

CONFÉRENCE CITOYENNE ZFE : LE FIL DU DÉBAT – EPISODE 6

ATELIER ENTREPRISES N°2 DU 7 JUIN 2021

« POUR LES ENTREPRENEURS DU PORT, DE LA LOGISTIQUE ET DU TRANSPORT... LA ZFE, QUELLES CONTRAINTES ET QUELLES OPPORTUNITÉS ? »

L'Eurométropole de Strasbourg organisait ce lundi matin 7 juin la sixième rencontre de la Conférence citoyenne consacrée à la Zone à Faibles Émissions (ZFE), avec ce deuxième atelier dédié aux « Acteurs économiques ». Les enjeux de cette rencontre ?

Tout d'abord, explorer avec les entrepreneurs de la logistique, du transport et des activités portuaires de l'Eurométropole, les contraintes et opportunités potentielles de la ZFE.

Ensuite, débattre avec eux des infrastructures, services et systèmes d'aides leur permettant de concevoir et gérer autrement leurs déplacements professionnels, de façon moins polluante et nocive pour la santé publique, mais aussi compatible avec la réalité de leur activité.

Chiffres clés

81 participant.es connecté.es

2 grands témoins mobilisé.es pour ce débat, avec Madame Emilie GRAVIER, Directrice développement du Port de Strasbourg et Monsieur Olivier WEYMANN, Directeur stratégie et performance environnementale SOPREMA, représentant du Groupement des Usagers du Port (GUP)

250 000 travailleurs quotidiens sur le territoire de l'Eurométropole

Le point de vue des élu.e.s

MIEUX RESPIRER C'EST ÇA L'IDÉE !! 

Parole aux élu.e.s de l'Eurométropole

 <p>Mme Anne-Marie JEAN Vice-présidente de l'Eurométropole Conseillère municipale déléguée de Strasbourg Chargée de l'emploi, de la formation, de l'économie durable et de la transition écologique des entreprises, du commerce et de l'artisanat, du tourisme durable.</p>	 <p>M Joël STEFFEN Conseiller de l'Eurométropole Adjoint à la maire de Strasbourg Chargé du commerce, de l'artisanat et du tourisme</p>
---	--

Pour Anne-Marie JEAN, vice-présidente de l'Eurométropole et conseillère municipale déléguée de Strasbourg, les débats autour de la ZFE doivent offrir une possibilité de travailler à l'enrichissement des mesures d'accompagnement, en cherchant à trouver le plus juste équilibre possible pour les habitants comme pour les acteurs économiques. Ainsi, comment le passage en ZFE, non négociable car imposé par la loi, peut-il être mis en œuvre sans pénaliser les entreprises ? Dans ce cadre, « tout est entendable et évaluable », dit l'élue de l'EMS.

Joël STEFFEN, conseiller de l'Eurométropole et adjoint à la maire de Strasbourg, se déclare en accord avec sa collègue et, ne voulant pas monopoliser la parole au regard de l'importance de la participation (plus de 80 personnes connectées), souhaite simplement aux participants de pouvoir avancer ensemble vers de nouvelles solutions de mobilités.

Introduction



Après avoir rappelé les principaux éléments de contexte de la ZFE (sa dimension obligatoire, ses objectifs, ses logiques d'action et son calendrier), **la Cheffe de projet de la zone à faibles émissions, rappelle que 80% des NOX sont générés par le trafic routier, en particulier celui lié à l'activité économique.**

Aujourd'hui, les véhicules Crit'Air 3 sont déjà interdits lors des pics de pollution mais dans le cadre de la ZFE, l'interdiction concernera l'ensemble des véhicules Crit'Air 2. Aussi, est-il important pour les élus de travailler à la définition de larges mesures d'accompagnement.

Elle précise qu'afin d'évaluer l'impact réel de ces mesures sur la qualité de l'air, un bilan annuel sera tiré sur différents critères et qu'une évaluation plus poussée sera réalisée tous les deux ans.

Elle évoque également l'enquête bâtie avec les organismes consulaires (Chambre de commerce et d'industrie, Chambre des métiers de l'artisanat, Chambre d'agriculture) pour évaluer les flottes actuelles. Cette enquête, clôturée le 6 juin, était axée sur le parc de véhicules et a permis à 900 répondants de s'exprimer. L'exploitation des réponses permettra de mieux comprendre les usages, les données liées aux plans de mobilité des salariés... Son analyse fera l'objet d'une présentation fin juin.

