

CONFÉRENCE CITOYENNE ZFE : DU DÉBAT DANS L'AIR – EPISODE 5

ATELIER CITOYEN 3 – MERCREDI 26 MAI 2021

« LA ZFE, FACE A L'EXIGENCE D'INCLUSION SOCIALE »

Ce mercredi 26 mai, se tenait en visioconférence à l'initiative de l'Eurométropole de Strasbourg, la cinquième rencontre de la Conférence citoyenne consacrée à la Zone à Faibles Emissions (ZFE). L'enjeu spécifique de cette soirée ? Faire en sorte que la ZFE ne pénalise pas au premier chef les populations les plus vulnérables, en examinant tous les risques de discriminations et d'injustices à cet égard, pour trouver ensemble les alternatives et les réponses les plus efficaces, qu'il s'agisse de solutions transports, d'aides financières ou de dispositions particulières.

Le point de vue des élu.e.s

Pour la **vice-présidente de l'Eurométropole chargée du projet, Mme Françoise Schaezel**, la ZFE doit être « **un outil au service de la réduction des inégalités sociales et territoriales de santé** ». En plus de la transition à effectuer vers des véhicules jugés moins polluants, la ZFE doit « permettre de réduire le flux global de circulation dans l'Eurométropole et donc la pollution liée au trafic routier, afin de protéger les populations les plus vulnérables qui vivent souvent à proximité des grands axes les plus pollués ».

Mme Marie-Dominique Dreyssé, vice-présidente de l'Eurométropole chargée des solidarités intercommunales et métropolitaines, et du soutien aux personnes en situation de handicap, insiste sur le fait que

« **le droit de se déplacer est un droit absolu qui ne doit pas être entravé** », mais que nous avons cependant tous et

toutes une responsabilité face à la réduction de la pollution atmosphérique. Cet atelier sur les enjeux de justice sociale, comme l'ensemble de la conférence citoyenne, offre ainsi une bonne occasion de travailler ensemble pour appréhender sans crainte ces difficultés, à partir de parcours à la fois particuliers et collectifs. « **Ce grand 'melting pot' d'idées et de contributions doit permettre à l'Eurométropole d'agir au plus juste de vos besoins, et permettre à chacun.e d'être accompagné.e si nécessaire dans ses transitions de mobilité. En deux mots, la ZFE doit entrer au service d'une meilleure justice sociale dans les déplacements.** »

Chiffres clés

- **52 participant.es connecté.es** en direct pour ce troisième débat.
- **2 grands témoins** : Didier Lucès de l'association Mobilex et Benoît Vimbert de l'ADEUS.
- **40% des français.es rencontrent des difficultés pour leurs déplacements quotidiens.**
- 1/3 des jeunes sans diplôme ont refusé un emploi faute de pouvoir s'y rendre.
- **Sur 100 personnes en attente d'emploi, 50 n'ont pas le permis.** Sur les 50 personnes qui dispose du permis, 40 ne dispose pas de véhicule personnel.



Suite à la présentation par le service dédié à la ZFE (toutes les informations sont disponibles sur le site internet www.zfe.strasbourg.eu), retour sur quelques contributions remontées via le tchat :

Vincent : « *Quid de la subvention pour transformer les moteurs des véhicules actuels (remplacement des moteurs thermiques par des moteurs électriques, autrement appelé « rétrofit ») ? C'est une solution plébiscitée par l'ADEME pour une amélioration massive du parc auto, avec un impact carbone réduit par rapport au remplacement par des véhicules électriques neufs ? Sans doute aussi le moyen le plus rapide et le plus efficace à moyen terme, pour transformer le parc en profondeur... »*



Pierre : « *Fabriquer une voiture neuve émet 10 à 15 tonnes de CO2. Le retrofit c'est bon pour le climat !* »

Paroles d'experts

Les deux invités du soir étaient l'Agence de Développement et d'Urbanisme de l'agglomération de Strasbourg (ADEUS), via un témoignage filmé de Benoit Vimbert - retenu ce soir-là par un autre engagement – et l'Association Mobilex, représentée par son directeur Didier Lucès. Zoom rapide sur leurs interventions.

