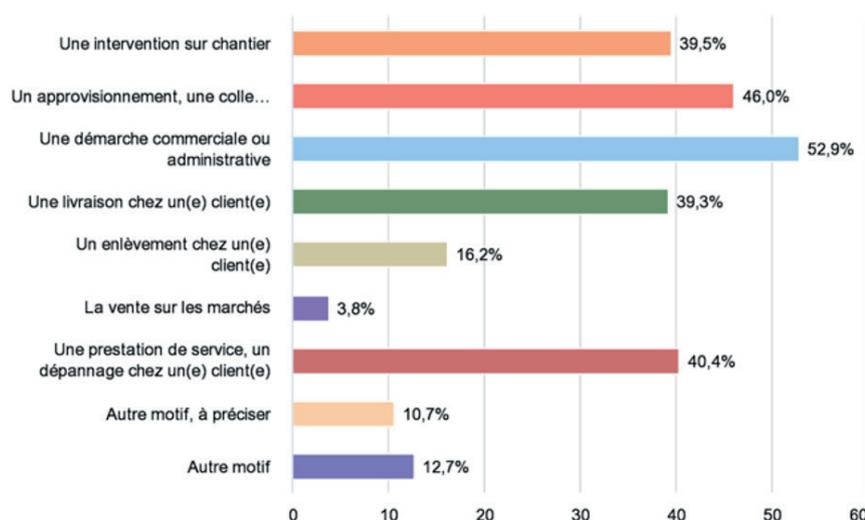
Propositions

- ▶ Instaurer la gratuité des transports en commun notamment pour les gens habitant loin du centre qui ne peuvent ni prendre le vélo ni marcher.
- ▶ Mettre en place une tarification de transport intégrée sur les lignes transfrontalières de transports en commun de proximité et notamment pour le tram.
- ▶ Élargir les horaires de transports en commun de jour comme de nuit pour pouvoir traverser la frontière.
- ▶ S'inspirer du modèle danois : en établissant une distance maximale de 500m entre un logement et un arrêt de transport en commun.
- ▶ Adapter les horaires sur le Réseau Express Métropolitain (REM) avec les liaisons transfrontalières.
- ▶ Ouvrir l'accompagnement aux habitant-es qui résident en dehors de l'Eurométropole et sont aussi touché-es par la mise en place de la ZFE, et ce à travers un soutien des communautés de communes et de la Région Grand Est.
- ▶ Rendre l'abonnement unique (tram + train) aussi accessible aux habitant-es hors EMS.
- ▶ Mettre en place des navettes de proximité dans les quartiers (qui desservent plusieurs équipements publics ou lieux d'activités - ex: école, poste,...).
- ▶ Proposer des Vélhop ou autre moyen de transport en libre-service pour les zones excentrées des lignes de transport en commun
- ▶ Instaurer des aides spécifiques pour les petites communes.
- ▶ Augmenter les aides pour les habitant-es de deuxième couronne.
- ▶ Instaurer une aide à l'acquisition de logement dans l'EMS, dont les prix de l'immobilier élevés repoussent les acquéreur-euses potentiel-les hors de l'EMS et les contraignent à utiliser leur voiture, pour se rendre notamment sur leur lieu de travail.

2-4. Les risques économiques de la ZFE

Plus généralement, les entreprises s'interrogent sur l'impact économique que va générer le renouvellement de leurs flottes, afin de répondre aux exigences de la ZFE. Beaucoup d'entre elles ont été fragilisées avec la crise sanitaire de la COVID-19. Certaines se posent même la question de déménager hors des frontières de l'Eurométropole. D'autres s'inquiètent de la possibilité de perdre une main d'œuvre déjà difficile à recruter dans certains secteurs, car leurs employé-es préféreront parfois changer d'entreprise plutôt que de changer de véhicule. Et celles qui ont un rayonnement national voire international s'interrogent quant à leur capacité d'agir sur des flottes de véhicules extérieurs (80% des poids-lourds qui circulent dans le Port autonome de Strasbourg n'appartiennent pas aux entreprises implantées sur place) et risquent donc de voir leurs clients/partenaires ne plus pouvoir se rendre jusqu'à eux. Aujourd'hui, d'après l'enquête auprès des entreprises, la moitié des entreprises répondantes effectuent des déplacements dans l'Eurométropole pour des motifs commerciaux ou administratifs.

Part des entreprises selon les motifs de déplacements dans l'EMS



Source : enquête entreprises 2021

La moitié des entreprises interrogées a fait part de propositions ou d'observations concernant principalement le manque d'alternatives sur le marché pour certains types de véhicules, le manque de moyens financiers pour remplacer la flotte, des demandes d'aménagements (places de stationnement, arceaux vélos, bornes électriques, transports en commun...) et d'inquiétude à propos du calendrier et de l'impact du scénario de la ZFE sur leur activité économique.



— Témoignages d'acteurs économiques :

« L'objectif de la Chambre de Commerce et d'Industrie dans cette future réglementation, est de maintenir l'activité économique. Même si on est conscient de l'enjeu de santé publique, on a besoin que les entreprises puissent se maintenir en bonne santé économique, surtout après la crise sanitaire qu'on vient de traverser, pour continuer à faire évoluer le territoire et lui garder son attractivité »

« Aujourd'hui on n'a aucune visibilité économique sur ce qu'il va se passer ces prochains mois pour nos entreprises. Le juge de paix, c'est notre niveau d'activité et le chiffre d'affaires. »

« Il faudrait mettre en place un accompagnement auprès des professionnels pour une meilleure analyse des déplacements, une analyse de leurs contenants (ex : fluides automobiles) et de leurs pratiques de métiers, afin que la ZFE ne leur impose pas trop de contraintes supplémentaires et leur permettent de disposer de véhicules adaptés. »

« En tant qu'agriculteur et associé de magasin en plein centre de Strasbourg, si l'interdiction des véhicules diesel se met en place, je ne serai pas capable financièrement de changer de véhicule et je ne pourrai plus livrer les commerces de Strasbourg qui représentent actuellement une grosse part de mon chiffre d'affaires. »

« Quand on ne maîtrise que 20% de son approvisionnement, le dialogue avec les transporteurs est essentiel. »

« Comment gérer l'affrètement des poids-lourds au-delà de meilleurs standards actuels quand une entreprise ne gère que 10% de ses flux ? »

Propositions

- ▶ Augmenter les **aides aux entreprises** pour leur permettre de renouveler leur flotte.
- ▶ Développer (via l'outil Optimix) **les plans de mobilité dans les entreprises.**
- ▶ **Aider les entreprises dans leurs transitions pour s'adapter à la ZFE.**
- ▶ Prendre **contact avec la Chambre de Métiers pour trouver des solutions adaptées à l'approvisionnement des chantiers.**
- ▶ **Proportionner les aides aux entreprises en fonction du nombre de véhicules concernés par le renouvellement de leur flotte.**
- ▶ Inciter les entreprises à mettre en place le **forfait mobilité durable jusqu'à 400€/an pour leurs salariés.**

2-4. Les effets pervers et paradoxes écologiques

Enfin, les dernières interrogations quant aux effets ou aux impacts de la ZFE tournent autour du paradoxe écologique que cela pourrait engendrer. Rendre obsolète ou détruire des véhicules qui peuvent encore fonctionner ne constitue-t-il pas une contradiction écologique ? Cela ne risque-t-il pas d'engendrer de grandes consommations de matières et d'énergie ? La ZFE ne sera-t-elle pas génératrice d'importantes quantités de déchets ? Ne va-t-elle pas intensifier la production de véhicules électriques aux batteries pour le moment encore difficilement recyclables ?

Propositions

- ▶ Encourager le retrofit pour éviter d'amener des véhicules en capacité de rouler à la casse.
- ▶ Privilégier la mise en place d'une aide à l'achat de vélo mécanique plutôt qu'électrique.
- ▶ Encourager les mobilités actives en développant des infrastructures favorables aux piétons et vélos, tout en réduisant la place de la voiture à travers la mise en place de pistes cyclables, de passages adaptés (moins de feux rouges, adapter les feux rouges aux cyclistes avec par exemple l'autorisation de tourner à droite ou d'autres signalétiques spécifiques).
- ▶ Mettre en place une politique volontariste et ambitieuse de développement des infrastructures pour renforcer le développement des mobilités douces.
- ▶ Aider les habitant-es /entreprises faisant le choix d'une mobilité par traction animale.



