



CONFÉRENCE CITOYENNE ZFE : DU DÉBAT DANS L'AIR – EPISODE 9

ATELIER CITOYEN N°5 DU 9 JUIN 2021

« TERRITOIRES URBAINS DENSES : QUELS ENJEUX DE TRANSITION ? »

Le mercredi 9 juin, s'est tenue la huitième rencontre de la Conférence citoyenne à propos de la Zone à Faibles Émissions (ZFE) de l'Eurométropole de Strasbourg. Cet atelier, est le deuxième d'une boucle de trois ateliers territorialisés. La thématique du jour était celle des territoires de la première couronne de Strasbourg, des territoires bien pourvus en transports en commun. Une fois de plus, les enjeux de la soirée étaient, à l'issue d'une courte présentation de deux témoins, de revenir sur les problématiques et les attentes des citoyen.nes mais surtout de réfléchir collectivement à des solutions à mettre en œuvre dans le cadre de la ZFE.

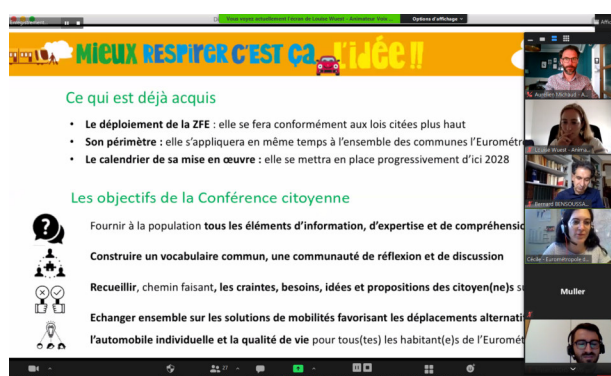
La fréquentation est en baisse mais l'atelier est organisé le jour de la réouverture des salles de restaurants.

« La ZFE est un outil au service de la qualité de l'air dans un pôle urbain plus calme, plus agréable » - Françoise Schaezel

Madame Françoise Schaezel, Vice-présidente de l'Eurométropole, attend que les participants réfléchissent collectivement à l'amélioration de la qualité de l'air grâce à leurs propositions éclairées. La ZFE doit ainsi permettre de respirer un meilleur air, dans un pôle urbain plus calme, avec des espaces publics plus généreux. Les efforts demandés sont connus mais les élus doivent montrer le chemin pour offrir aux habitants de l'Eurométropole des possibilités différentes de déplacements. En fonction des remontées des ateliers, les élus pourront moduler les aides à mettre en place pour répondre aux besoins de tous, dans cette première couronne bien équipée en pistes cyclables comme en transports en commun.

Chiffres clés

- **1 témoin mobilisé** pour cet atelier : Jessica BERLET du groupe thématique « Mobilité » de l'ADEUS
- **18 millions de km parcourus chaque jour dans le Bas Rhin**
- **63% de ces déplacements inférieurs à 3 Kilomètres**



La cheffe de projet ZFE à l'Eurométropole de Strasbourg a commencé par rappeler que la mise en place d'une ZFE est une obligation réglementaire, reprise par la loi Climat en cours de discussion. Le projet ambitionne d'interdire par paliers, les vignettes Crit'Air 5 à 2 à horizon 2028. Les solutions d'accompagnement existantes seront progressivement complétées par de nouvelles solutions de mobilité et des aides financières nouvelles, enrichies grâce aux échanges de la conférence citoyenne.

Bernard Bensoussan, animateur de la soirée, rappelle l'ensemble des moyens de participation déployés par l'Eurométropole pour permettre de formuler de nouvelles propositions en cas d'impossibilité de participer aux ateliers.

La représentante de **Démocratie ouverte, association indépendante** a appelé les personnes présentes ce soir à participer à l'évaluation afin d'améliorer le processus de concertation au fil des séances à venir et de s'assurer de sa qualité.



Paroles d'expert

« Il faut maintenir le droit à la mobilité tout en accompagnant le changement. » - Jessica BERLET

Jessica BERLET du groupe thématique « Mobilité » de l'ADEUS

En écho aux ateliers précédents, Jessica Berlet a souligné que les déplacements effectués en voiture engendraient des enjeux collectifs importants en termes environnementaux. Elle a précisé qu'il existe néanmoins une spécificité des déplacements au sein de l'Eurométropole de Strasbourg. En effet, la part des mobilités douces y est plus importante qu'ailleurs en France. Toutefois, les habitants de l'agglomération recourent à la voiture pour près de 40% de leurs déplacements, et près de 80% des kilomètres parcourus. Sa polyvalence lui confère de nombreux atouts mais le niveau de pollution généré doit inciter à réinterroger en profondeur son utilisation.

Un quart de la population de l'Eurométropole de Strasbourg vit dans la première couronne. On y trouve de nombreux emplois, des centres commerciaux, des équipements structurants. L'un des facteurs d'attractivité réside dans la disponibilité de logements plus grands et moins chers qu'en cœur de métropole. Autre caractéristique de ces communes : les typologies diversifiées des logements avec des propriétaires et des locataires, notamment du parc social.