Après avoir rappelé quelques chiffres clés sur la mobilité dans l'agglomération strasbourgeoise, Benoit Vimbert précise **qu'il n'existe pas d'individu « moyen » en termes de déplacement et qu'on est tou.tes différent.es vis-à-vis de la mobilité**. La mobilité varie tout au long de la vie (âge, aptitudes physiques, financières, cognitives...), mais également entre les individus eux-mêmes, en fonction du genre, de la catégorie socioprofessionnelle, des individus à charge dans sa famille (enfants, parents vieillissants...). « *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. En revanche, parmi les populations plus défavorisées, ne pas avoir le permis est une situation plutôt subie, notamment en raison du coût financier des auto-écoles et de l'examen* ». De plus, **les populations sont inégalement dépendantes de la voiture** : celles et ceux qui subissent le fait de ne pas avoir le permis, sont aussi ceux qui sont le moins bien desservis par les transports en commun, ou qui travaillent en horaires décalés : par exemple en travail de nuit, ou très tôt le matin comme à l'hôpital ... De plus, l'augmentation des familles monoparentales accentuent ces inégalités, car les multiples déplacements liés à l'accompagnement des enfants ne sont pas toujours compatibles avec les transports en commun. En conclusion, Benoit Vimbert ajoute qu'« **il ne faut oublier ni les personnes en situation de handicap visible ni celles qui souffrent de handicaps invisibles : une personne qui ne sait pas lire, ça ne se voit pas, mais elle aura de grandes difficultés à prendre les transports en commun de manière simple ou en autonomie** ». Cela est également valable pour les inégalités de genre, qui font que certaines femmes vont être plus rétives à prendre leur vélo tard le soir pour des raisons de sécurité.

Didier Lucès, directeur de l'association Mobilex, **plateforme de mobilité inclusive et solidaire, précise que la mobilité n'est pas innée** : « *La mobilité n'est pas seulement une question de transports ; elle demande des compétences, des savoirs-faire et des savoirs-être inégalement répartis dans la société* ». Il faut alors **s'imprégner de cette approche sociale de la mobilité pour permettre à tous les individus de pouvoir prendre part à la société**. Il faut donc tout mettre en œuvre pour lever les freins à la mobilité, qui peuvent être de tous ordres, cognitifs,

psychologiques, socio-culturels, matériels, financiers...). « **La mobilité inclusive, qu'est-ce que c'est ? C'est donner la capacité à chacun.e de se mouvoir librement, selon ses besoins, avec des moyens adaptés à son parcours de vie** : pour l'emploi, l'éducation, la formation et l'accès aux services et aux loisirs ». D'après Didier Lucès, **il ne suffit pas de financer des infrastructures de transport pour faire changer les comportements** : « *par exemple, aménager des pistes cyclables, n'amène pas automatiquement les gens à pratiquer le vélo ; pour cela il faut d'abord diagnostiquer le besoin, puis les sensibiliser à cette pratique, les accompagner*

dans les appropriations des services ». Après avoir présenté les grands chiffres de la mobilité (cf. encart en page 1), Didier Lucès a illustré ses propos par **des actions concrètes d'accompagnement**. La première expérimentation citée par lui (« Atout permis ») démontre qu'un « coaching personnalisé » permet de toucher six bénéficiaires sur dix quand une simple aide financière n'en touche qu'un sur dix. La deuxième évoque un dispositif de « covoiturage organisé » dans le cadre de l'implantation d'une entreprise logistique dans une zone peu desservie par les transports en commun, entreprise fonctionnant qui plus est en horaires décalés. Dans ce cas précis, 70 personnes initialement



« non-mobiles » ont pu accéder aux emplois proposés par l'entreprise grâce au dispositif d'accompagnement. Dernier exemple, la journée « Cité Mobile » organisée à deux reprises dans des quartiers populaires, qui a réussi à coupler un forum de l'emploi avec un salon des mobilités, permettant de sensibiliser les habitant.es aux distances-temps par les transports en commun, depuis leur domicile et dans l'ensemble de l'agglomération strasbourgeoise. Il s'agissait de déconstruire des représentations sociales erronées, et de « montrer que même sans voiture, certaines zones d'emploi sont facilement accessibles, par la marche, le vélo ou les transports en commun ». Pour conclure, Didier Lucas insiste sur le **besoin d'accompagner les usagers, mais également de « faire découvrir pendant une période donnée certaines pratiques de déplacement**, via un conseil en mobilité(s). « Pourquoi, suggère-t-il, ne pas proposer d'offrir une telle période d'essai dans le cadre du chèque mobilité de l'Eurométropole ? »

Echos des discussions dans les ateliers

La discussion s'est ensuite engagée avec les participant.es réparti.es en deux sous-groupes, dont voici les principales contributions.