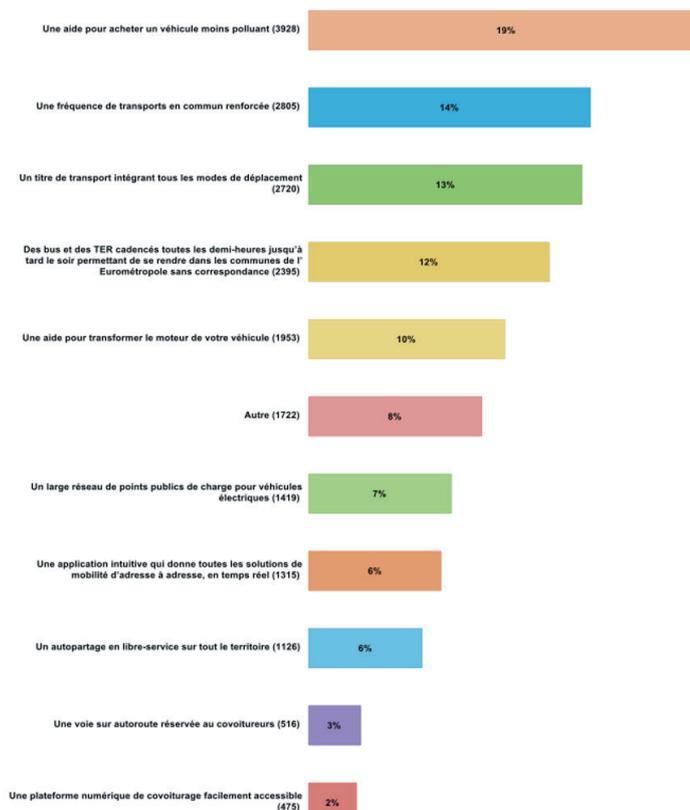
III. Repenser nos mobilités

1- Quatre enjeux transversaux pour des mobilités alternatives

Les aides à mettre en œuvre pour acheter ou changer de véhicules (pour les particuliers ou professionnels) sont les solutions à privilégier selon les citoyen-nes qui ont participé à cette conférence citoyenne car elles semblent être les plus simples à mettre en oeuvre. Mais ce ne sont pas les seules solutions qui ont été envisagées et proposées pour repenser l'avenir des mobilités dans l'aire métropolitaine.

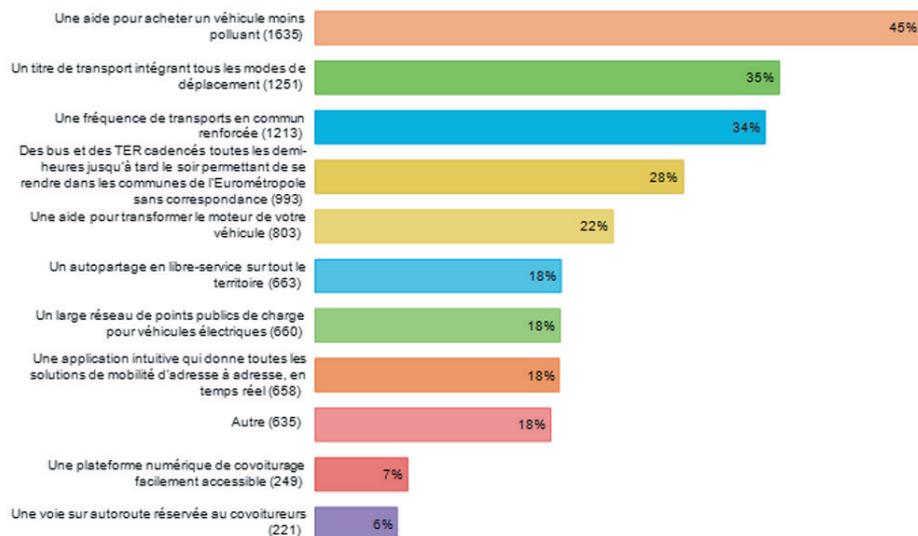
De nombreuses pistes mode par mode ont été évoquées à travers les différents dispositifs. Avant de les développer, 4 pistes transversales d'amélioration majeures paraissent émerger pour assurer de meilleures mobilités demain et des alternatives durables à la voiture individuelle.

Si vous ne pouvez plus utiliser votre véhicule, quelles solutions vous seraient préférables pour assurer vos déplacements demain ?
[* Vous pouvez cocher jusqu'à 4 items]

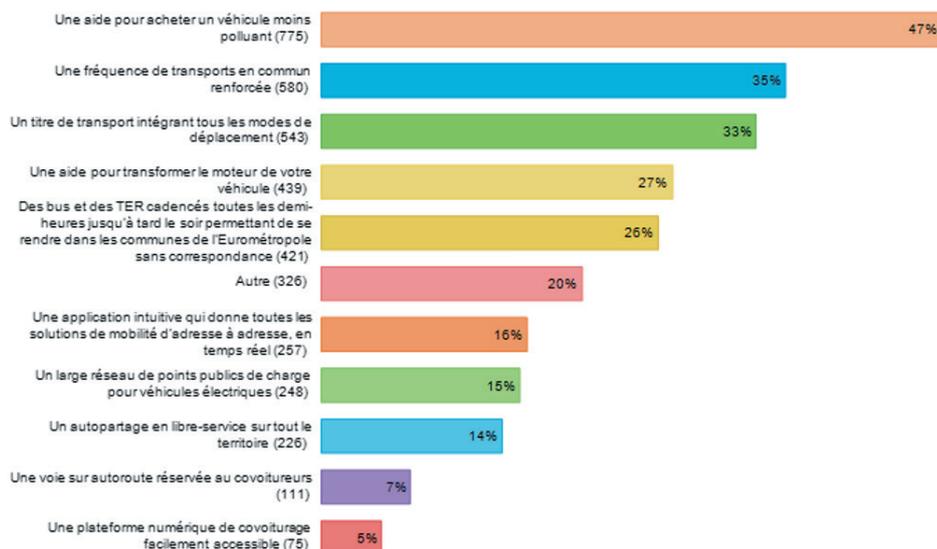


Source : questionnaire

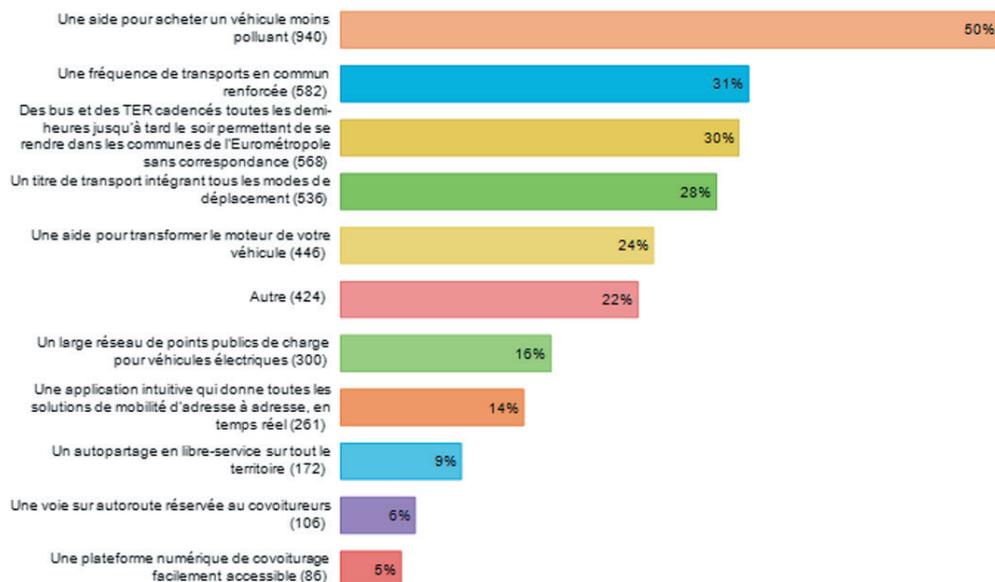
Strasbourg



Première couronne



Deuxième couronne



1-1. Renforcer les infrastructures et les services

Le développement de mobilités alternatives à la voiture individuelle passe par un encouragement des usager-es à leur utilisation. Pour cela, un des principaux moyens est le développement d'infrastructures accessibles, fiables et sécurisées. Actuellement, les citoyen-nes ont fait part d'un manque d'infrastructures pour des modes alternatifs (réseaux et maillage, voiries, aménagements divers), mais aussi d'un manque de services (flotte, cadencement, information), enfin de la nécessité de massifier l'offre liée aux différents modes de déplacement.