Il existe un maillage dense de commerces de proximité et de services accessibles à moins de 500 mètres du domicile, que l'on nomme « îlots de proximité ». Parallèlement, ces espaces de première couronne présentent une forte proximité avec le réseau routier. Si les habitants jouissent d'un mode de vie urbain, le recours à la voiture est fort, grâce à la facilité d'accès et au niveau de performance du réseau.

Dans les années précédentes, les pratiques de mobilité se sont rapprochées de celles qu'on constate à Strasbourg, avec des parts modales comparables. Cependant, 60% des déplacements de moins de 3 km s'effectuent encore en voiture. De même, le recours à la voiture individuelle pour l'accès à Strasbourg est encore plébiscité malgré le développement du réseau de transports collectifs. Il existe donc des marges de progrès importantes à travailler ensemble pour une meilleure qualité de l'air et des déplacements moins polluants.

Un participant a alors interrogé Jessica Berlet sur le fait que ces territoires de première couronne sont assez inégaux, certains étant mal dotés en équipement commercial de proximité. Bernard Bensoussan ayant demandé si cela avait été documenté par l'ADEUS, Jessica Berlet a expliqué que la situation était bien connue et contrastée, avec à la fois des territoires plutôt bien équipés dans un rayon de 3 km, mais également un besoin de développement d'actions spécifiques pour les quartiers les moins pourvus. Elle a ajouté que son établissement ne disposait pas de données concernant les flux routiers liés aux commerces car l'ADEUS travaille sur les mobilités du quotidien, des ménages. En parallèle, il est ressorti qu'il existe un enjeu de prise en compte des populations extérieures à l'Eurométropole de Strasbourg car elles se rendent au moins une fois par mois en cœur d'agglomération (vers les grands équipements, les établissements de soins, etc.)

Échos des débats d'ateliers

La discussion s'est ensuite engagée avec les participant.es, en deux séquences pour mieux structurer le débat :

- 1. Comment vivez-vous la mobilité au quotidien, dans vos déplacements personnels et professionnels au regard de votre position géographique ?*
- 2. Quelles seraient vos propositions pour des mobilités adaptées à ce contexte, dans le cadre de la ZFE et au-delà ?*

La mobilité vécue

Une participante a souhaité partager son expérience des modes alternatifs à la voiture individuelle. Il existe selon elle un déficit d'information au niveau des entreprises, par exemple à Entzheim, notamment sur le service Flex'hop, dont les créneaux de réservation sont trop peu importants et les délais d'attente trop longs. Des bus existent mais l'amplitude horaire proposée s'avère trop réduite. Le développement du nombre de bus devrait permettre de diminuer l'utilisation de la voiture. Il y a donc un vrai besoin de sensibilisation, de pédagogie, sur les zones économiques en particulier.



Un autre participant a relevé que l'autopartage était mal adapté au personnel soignant, aux familles monoparentales avec des enfants d'âge scolaire, ainsi qu'aux personnes résidant dans l'Eurométropole de Strasbourg travaillant en horaires décalés : des populations n'ayant pas forcément les moyens de vivre en centre-ville.

Une autre personne a précisé que la continuité cyclable n'était pas optimale, demandant des aménagements plus performants et sécurisants pour les cyclistes, incluant une meilleure signalisation.

Pierre SCHWEITZER : « Il existe un service de signalement pour les défauts de signalisation : <https://demarches.strasbourg.eu/interventions-signalements/> »

Le service déplacement a précisé que le réseau VéloStras est en cours de développement avec des bandes cyclables larges, et des points de gonflage réguliers. Des tronçons sont encore à consolider mais les 100M€ prévus sur le mandat permettront de compléter le réseau existant.

En réponse, un participant s'est interrogé sur l'utilisation éventuelle des couloirs de tram pour développer une autoroute cyclables Nord-Sud. Le service déplacement a indiqué que malheureusement cette infrastructure n'est pas adaptée et qu'il vaut mieux passer sur des voies parallèles. Par ailleurs, les cyclistes trop lents gêneraient le bon fonctionnement du tram et qu'un « ring vélo » en cours d'étude consisterait à faire le tour de la Grande Ile par les quais.

Bernard Bensoussan a précisé que ce projet permettrait de répondre aux effets négatifs du trafic lié à la traversée de la métropole. Pierre de Strasbourg a rebondi en affirmant que le stationnement de surface renvoie à un choix de priorité. Sa suppression, affirme-t-il, permettrait de créer des espaces publics plus confortables, pour les cyclistes comme les piétons ou les chaland.

Un participant a estimé que des personnes travaillant en horaires flexibles se doivent de posséder un véhicule particulier. Pour lui, il n'est ni très justifié ni très réaliste d'exiger que les personnes se rendant une à deux fois par semaine dans l'Eurométropole de Strasbourg changent de voiture, ou prennent les transports en commun alors que leur commune n'est desservie que par un bus matin et soir.

Coline TRAUTMANN de Citiz : « L'impact de la livraison à domicile progresse fortement et pourrait nécessiter la création de centres logistiques urbains, afin d'améliorer la mobilité « provoquée » pour la livraison de repas ou d'autres produits. »

Jessica BERLET lui a indiqué que les questions se posent à l'échelle du SCOTERS à cause des contraintes générées : pollution, accidentologie...