Les **premières préoccupations exprimées portent sur les coûts** : coût des transports pour les demandeurs d'emploi, tarification familiale des transports en commun parfois insuffisante, tarifs « très sociaux de la CTS » à étendre pour les personnes les plus modestes ou en situation de handicap, coût des véhicules Crit'Air 1 ou 0... Avec cette crainte que des aides massives ne provoquent la saturation des transports en commun et n'en détournent certains usagers. Certains participants souhaitent que **les camping-cars anciens, généralement des véhicules diesel, puissent bénéficier de dérogations possibles puisqu'ils ne roulent que quelques jours par an**.

Question récurrente : certains s'inquiètent de **savoir si les usagers provenant de l'extérieur de l'Eurométropole pourront accéder aux parking-relais** à l'entrée de la ZFE. D'autres enfin, assez nombreux également, **craignent que l'autonomie des véhicules électriques (voitures, camping-cars...) ne soit insuffisante pour faire de la route et parcourir de longues distances** vers d'autres régions de France ou vers l'étranger.

Vincent : « 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 que ce n'est pas grave d'y avoir recours lorsqu'elles en font un bon usage »

Pour ce qui concerne les besoins et les attentes en termes de justice sociale, les participant.es **demandent globalement plus de communication et de sensibilisation sur les modes alternatifs, via des outils ludiques** : vidéo, applications... pour que les usagers changent de culture et de pratiques dès le plus jeune âge, dès l'école, en apprenant que la mobilité ne passe pas forcément pas la possession d'un véhicule.

Antoine : « On voit beaucoup de gens râler sur les réseaux sociaux, se plaindre de l'absence d'aides, d'accompagnements... Les très bonnes pratiques de ce soir montrent qu'au contraire les accompagnements sont nombreux. Il faudrait les diffuser au maximum, les rendre visibles. Pourquoi ne pas proposer des clips vidéo, des témoignages filmés... ? »

Beaucoup veulent voir renforcer la sécurité de certains modes de transports : ils demandent ainsi davantage de voies sécurisées pour limiter les conflits d'usages et rassurer les potentiels usagers qui n'osent pas encore emprunter ces modes de transport. Pourquoi ne pas travailler sur un « *vrai partage de la voirie avec la création d'un code de la rue* ? ». Se pose aussi, et de façon spécifique, la question de **la sécurité des femmes lorsqu'elles utilisent des modes réputés « doux »** (marche, vélo). En écho aux intervenants du jour, certain.es participant.es évoquent les freins psychologiques de certaines personnes en situation de handicap vis-à-vis des transports en commun ou des déplacements doux jugés trop périlleux par elles.

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



Kiltoli : « Il faut proposer des dérogations aux personnes en situation de handicap car certaines d'entre elles font de la claustrophobie, ce qui les empêche d'emprunter les transports en commun »

Transports en commun, intermodalité, partage de véhicules

Parmi les propositions

- Développer la gratuité des transports pour les étudiants, les chômeurs, retraités à faibles revenus, à minima et pourquoi pas une gratuité totale à terme.
- Pouvoir emporter son vélo dans les transports en commun (dans le tram sur des plages horaires plus larges, avec plus d'emplacements réservés, des modules sur les bus pour accrocher son vélo...).
- Développer les parkings relais (P+R) dans l'Eurométropole, les parkings en silos en entrée de villes.
- Développer l'auto-partage solidaire.

Recharge de véhicule électriques, stationnements sécurisés

Parmi les propositions

- Installer davantage de bornes de recharge dans l'espace public, dans les logements collectifs, surtout dans les quartiers et communes périphériques ou mal desservis par d'autres modes de transports.
- Multiplier les stationnements sécurisés pour les vélos à assistance électrique mais aussi les vélos-cargos, sans oublier la facilitation des procédures d'assurance-vélo.

Aides et accompagnements

Parmi les propositions

- Tester les vélos-cargos pour certaines activités professionnelles ou personnelles.
- Faciliter/subventionner l'assurance des véhicules en cas de co-voiturage, de partage de véhicules.
- Développer l'usage du « chèque mobilité ».
- Ouvrir l'accompagnement et les aides aux résident.es limitrophes à l'Eurométropole.
- Veiller à ce que les demandeurs et demandeuses d'emploi bénéficient de l'aide de Pôle Emploi pour passer rapidement le permis lorsque cela conditionne à l'évidence leur employabilité.
- Généraliser les formes d'accompagnements de/vers la pratique du vélo (code la rue, cours pour apprendre à faire du vélo en sécurité...).
- Développer les animations collectives dans les quartiers (populaires ou non) pour promouvoir des solutions de mobilité innovantes et répondant bien aux besoins des gens
- Etudier finement le taux et le type de motorisation ainsi que la répartition des vignettes Crit'Air dans les quartiers pour pouvoir flécher les aides ou les accompagnements en connaissance de cause.