« Comment se rendre sur son lieu de travail quand la voiture est la seule possibilité pour des gens qui ont un travail posté de nuit et de jour ? »

« Mon lieu de travail est mal desservi, je ne peux m'y rendre qu'en voiture, et donc je rentre à Strasbourg où j'habite, en voiture. La ZFE me pénaliserait fortement. »

Propositions

- ▶ **Mettre en place une politique d'aménagement du territoire :** localisation des emplois et des logements en fonction de leur accessibilité.
- ▶ **Supprimer toutes les doubles voies voitures dans le cœur de ville,** pour laisser place à de nouveaux usages.
- ▶ **Mettre en place des Zones à Trafic Limité en plus de la ZFE** pour aider au changement de pratiques.
- ▶ **Tracer une ceinture autour de Strasbourg (intégrant l'Allemagne)** et permettant d'éviter le centre de l'EMS à tous les usager-es qui le souhaiteraient.
- ▶ **Imaginer de nouvelles façons de se croiser** pour les différents modes de transports.
- ▶ Développer des zones à vitesse limitée (-30 km/h).
- ▶ Interdire le secteur de la Grande île de Strasbourg aux automobilistes sans dérogations particulières ou qui ne sont pas d'utilité publique.
- ▶ Mettre en place **des trains ou bus 24h sur 24h.**
- ▶ Aménager **une voie sur l'autoroute pour les véhicules électriques et hybrides.**
- ▶ **Favoriser et harmoniser le télétravail** pour réduire la quantité de véhicules sur les routes.
- ▶ **Imaginer un réseau de voies cyclables très performant, donnant la priorité aux 2 roues** à tous les carrefours et pourquoi pas des couloirs cyclables couverts, empêchant d'arriver mouillées à destination.
- ▶ Financer la recherche sur des protections de pluie/vent ingénieuses pour favoriser les modes de déplacements doux : système de protection contre la pluie aux feux-rouges pour les vélos par exemple, aide à l'équipement des habitant-es pour acheter des habits techniques de pluie...
- ▶ **Promouvoir la mutualisation et la concentration des flux.**



1-2. Faire connaître les modes alternatifs et leur efficacité

Si un travail de développement des mobilités alternatives reste à faire, de nombreuses solutions existent déjà mais sont souvent méconnues d'une partie des usager-es. Cette **méconnaissance des modes alternatifs et de leur efficacité (temps/distance)** résulte généralement d'un manque de communication et d'information pédagogique suffisante sur les solutions de mobilité alternatives à la voiture.

« Au-delà des envies de changer de comportement, il faut également lever les craintes construites socialement sur la projection du déplacement – par exemple : 'si je prends les transports en commun ça va être plus long' – et permettre aux personnes d'essayer ces pratiques. Les tests gratuits sur une courte période sont les meilleurs moyens de convaincre ! »

« Il faut que les publics les plus concernés par ces aides (populations précaires, peu sensibilisées sur les questions de mobilités douces) soient bien informés sur ces services et les bénéfices qu'ils peuvent en tirer. »

Propositions

- ▶ Sensibiliser aux **coûts des différents modes à travers un comparateur de coûts.**
- ▶ Communiquer largement à travers un **guide sur les solutions de mobilité existantes** et les bonnes pratiques (exemple sur le Pass Mobilité et son intérêt).
- ▶ **Adapter le Pass Mobilité** aux usages.
- ▶ Organiser **une journée "automobile"** pour la sensibilisation des usager-es à tous les enjeux, impacts et risques liés à ce mode déplacement.
- ▶ **Développer massivement le chèque mobilité** permettant de donner la possibilité d'aller vers un mode alternatif à la voiture individuelle.
- ▶ Assurer une **meilleure diffusion du forfait mobilité durable par les employeurs.**
- ▶ **Promouvoir l'éducation à la multimodalité pour les cyclistes et piétons.**
- ▶ Mettre en place des **tests de l'autopartage** pour en faciliter l'usage.
- ▶ Développer **une plateforme et une application à l'échelle de la métropole** pour favoriser le covoiturage.
- ▶ Créer avec le concours de la future agence du climat, un **livret Mobilités d'accompagnement personnalisé pour chaque foyer en fonction des besoins** et de la situation de chacun de ces membres. Ainsi tout un chacun pourra choisir en connaissance de cause sa solution optimale pour son besoin particulier du moment.
- ▶ **Formation de personnes relais dans les communes** pour aider à la prise en main des applications CTS, Fluo, etc.



1-3. Assurer l'intermodalité et l'interopérabilité des différents réseaux de transport

Un des principaux enjeux en termes de mobilité est de garantir la connectivité entre les différentes infrastructures. Si l'objectif est bien évidemment de permettre à toutes d'effectuer un trajet direct, rapide et sécurisé, celui-ci peut se faire en empruntant plusieurs moyens de transport, c'est le principe d'intermodalité. Comment accroître et faciliter l'intermodalité, la continuité des réseaux ? Comment favoriser et améliorer l'interopérabilité, à l'échelle régionale comme avec la région frontalière allemande ?

L'enjeu est alors de garantir la continuité des réseaux, leur bon raccordement mais aussi la meilleure accessibilité possible pour permettre de passer rapidement de la marche au vélo, du vélo ou de la voiture au tram, etc.

« Les temps de transports et les éventuelles correspondances obligatoires peuvent effectivement décourager les gens. Il faut développer l'information multimodale, notamment sur le terrain. »

« Urban Logistic Solutions (ULS) développe la livraison depuis la voie d'eau jusqu'au client final via vélo-cargos. Ceci ne règle pas le problème de la zone moins dense mais le canal de la Marne au Rhin permet d'offrir des solutions vertueuses sur et pour le territoire. »

Propositions

- ▶ **Développer une application multimodale** indiquant les avantages financiers des transports en commun, les gains en termes d'émissions par mode, etc.
- ▶ **Développer des places réservées aux vélos dans les trams.**
- ▶ **Garantir l'accès aux P+R et la transition avec les autres modes de transport.**
- ▶ **Développer des bus-remorques** pour accueillir les vélos à l'avant ou à l'arrière du véhicule sur des trajets plus longs.
- ▶ **Faciliter l'accès aux gares en modes actifs** (vélos/piétons).
- ▶ **Accorder les horaires des bus et ceux des trams**, pour pouvoir mieux assurer les correspondances.
- ▶ **Développer l'intermodalité en première et deuxième couronne urbaines**, au-delà du tram.
- ▶ **Développer l'intermodalité avec des parkings en silos en entrée de ville.**
- ▶ **Développer le stationnement aux abords des gares.**
- ▶ **Développer des "Tram-vélos"** avec par exemple une fréquence d'1/10.
- ▶ **Établir un partenariat durable avec la SNCF et la Région Grand Est** pour multiplier le nombre de TER, notamment aux heures de pointe.
- ▶ **Donner une plus large place aux Engins de Déplacement Personnel Motorisés (par exemple : trottinette, gyropode, ...)**, permettre à ceux-ci une plus grande liberté de circulation comme l'interdiction de circuler hors ville en l'absence de voie cyclable alors que les cycles peuvent emprunter les départementales et nationales.
- ▶ **Mettre en place du canoë-partage sur l'Ill.**

1-4. Garantir la sécurité pour toutes et tous, le civisme et la cohabitation entre les modes de transports

L'utilisation des mobilités alternatives passe par leur appropriation par les usager-es, pour cela il est crucial que celles-ci soient sûres, tant sur le plan de l'usage que du partage de l'espace public. L'enjeu soulevé est alors de trouver des solutions pour garantir la sécurité, le civisme et la cohabitation harmonieuse des usager-es à l'intérieur et entre les différents modes de transports.

« Beaucoup de femmes ont peur lors de leurs déplacements, notamment la nuit ou lorsqu'elles travaillent en horaires décalés. Cela les conduit à devenir des auto-solistes par défaut. Comment faire pour qu'elles se sentent plus en sécurité dans la rue ou les transports en commun ? »

Propositions

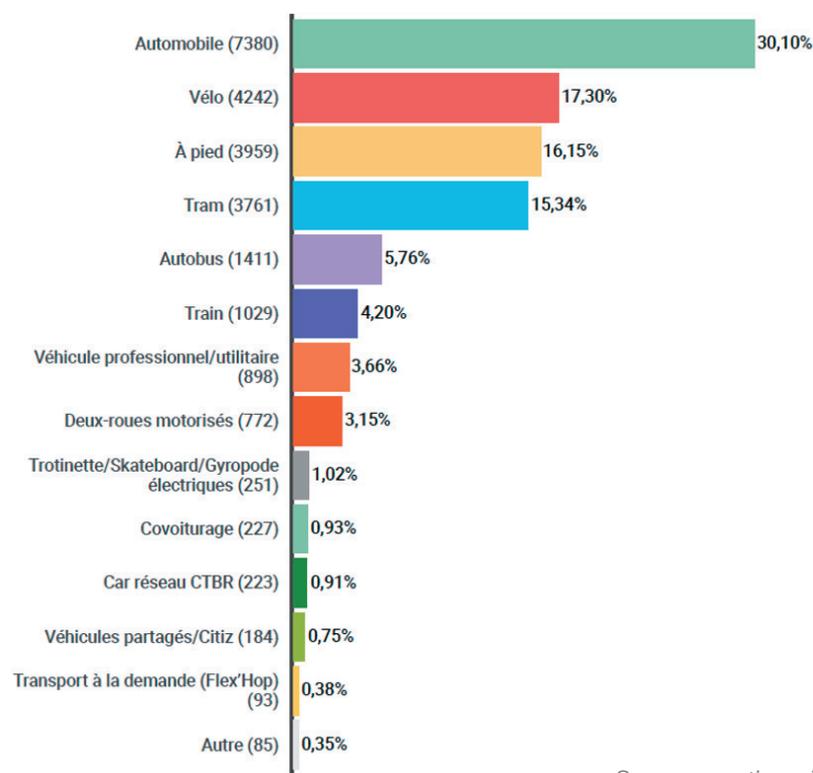
- ▶ Renforcer la sécurité dans les transports en commun.
- ▶ Travailler sur le sentiment de sécurité, notamment la nuit dans le tram.
- ▶ Sécuriser les pistes cyclables.
- ▶ Renforcer l'éducation des cyclistes pour accroître la cohabitation avec les piétons.
- ▶ Instaurer et sécuriser des parkings à vélos.
- ▶ Fluidifier le trafic.
- ▶ Augmenter le nombre de stations de trams et la fréquence des trams le soir, pour la sécurité des femmes.
- ▶ Généraliser les zones 30 dans l'ensemble des territoires urbains de l'EMS.
- ▶ Mettre en place des feux verts clignotants selon le modèle autrichien.