Pierre (de Strasbourg) est ensuite revenu sur la mobilité des habitants de la zone dense de première couronne en soulignant qu'un grand nombre de ces personnes ne participent pas à cet atelier. Il a indiqué que les solutions de mobilité sont trop peu nombreuses, les correspondances peu pratiques, ce qui pousse à privilégier le recours à un véhicule motorisé, même ancien. Dans ces quartiers, le taux d'équipement voiture est élevé (80%), ce qui induit un besoin de renouvellement de la flotte de véhicules très important, avec une moyenne cachant de fortes disparités par quartier. Il a demandé si l'Eurométropole de Strasbourg disposait d'un inventaire des vignettes Crit'air par quartier (IRIS INSEE). Jessica BERLET lui a répondu que l'ADEUS ne disposait pas de ces données et travaillait avec des enquêtes, via échantillons, inadaptées pour répondre à la demande. Cécile Lanza a ajouté que des données fines n'étaient pas disponibles pour travailler à l'échelle des quartiers.

Antoine (de Schiltigheim) a souligné que « les aides sont orientées vers les vélos électriques alors qu'ils contiennent des métaux lourds ». Il a souligné que le montant de l'aide pourrait être réorientée vers des vélos musculaires, produits en France, au lieu de vélos électriques « fabriqués en Chine et difficiles à recycler ».

Coline Trautmann a indiqué que l'EMS pourrait faire évoluer ses aides pour les vélos mécaniques et le service déplacement a précisé que la ville de Strasbourg pourrait en effet offrir une aide pour les vélos mécaniques. L'Eurométropole de Strasbourg, a-t-elle expliqué, aide à l'achat de VAE car ils permettent de se déplacer plus loin que les vélos mécaniques. En parallèle, une politique de développement de stationnements sécurisés sera menée.



Une personne résidant à Illkirch a abordé le thème de la densification urbaine en cours, caractérisée par la construction d'immeubles remplaçant les pavillons existants. Ceci a pour conséquence d'augmenter fortement le nombre de ménages, et donc le nombre de véhicules. Il semble donc nécessaire d'anticiper l'augmentation de la population dans les zones autour de Strasbourg s'agissant des transports en commun, le réseau tram étant déjà plutôt saturé à certaines heures.

En propos conclusif, un participant s'est interrogé sur la capacité d'acceptation sociale de la population vis-à-vis de la ZFE, sur l'impossibilité d'utiliser son véhicule et les risques de fronde potentiels liés à ces restrictions d'usages. Il a également posé la question de l'aspect financier du coût de la ZFE pour le contribuable, et pour les particuliers contraints de s'orienter vers d'autres véhicules.

Les propositions pour des mobilités adaptées à ce contexte dans le cadre de la ZFE

Antoine de Schiltigheim – au sujet du remplacement du deuxième véhicule des ménages : « Aujourd'hui, le service Vel'hop 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. »

Parmi les propositions

- Faciliter l'utilisation du vélo-cargo pour qu'il acquière le statut de solution de mobilité la plus évidente.
- Développer un système de vélos cargos partagés en libre-service.
- Créer des axes rapides Est/Ouest - Nord/sud pour traverser rapidement en vélo et de manière sécurisée l'Eurométropole.
- Organiser une solution de "Tram-vélos", par exemple à une fréquence d'1 tram sur 10 (bien que l'attente des cyclistes constitue un frein a priori à cette solution).
- Offrir des cours de vélo plus accessibles aux personnes qui ne savent pas en faire, notamment aux femmes issues des quartiers populaires.
- Développer une aide au rétrofit, par exemple pour les véhicules non Crit'air 1 qui transportent des charges lourdes.
- Mettre en place une action d'achat groupé de vélos "responsables" et musculaires par l'Eurométropole de Strasbourg à destination des personnes en ayant le plus besoin (plutôt que des aides de 100 ou 1 000€).

Mots de synthèse et de clôture

La conclusion de cet atelier est revenue au service Déplacement de l'Eurométropole de Strasbourg qui a relevé le besoin d'atteindre un équilibre en matière d'aides à la mobilité (ménages à faibles revenus, petites entreprises) pour poursuivre les efforts engagés dans une « ville enviée pour sa politique de mobilité menée depuis 30 ans ».

Les ateliers à venir, consacrés au cœur de métropole comme aux commerces, artisans, indépendants et TPE permettront d'enrichir ses sujets.

Des annonces à court, moyen et long terme, seront formulées dans les semaines avec venir avec un évènement de clôture en septembre.

Calendrier et programme détaillé des ateliers

Les ateliers se poursuivent tout au long du mois de juin, afin d'aborder les solutions de mobilités à mettre en œuvre dans le cadre de la ZFE.

	Mai	Juin
Ateliers Grand public	Ateliers thématiques	Ateliers territorialisés
	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, mise à jour régulièrement : <https://zfe.strasbourg.eu>
- La plateforme <https://participer.strasbourg.eu/-/zfe>
- Le numéro Vert : 0 800 100 267