Communication

Parmi les propositions

- Faire connaître les solutions de mobilité durable : « Forfait mobilité durable pour les employeurs ».
- Développer la cartographie en ligne et la définition d'itinéraires adaptés aux modes actifs pour faciliter les déplacements de toutes et tous.
- Intégrer le « réseau international » des villes comportant une ZFE : pour étudier par exemple quelles informations et quelles formules elles offrent aux touristes, quelles dérogations temporaires ou pérennes elles autorisent.

Mots de synthèse et de clôture

Ayant participé en auditrices attentives aux travaux d'ateliers, les élu.es ont tenu à saluer la richesse de la discussion collective.

Mme Schaezel remercie les participant.es et souligne comme un fait positif que personne ne remette en cause le bienfondé de la ZFE, même si certain.es jugent que sa mise en œuvre est trop lente ou trop précipitée. La discussion au sujet des véhicules de type camping-cars a retenu son attention car elle démontre selon elle la nécessité de mettre en place des dérogations pour des usages et des véhicules occasionnels, ce qui pourrait valoir aussi pour les voitures de collection. Ainsi, il pourrait être envisagé de mettre en place un « Pass journalier » permettant d'avoir un quota de déplacements autorisés par an, pour les « petits rouleurs » ou les touristes. « *N'hésitez pas à partager vos usages de ce type pour venir enrichir les propositions de l'Eurométropole !* ». Pour conclure, la vice-présidente se dit très touchée par l'implication et les propositions des citoyen.nes portant sur des démarches d'« *organisation territorialisée de solidarité* » : par exemple, l'idée d'une aide à l'assurance des véhicules, lorsque les propriétaires souhaitent pratiquer l'auto-partage.

Mme Dreyssé revient sur l'expérience citée par Didier Lucas, des conseillers mobilités ayant accompagné des personnes afin qu'elles testent différents modes de déplacement et puissent dépasser certaines barrières psychologiques. « L'Eurométropole, dit-elle, devrait recourir à ce type de solutions ». Par ailleurs, elle reconnaît que l'intermodalité peut parfois coûter cher et demande « qu'on facilite la vie de ceux qui en font le choix, tout en soutenant d'autres types de déplacements comme l'auto-partage ». Enfin, elle souhaite revenir sur la tarification des transports en commun qui a beaucoup occupé les débats de la soirée et précise qu'« *il faut que le débat public ait lieu. Cela soulève en effet un grand nombre de problématiques, et notamment celle de la gratuité - La réflexion sur une tarification solidaire plus importante est déjà enclenchée au sein de l'Eurométropole. Et elle doit être affinée car elle a tout son sens, au-delà même de la question de la gratuité* ».

Calendrier et programme détaillé des ateliers

	Mai	Juin
	Ateliers thématiques	Ateliers territorialisés
Ateliers Grand public	17 mai La ZFE, facteur d'amélioration pour la santé publique et l'environnement	2 juin Territoires dépendants du véhicule individuel : quelles solutions vers le changement ?
	20 mai La ZFE, déploiement de nouvelles solutions de mobilités	9 juin Territoires urbains denses : quels enjeux de transition ?
	26 mai La ZFE face à l'exigence d'inclusion sociale	15 juin Le cœur de métropole : quelles améliorations pour un meilleur partage de l'espace public ?
	31 mai La ZFE, quelle mobilité à l'échelle transfrontalière ?	
Ateliers Entreprises : Côté entrepreneurs, quelles contraintes et quelles opportunités ?	25 mai Public cible : Zone d'activité, zones industrielles, zones commerciales	7 juin Public cible : Logistique, transports et activités portuaires
		17 juin Public cible : Commerçants, artisans, indépendants, TPE

Retrouvez l'intégrale de la Conférence citoyenne ZFE sur

- Le site internet dédié et l'intégrale de la FAQ qui sera mise à jour régulièrement : <https://zfe.strasbourg.eu>
- La plateforme <https://participer.strasbourg.eu/-/zfe>
- Le numéro Vert : 0 800 100 267