2- Des problématiques et des enjeux spécifiques par mode

A. État des lieux général des mobilités au sein de l'Eurométropole

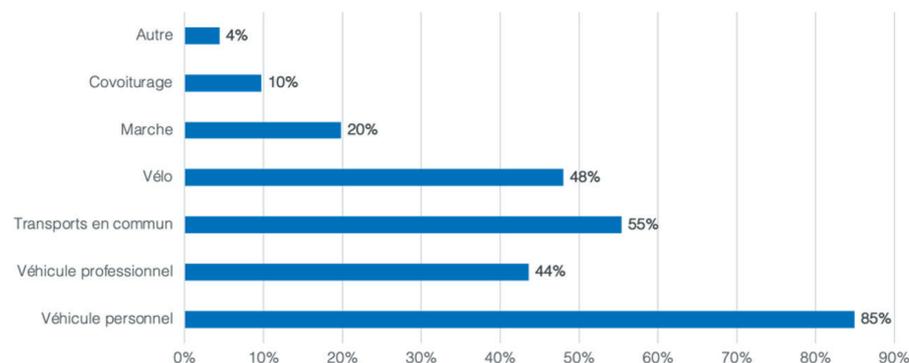
Grâce au questionnaire et à l'enquête auprès des entreprises, un état des lieux sur les mobilités a pu être établi. Globalement, le nombre de répondant-es par commune est assez représentatif en termes de population. Le mode de déplacement le plus utilisé est la voiture. En second vient le vélo suivi de près par la marche à pied. En revanche, on peut remarquer que les modes alternatifs comme l'autopartage et le co-voiturage sont encore assez minoritaires.

Comment vous déplacez-vous sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg



Source : questionnaire

Modes de déplacement utilisés par les salariés des entreprises implantées dans l'EMS



Source : enquête entreprises 2021

Les chiffres-clés

Le véhicule personnel est utilisé dans une majorité des entreprises avec salariés implantées dans l'EMS pour se rendre sur leur lieu de travail. Cependant, le vélo et les transports en commun sont utilisés dans près de la moitié de ces entreprises. domicile/trajet lorsqu'ils habitent hors de l'EMS et que l'artisan qui les emploie est basé sur le territoire de l'EMS.

En deuxième position vient les transports en commun (55% des salariés des entreprises implantées dans l'EMS)

Les chiffres-clés

40%
des répondant·es de moins de 18 ans souhaitent des solutions d'auto-partage en libre-service sur tout le territoire

30%
des répondant·es au questionnaire utilisent la voiture personnelle

Parmi les utilisateur·trices de l'automobile,
48% disent l'utiliser de manière quotidienne, et 30% quelques fois par semaine.

3,66%
des répondant·es utilisent un véhicule professionnel ou utilitaire pour se déplacer.

Seul 1%
des répondant·es utilisent le covoiturage

La moitié des hommes et femmes souhaitent une aide pour acheter un véhicule moins polluant

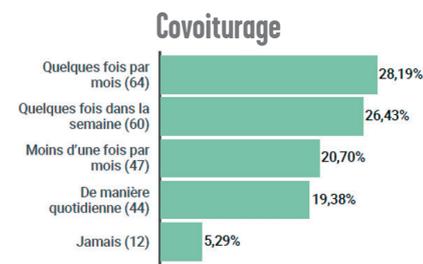
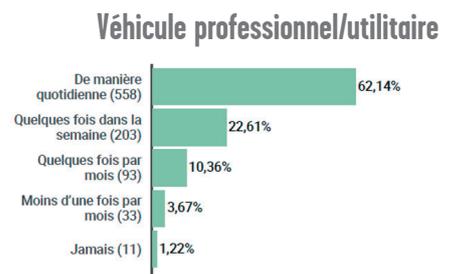
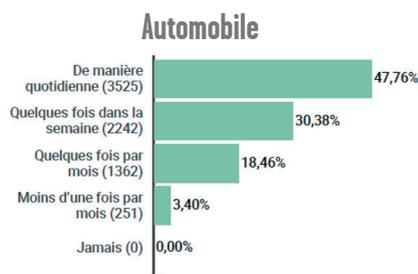
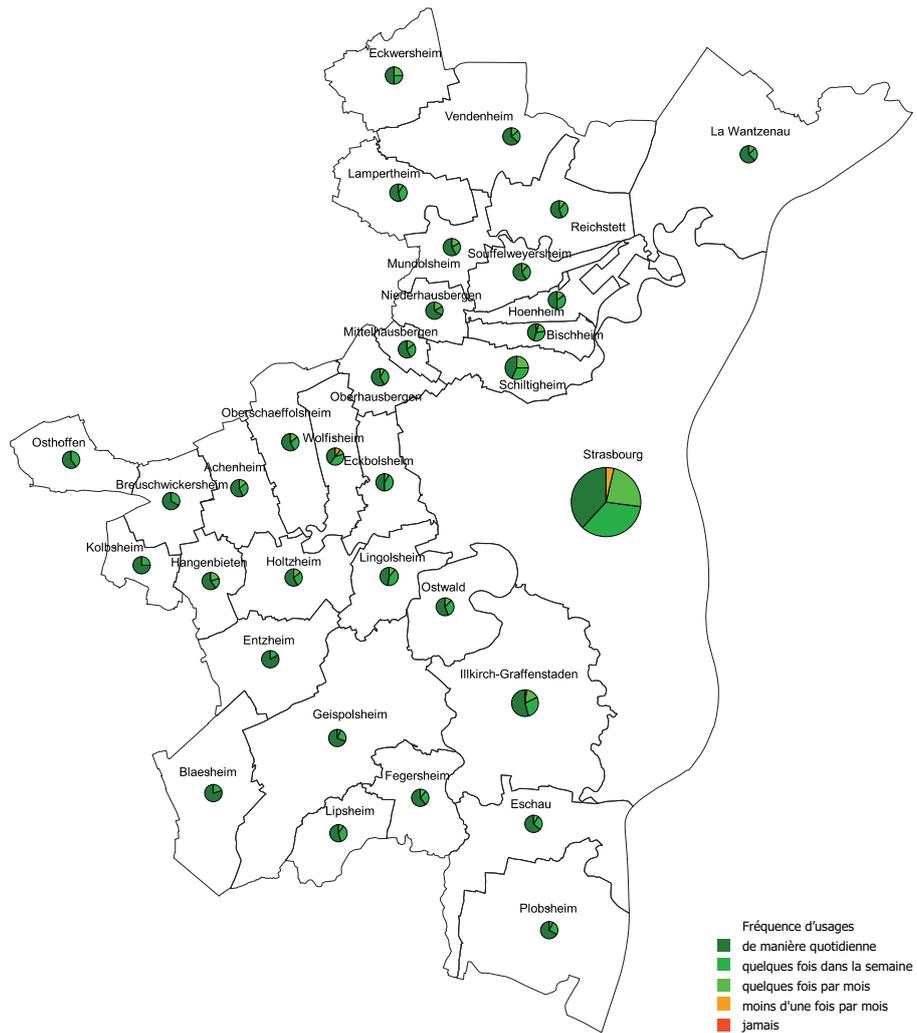
17%
des répondant·es cadres souhaitent des solutions d'auto-partage en libre-service sur tout le territoire

44%
des répondant·es cadres souhaitent une aide pour acheter un véhicule moins polluant

16%
des retraité·es souhaitent une aide pour transformer le moteur de leur véhicule

L'usage d'un véhicule privé pour des trajets professionnels se fait dans environ 50% des entreprises. Les entreprises qui ont le plus recours à cette pratique sont les TPE.

B. Véhicules individuels, auto-partage et covoiturage



Source : questionnaire

Dans les ateliers en ligne, une fois la crainte évoquée sur son véhicule individuel et les éventuels besoins d'aides financières pour en changer, les discussions se sont régulièrement tournées vers les véhicules partagés (location courte ou longue durée). Les principales interrogations étaient les suivantes : **comment développer le free-floating** pour ces catégories de véhicules ? **Comment faire progresser le civisme** des usager-es de véhicules en auto-partage ?

Les professionnels quant à eux ont exprimé des besoins pour des alternatives avec des véhicules électriques plus compatibles avec certaines de leurs activités : **Comment tenir compte des besoins des professionnels et de certains particuliers** vis-à-vis de l'autonomie et des capacités à l'heure actuelle des véhicules électriques qui sont soit inexistants ou alors trop onéreux.

« Il faut dire aux gens que la voiture c'est comme les antibiotiques, ce n'est pas automatique ! En revanche, il ne faut pas non plus interdire la voiture et dire aux personnes qui ne peuvent s'en passer, et leur dire que ce n'est pas grave d'y avoir recours lorsqu'elles en font un bon usage. »

« Il y a trop de véhicules qui dorment dans les rues, il faudrait tous les partager ! »

Propositions

- ▶ Favoriser les locations longues durées pour les véhicules électriques (pas de problème d'usure de la batterie).
- ▶ Développer des systèmes de locations occasionnelles (Citiz, loueurs, constructeurs louent des véhicules thermiques 30j/an).
- ▶ Développer l'auto-partage en dehors du centre de Strasbourg (Citiz & Yea !).
- ▶ Développer l'offre de stations de gaz à proximité des zones commerciales et industrielles.
- ▶ Augmenter le nombre de stations à hydrogène et GNV dans l'EMS.
- ▶ Adapter les tarifs de l'autopartage à un usage plus fréquent.
- ▶ Développer l'autopartage avec un tarif solidaire.
- ▶ Mettre en place un comparateur de prix entre l'usage de l'autopartage et la possession d'une voiture personnelle.
- ▶ Mutualiser l'acquisition des véhicules (caution, assurances).
- ▶ Mettre en place des chauffeurs bénévoles.
- ▶ Développer des transports solidaires et collectifs : trouver des solutions nouvelles ex intervillage.
- ▶ Mutualiser les véhicules des particuliers et réduire les véhicules qui ne circulent pas sur l'espace public.
- ▶ Atteindre la masse critique qui manque en termes de co-voiturage.
- ▶ Mettre en place des solutions d'accompagnement pour le covoiturage.



Propositions ^(suite)

- ▶ Mettre en place des solutions d'assurances pour l'autopartage car dans le prêt de voiture c'est souvent à la charge du propriétaire, donc cela n'incite pas à partager son véhicule.
- ▶ Développer un Pass circulation libre : prendre sa voiture avec une vignette interdite pour un nombre de jours limité : étudié au cas par cas.
- ▶ Soutenir les aides de Pôle emploi pour passer rapidement le permis (en moins de 6 mois par exemple).
- ▶ Développer des aides à l'achat ou mise à disposition de taxi à la demande (ex. pour personnes âgées).
- ▶ Développer des aides à la location de voitures : pour les usages de loisirs par ex.
- ▶ Renforcer le développement des bornes électriques sur le territoire (charge lente sur voirie en particulier dans les quartiers périphériques ou mal desservis par les autres transports).
- ▶ Installer des bornes de recharge électrique dans les logements collectifs.
- ▶ Aider les bailleurs à installer des bornes de recharge électrique dans les logements collectifs.
- ▶ Mettre en place des aides à l'installation de bornes électriques chez les salariés qui rentrent avec la camionnette de l'entreprise chez eux le soir.
- ▶ Interdire l'immatriculation de nouveaux véhicules diesel dans l'Eurométropole pour un passage à une autre motorisation en douceur.
- ▶ Faciliter l'achat groupé de véhicules pour les entreprises.
- ▶ Développer une plateforme d'autopartage spécialisée pour les petits commerçants incluant des véhicules utilitaires.
- ▶ Conserver une flotte d'autopartage diesel à l'extérieur de l'EMS pour les déplacements longues distances.
- ▶ Offrir des éco-chèques pour les personnes se séparant de leurs véhicules polluants.
- ▶ Mise en place de taux 0% pour le remplacement du véhicule.
- ▶ Sur le principe du malus écologique, **faire payer une amende ou une taxe (indexée sur les revenus) à toutes les personnes souhaitant utiliser leur véhicule personnel quel qu'il soit (même Crit'Air 0) pour des trajets inférieurs à 10 km au sein de l'Eurométropole.**

Les chiffres-clés

26,91%

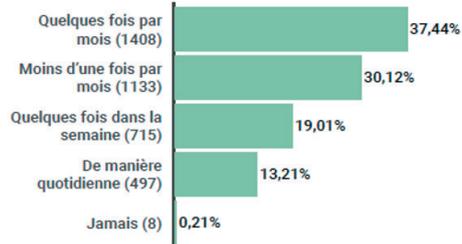
des répondant·es au questionnaire utilisent les transports en commun (tram, bus, train, car)

50%

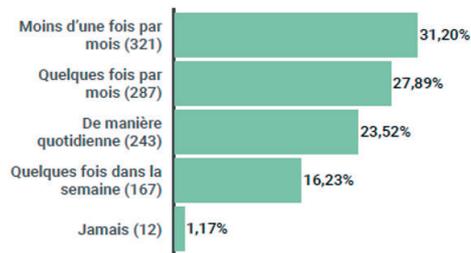
des étudiant·es souhaitent une fréquence de transports en commun renforcée

C. Transports en commun

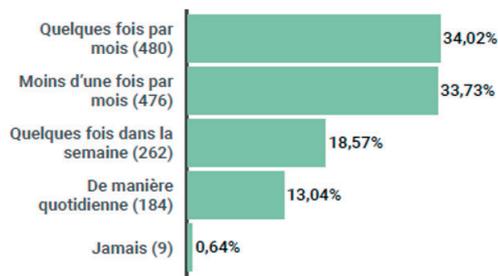
Tram

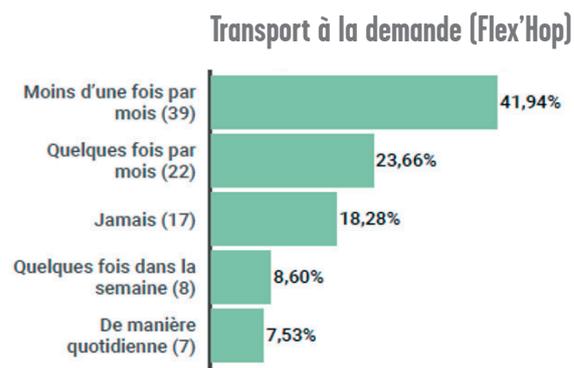
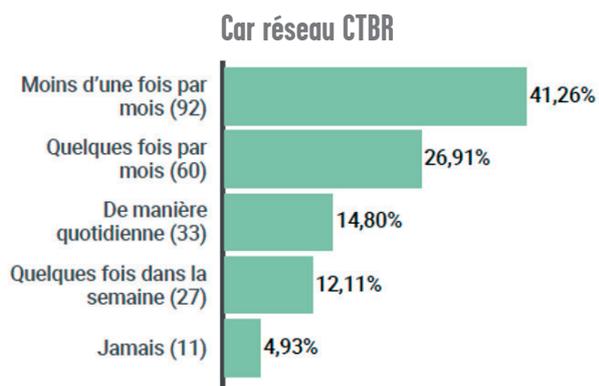


Train



Autobus

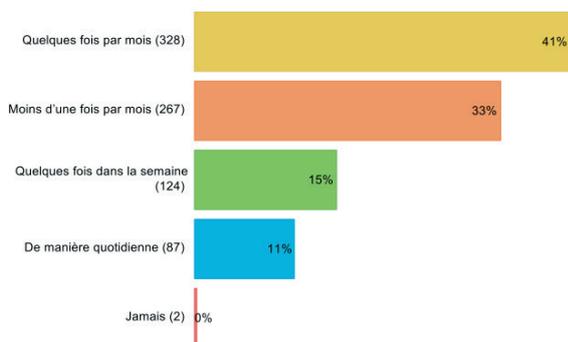




Source : questionnaire

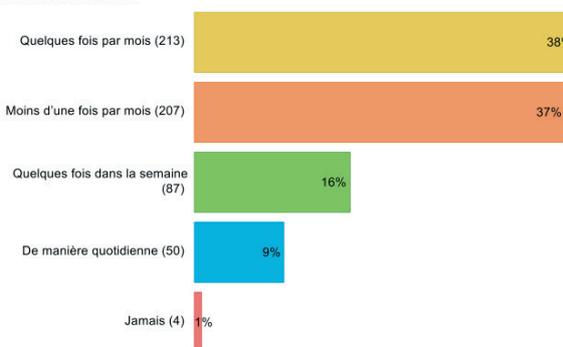
13. Tram

Première couronne



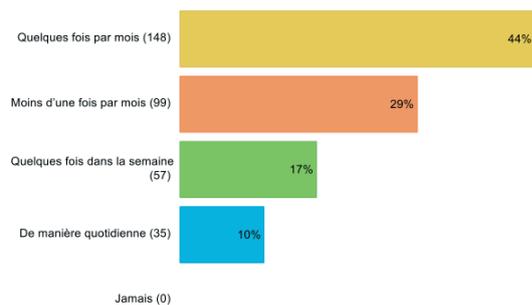
13. Tram

Deuxième couronne



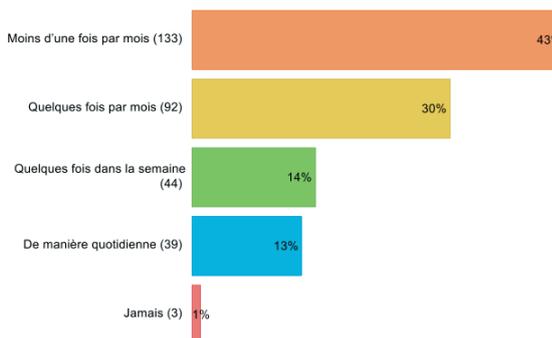
8. Autobus

Première couronne



8. Autobus

Deuxième couronne



Globalement, comme cela a été évoqué dans les 4 enjeux transversaux, concernant les transports en commun il s'agit plutôt d'améliorer les services, l'intermodalité, l'interopérabilité et de mieux faire connaître le réseau. **Comment améliorer la qualité et la diffusion de l'information** sur les déplacements (temps de trajets et intermodalité notamment) ? **Comment améliorer le dispositif Flex'hop**, en nombre de véhicules et qualité de desserte ? Comment « **verdier** » **les flottes de véhicules de livraison**, en utilisant les transports en commun notamment ? Comment **faciliter des déplacements tangentiels**, de territoire périphérique à territoire périphérique, sans obliger à passer par le centre de Strasbourg ?

Propositions

- ▶ **Augmenter le nombre de transports en commun.**
- ▶ **Étendre le réseau de transports en commun** entre les communes de l'EMS.
- ▶ **Plus de cadencement (notamment soir et week-end), plus de trains.**
- ▶ **Utiliser les trams pour alimenter les commerces du centre-ville** (déjà mis en pratique dans certaines villes étrangères).
- ▶ **Concentrer la marchandise en dehors de la ville** pour ensuite la massifier vers le centre-ville (permet de diminuer l'utilisation de véhicules).
- ▶ **Mettre en place des solutions de transports en commun de déplacement tangentiel** permettant d'éviter de faire une correspondance dans le centre-ville.
- ▶ **Mettre en place une tarification transfrontalière sous forme de "post-paiement"**
- ▶ **Augmenter la cadence des transports en commun, plus de trains le soir et week-end.**
- ▶ **Développer de nouvelles technologies pour se déplacer.**
- ▶ **Plus de trams le matin à partir de 3h.**
- ▶ **Généraliser la distribution du ticket CTS pour 24h.**
- ▶ **Développer une navette vers la gare et le centre commercial.**
- ▶ **Développer Flex'hop.**
- ▶ **Mettre en place des avantages culturels aux détenteur-rices d'un abonnement transports en commun** afin d'encourager les abonnements et le développement de la culture dans notre ville.
- ▶ **Faire un abonnement de 1 euro par jour** pour un déplacement partout.
- ▶ **Garantir un système d'aération dans les transports en commun** qui soit compatible avec les mesures sanitaires, et communiquer là-dessus afin d'encourager un retour vers leur utilisation plus régulière.
- ▶ **Installer des "compartiments" extérieurs** pour transporter les engins de déplacement personnel motorisés qui permettent de faire le dernier kilomètre.
- ▶ **Instaurer la gratuité des transports en commun aux étudiant-es de moins de 25 ans.**
- ▶ **Autoriser les animaux dans les transports en commun.**

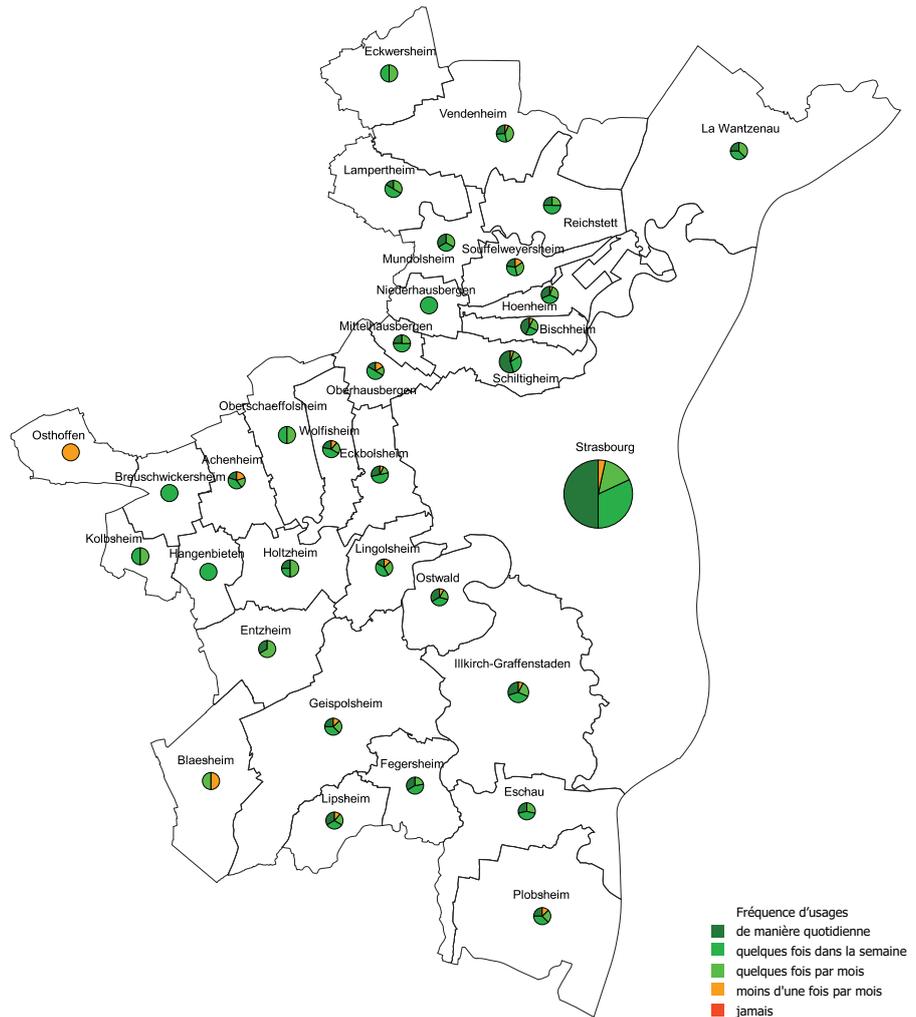


D. Vélo

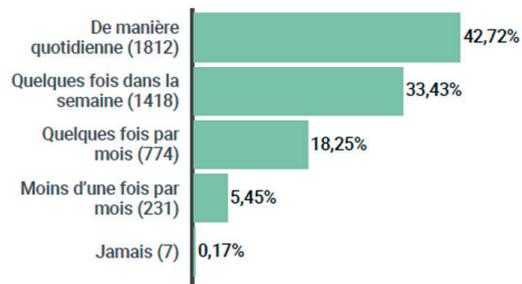
Les chiffres-clés

17,30%

des répondant·es au questionnaire
utilisent le vélo, et parmi ces usager·es
43% l'utilisent de manière quotidienne



Vélo



Source : questionnaire



Les questionnements principaux sur l'usage du vélo se rapportent aux enjeux de sécurité et d'infrastructures : Comment développer le réseau cyclable, notamment en améliorant les continuités cyclables ? Comment accroître la sécurité des aménagements (voiries et parkings) et des usager-es ? Comment vaincre la méconnaissance et les préjugés relatifs aux vélos-cargos ? Comment développer la mise en place d'une logistique par vélo-cargo ?

« Il faut donner la priorité aux vélos sur les axes partagés avec les voitures en développant une signalétique favorable au vélo »

« Je suis cycliste et j'observe qu'on n'a pas fait grand-chose pour développer l'intermodalité vélo/transport en commun. Il nous faut être inventif et tolérant pour imaginer ensemble de nouvelles solutions »

« De mon côté, je voudrais signaler qu'il reste un certain nombre de zones particulièrement accidentogènes pour les vélos »

« Aujourd'hui, le service Vélhop n'est pas compétitif en termes de coût par rapport à Citiz. Il faudrait proposer des vélos cargos électriques à coût très réduit avec une grande facilité d'utilisation. Le vélo cargo devrait être une solution évidente. »

Propositions

- ▶ Sécuriser les pistes cyclables (plus larges, etc.) en redonnant plus de place aux vélos sur tous les axes y compris les plus petits et en améliorant l'éclairage des pistes.
- ▶ Développer le stationnement sécurisé pour les vélos. Par exemple vers le Port du Rhin.
- ▶ Développer des pistes cyclables en tenant compte de la continuité du réseau des pistes.
- ▶ Mettre en place des cours de vélo plus accessibles pour des personnes qui ne savent pas en faire.
- ▶ Développer l'offre de vélo-cargo comme alternative.
- ▶ Mettre en place des circuits sûrs en direction des écoles.
- ▶ Développer des rampes pour les vélos en sous-sol et au niveau des escaliers.
- ▶ Sécuriser l'utilisation du vélo pour toutes les tranches d'âge.
- ▶ Élaborer un code de la rue pour chaque mode.
- ▶ Développer des zones de stationnement pour les vélos-cargo.
- ▶ Mettre en place des vélos-taxi pour amener de l'arrêt de bus aux commerces.
- ▶ Développer une option Flex'hop en vélo cargo.
- ▶ Développer l'offre de location de vélos électriques en périphérie du centre-ville.
- ▶ Développer des axes rapides Est/Ouest - Nord/Sud pour traverser rapidement et de manière sécurisée l'Eurométropole à vélo.
- ▶ Développer des parkings sécurisés pour les vélos à proximité des écoles.
- ▶ Conditionner les aides d'achats aux vélos de marques françaises et européennes.

Propositions ^(suite)

- ▶ Faire mieux respecter le fait que les pistes cyclables sont réservées aux vélos.
- ▶ Acheter directement des vélos aux personnes dans le besoin plutôt que de verser des aides de 100 ou 1000€.
- ▶ Mettre en place des réductions sur les vélos cargos pour femmes seules avec enfants.
- ▶ Sécuriser l'avenue des Vosges pour les vélos.
- ▶ Développer des couloirs spécifiques vélo sur les grands boulevards.
- ▶ Mettre en place des pancartes "ralentir" pour les vélos dans les grands espaces piétons.
- ▶ Mettre en place des points de réparation vélos.
- ▶ Instaurer une prime à la mobilité zéro émission pour les personnes allant au travail à vélo toute l'année.
- ▶ Mettre en place des vélos en libre-service avec comme objectif la location courte durée.
- ▶ Aides à l'acquisition de vélos mécaniques (en lien avec des associations / Écoles de vélo).
- ▶ Distribution d'un bon d'achat cadenas et proposition d'un conseil en mobilité pour les nouveaux-elles arrivants-es.
- ▶ Développement des services vélos dans les gares de l'Eurométropole.

Les chiffres-clés

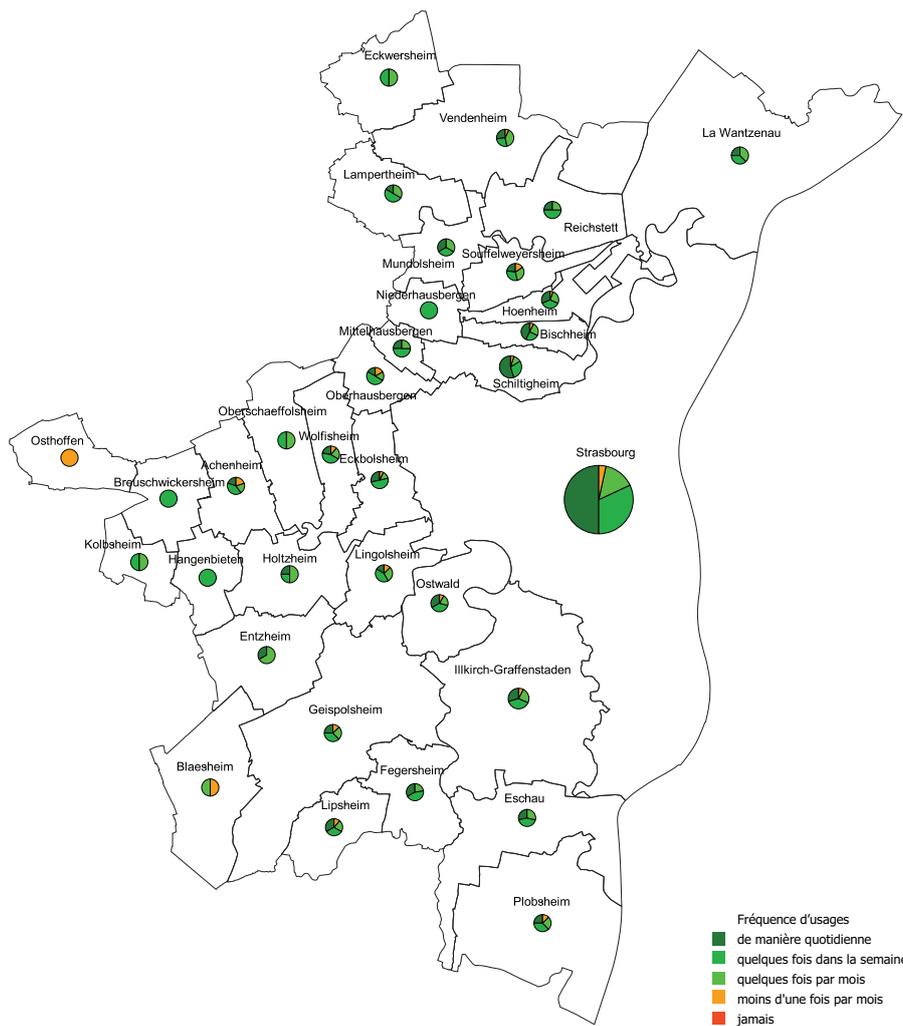
16,15%

des répondant·es au questionnaire utilisent la marche à pied

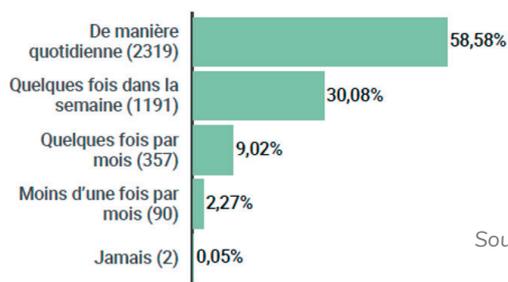
58%

des piétons le sont de manière quotidienne pour se déplacer et 30% plusieurs fois par semaine

E. Marche à pied



À pied



Source : questionnaire

La marche, souvent utilisée pour des distances courtes, est le mode de transport le plus utilisé dans les espaces les plus urbanisés et l'un des seuls qui est dit "actif" avec le vélo. Ainsi c'est un mode à privilégier pour sa santé. Mais aujourd'hui force est de constater que l'emprise de l'automobile est considérablement supérieure à celle des modes actifs dans l'espace public, rendant parfois les cheminements difficiles. Alors, comment libérer de l'espace pour le piéton et le vélo ? Comment favoriser la prise en compte du piéton à toutes les échelles, métropolitaine aussi bien que d'hyper-proximité ?

« J'ai remarqué qu'il était très difficile de se déplacer avec une valise sur les trottoirs de Strasbourg en raison des obstacles, des discontinuités diverses et du bruit que cela engendre. Pensez-y, cela pourra faciliter les déplacements de toutes les personnes à mobilités réduites. »

Propositions

- ▶ Développer des rues uniquement piétonnes de façon permanente ou temporaire
- ▶ Réduire les différentiels de vitesse et les hauteurs de niveau pour une meilleure coexistence entre les usager-es.
- ▶ Sécuriser l'Avenue des Vosges pour les piétons.

F. Deux roues motorisés

Durant l'ensemble de la conférence citoyenne, le sujet des deux-roues motorisés fut fréquemment soulevé comme un point d'attention à avoir. Toutefois, celui-ci représente une part faible des modes de déplacements de l'Eurométropole. Ce constat se traduit ainsi par la quasi absence de propositions faites par les citoyen-nés via les différents des différents outils de concertation.

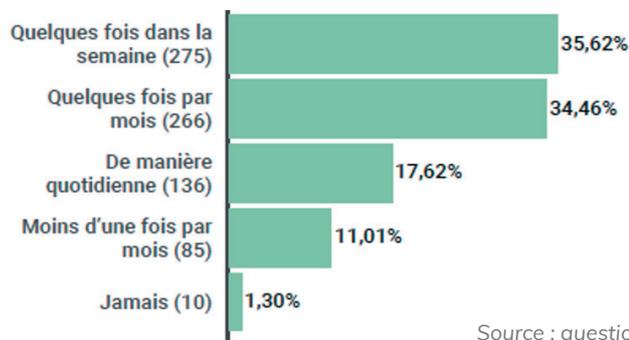
Les chiffres-clés

3,15%

des répondant-es au questionnaire utilisent un deux-roues motorisé

Parmi eux, seul 17,6% l'utilisent de façon quotidienne

Deux-roues motorisés



Source : questionnaire

Propositions

- ▶ Faciliter la vie aux deux-roues motorisés de plus de 125cm³ Crit'Air 1.



G. Stationnement

Régulièrement au cours des ateliers, la question du stationnement est revenue. Qu'il s'agisse du stationnement de véhicules particuliers ou utilitaires, des deux-roues motorisés, mais également des modes alternatifs (parking vélo sécurisé par exemple). Aussi, on retrouve la préoccupation pour les personnes à mobilité réduite, mais également la question autour des livraisons : ne faut-il pas prévoir des dérogations systématiques pour les personnes à mobilité réduite (cela est bien prévu par la loi) et les livraisons des commerçant-es ? D'autres s'interrogent sur les places de stationnements (parkings relais et localisation) : la réduction du stationnement porte-t-elle atteinte à l'usage de la voiture ? Aux commerces ?

« Il faut développer des parkings relais avant de faire des interdictions. »

Propositions

- ▶ **Développer des parkings relais sur le territoire de l'Eurométropole.**
- ▶ **Faire preuve d'intransigeance sur les stationnements sauvages qui encombrant les trottoirs.**
- ▶ **Développer les places de livraison près du centre-ville, pour regrouper les commandes et optimiser les déplacements.**
- ▶ **Déplacer les places de parkings sur voirie vers des places en ouvrage afin de rendre plus confortable les déplacements piétons et cycles.**
- ▶ **Mettre en place des navettes périphériques électriques bien cadencées entre les parkings et le centre.**
- ▶ **Instaurer des parkings moins chers.**
- ▶ **Réduire les parkings des entreprises pour inciter l'utilisation d'autres transports.**
- ▶ **Instaurer la gratuité du stationnement dans toute l'Eurométropole pour les personnes qui y travaillent grâce à un autocollant sur leur voiture en lien avec leurs entreprises.**
- ▶ **Supprimer la taxe d'habitation pour les garages situés à moins d'1km du lieu de résidence.**

H. Transport fluvial

Enfin, la présence de l'eau est l'une des particularités de la Ville et Eurométropole de Strasbourg. Aussi, il est tout naturel que des propositions de transports alternatifs puissent se faire par le Rhin ou les cours d'eau. Comme évoqué précédemment des entreprises comme ULS travaillent déjà à des solutions fluviales pour desservir des commerces et des restaurants du centre-ville. De même, la présence du Port Autonome de Strasbourg peut être un atout pour imaginer de nouveaux possibles.

Propositions

- ▶ **Utiliser les rivières (transport fluvial) : barges à hydrogène pour les livraisons, ou navettes.**
- ▶ **Exploiter le port et sa multimodalité.**

IV. Calendrier des prochaines étapes



Conclusion

Malgré sa durée relativement restreinte, l'ensemble de ce dispositif s'est avéré d'une grande richesse par l'importante mobilisation des citoyen·nes. En tout, 5 dispositifs au travers desquels chacune et chacun a pu exprimer ses interrogations, craintes, espoirs et propositions pour accompagner la mise en place de la ZFE de la façon la plus inclusive et la plus juste possible.

En effet, un questionnaire grand public suscitant plus de 9 000 réponses, un débat mobile déployé pour la première fois sur l'ensemble des communes de l'Eurométropole, des ateliers participatifs en ligne mobilisant près de 300 personnes, le numéro vert et l'enquête auprès des entreprises, montrent tout l'intérêt que portent les citoyen·nes aux questions du quotidien et de l'avenir des mobilités. En tout, ce sont plus de 230 propositions distinctes qui ont été faites par les forces vives du territoire.

À présent, une nouvelle phase de ce dispositif s'ouvre. En effet, depuis la fin de la conférence citoyenne, les très nombreuses propositions émises par les citoyen·nes font l'objet d'une étude fine par les services et les élu·es de l'Eurométropole pour distinguer celles relevant des compétences de la collectivité et celles réalisables dans une temporalité plus ou moins longue. Beaucoup devraient donc pouvoir être lancées rapidement. D'autres, parfois plus ambitieuses nécessiteront des débats (politiques, techniques ou financiers) plus poussés. L'ensemble de cette étude aboutira à une délibération des élu·es de l'EMS en octobre précisant les grandes propositions retenues et les orientations de mise en œuvre de la ZFE.

Cependant, certaines ne pourront pas être retenues à ce stade car elles sont hors de portée de l'Eurométropole. Les propositions liées à la de la classification des vignettes Crit'Air ou l'harmonisation des vignettes françaises et allemandes, en sont l'illustration parfaite : ce système national ne peut être modifié à la seule échelle de l'Eurométropole de Strasbourg, et nécessite un lobby à plus grande échelle. Le débat a été ouvert et les élu·es, désormais bien conscient·es des limites de cette référence, pourront se faire l'écho de ces interrogations.

2. Calendrier des prochaines étapes

Un évènement de restitution de la conférence citoyenne se tiendra le jeudi 23 septembre. Cette soirée reviendra sur les principales préconisations en terme de mobilité de la conférence citoyenne et permettra aux élu·es de s'exprimer sur les retours cette conférence. Des témoins des ateliers en ligne seront présent·es afin d'évoquer leur participation et réagir aux propositions faites. Elle pourra être visionnée ultérieurement sur le site www.participer.strasbourg.eu

Un cahier de prise en compte des propositions citoyennes au niveau politique viendra aussi compléter ce cahier et les suites données à celles-ci.

Ensuite, une délibération sera présentée au conseil de l'Eurométropole du 15 octobre. Celle-ci viendra préciser les orientations du projet de Zone à Faibles Emissions et les mesures d'accompagnement proposées.

⁴ Ce chiffre de 230 propositions est un chiffre compilé entre les 5 dispositifs de participation mis en place : toutes les propositions similaires ou du même ordre d'idées ont donc été regroupées. Ainsi une proposition faite lors des ateliers ayant également été faite dans le questionnaire par une autre personne, ne compte que pour une seule proposition.

V. Glossaire

- ZFE : Zone à Faibles Emissions
- EMS : Eurométropole de Strasbourg
- Free-floating : signifie littéralement "flotte libre" ou transports en libre-service et concerne principalement les vélos et les trottinettes électriques
- Retrofit : Opération consistant à supprimer des éléments spécifiques au moteur thermique (essence ou diesel) incluant le réservoir, la ligne d'échappement pour le remplacer par un bloc moteur électrique, un contrôleur et des batteries.
- young-timer : véhicules qui s'approchent du véhicule de collection mais n'y sont pas encore en terme d'âge, ce sont les voitures produites dans les années 80 et 90
- Flex'hop : un service de transport en commun sur réservation qui vient compléter l'offre de transport existante et qui permet d'améliorer et d'élargir les possibilités de déplacements pour chacun-e entre 25 communes de l'Eurométropole de Strasbourg, vers les zones d'activités et industrielles et vers le cœur de l'agglomération au tarif CTS habituel.
- GNV : Gaz naturel pour Véhicule
 - Le GNV, c'est la combinaison d'une source d'énergie (le gaz naturel), de stations d'avitaillement et d'une gamme complète de véhicules proposée par les constructeurs.
 - Le GNV recouvre plusieurs carburants, dont :
 - le gaz naturel comprimé ou GNC,
 - le gaz naturel liquéfié ou GNL
- EDP : Engin de Déplacement Personnel (trottinette électrique, gyropode...)
- REM : Réseau Express Métropolitain
- CTS : Compagnie des Transports Strasbourgeois
- Optimix : démarche gratuite à destination des employeurs de l'Eurométropole de Strasbourg, pour les aider dans la mise en œuvre d'un plan de mobilité
- Citiz : service d'autopartage de véhicules
- VAE : Vélo à Assistance Électrique
- TC : transports en commun
- Zones à Trafic Limité : L'objectif principal de la zone à trafic limité (ZTL) est de réorganiser la mobilité et d'apaiser le trafic en centre-ville afin d'aboutir à un nouveau partage de l'espace public mettant au centre les mobilités actives et les transports en commun. Historiquement mise en place en Italie, la ZTL se définit comme une zone dont l'accès est restreint à certains types d'usagers de la route. Ces restrictions concernent donc avant tout le type d'usages (les dérogations les plus fréquentes étant pour les résidents, visiteurs, livraisons de marchandises, transports publics), mais peuvent aussi se traduire par des restrictions sur le gabarit et le type du véhicule. L'objectif est d'améliorer la qualité de vie et de participer à la sauvegarde du patrimoine à travers une diminution du trafic routier dans la zone.
- VASP : Véhicule Automoteur Spécialement Aménagé
 - Les VASP de catégorie M : les ambulances, les caravanes, les véhicules affectés au transport de personnes handicapées ou encore les véhicules de transport funéraire ;
 - Les VASP de catégorie N : les dépanneuses, grues, fourgons blindés mais également camions poubelle;
 - Les VASP de catégorie O : les véhicules remorqués, cette catégorie englobe donc les remorques ainsi que les semi-remorques spécialisées ;
 - Les VASP de catégorie T : les véhicules agricoles à roues, tels que les tracteurs par exemple ;
 - Les VASP de catégorie R : les véhicules à chenilles cette fois, comme les semi-remorques agricoles.