Sont aussi rappelées les différentes solutions existantes en termes d'accompagnement à un changement de mobilité : achats groupés, possibilités de mutualisation. Il pourrait s'agir de compléter l'offre actuelle en vue du remplacement des véhicules actuels, notamment poids lourds. Le développement de vélos cargos à tester par les entreprises pourrait être une autre mesure à privilégier. Enfin, un conseil spécialisé en mobilité sera également assuré par l'Agence du Climat qui sera opérationnelle à l'automne.

En ce qui concerne le secteur de la logistique, le développement de stations gaz GNV doit s'amplifier, même si la situation actuelle est plutôt bonne par rapport à d'autres territoires français. Le développement de l'hydrogène-véhicule devrait suivre à moyen terme.

Pour conclure, la responsable de l'EMS précise qu'« **une liste de dérogations (déménagement, évènements exceptionnels, marchés...) correspondant aux besoins des entreprises sera élaborée, conformément à la volonté politique des élus, de ne pas entraver le développement économique du territoire** ».

Grands témoins du jour

Deux témoins ont ensuite pris la parole et exposé, chacun dans leur domaine respectif, l'état des lieux de la situation, les enjeux et objectifs



Emilie GRAVIER, Directrice du développement du Port autonome de Strasbourg, rappelle que la zone industrielle et logistique portuaire regroupe 500 entreprises pour 10.000 emplois directs.

Le développement de solutions alternatives a été amorcé il y a plusieurs années avec la création de Plan Inter-Entreprises PEPS, le développement de pistes cyclables... Un collectif a ainsi été mis en place pour adapter les solutions aux sous-zones de l'espace portuaire, là où les connexions aux transports en commun ne sont pas possibles.

Elle souligne l'exemplarité de cette zone multimodale de premier ordre en rappelant qu'une barge remplace 500 camions et un train jusqu'à 100 camions. Toutefois, le dernier maillon routier, le dernier kilomètre s'avère crucial,

et des solutions innovantes peuvent être développées pour encore améliorer le bilan général. Ainsi, une enquête complémentaire à celle de la CCI sera menée à cette échelle sur l'impact de la ZFE.

Autre enjeu d'importance, 80% des transports routiers n'appartiennent pas aux entreprises, qu'il s'agisse d'approvisionnement, des véhicules des clients... mais à leurs prestataires. Aussi, afin de garantir le bon développement de cette multimodalité vertueuse sans fragiliser l'activité, le Port autonome de Strasbourg souhaite que les axes structurants du port soient exclus de la ZFE. Ces voies sont éloignées des zones habitées et leur imposer les mêmes règles qu'ailleurs aurait un impact négatif important sur l'activité économique.

Olivier WEYMANN, Directeur stratégie et performance environnementale SOPREMA, représentant du Groupement des Usagers du Port (GUP)

Cette association fédère plus de 90 entreprises de la zone portuaire, notamment les plus importantes. Elle jouit d'une existence de plusieurs dizaines d'années.

Les adhérents utilisent annuellement plusieurs centaines de milliers de tonnes pour produire des centaines de milliers de tonnes de produits finis en s'appuyant sur la multimodalité décrite par l'intervenante précédente. La fermeture d'une raffinerie proche il y a quelques années aurait pu avoir un impact colossal sur la zone mais l'approvisionnement par barge depuis l'Allemagne a permis de sauver les entreprises.

Par ailleurs, comme évoqué par l'intervenante précédente, 80% des flux sont subis par les entreprises. Les adhérents du GUP souhaitent ainsi améliorer les critères d'entrée en vigueur de la ZFE mais souhaitent également se faire le porte-paroles des inquiétudes de leurs pairs, en termes d'adaptation à la réalité économique des entreprises dans un contexte fragilisé par la COVID19.

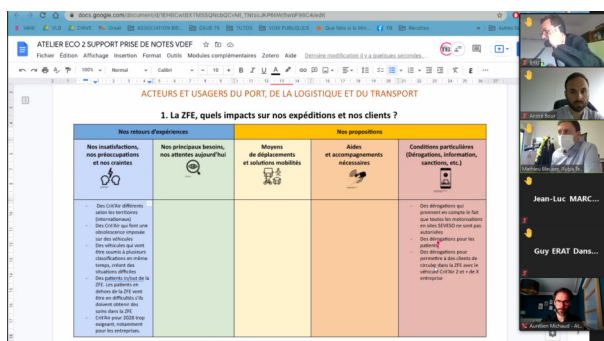
Echos du débat

1. La ZFE, quels impacts sur nos expéditions ?

Quelques retours d'expérience

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

- Des vignettes Crit'Air différentes selon les territoires (internationaux).
- Des vignettes Crit'Air qui programment l'obsolescence des véhicules.
- Des difficultés pour accéder au cœur de la ZFE pour des patients résidant en dehors de la ZFE et équipés de véhicules interdits à terme.
- Seul 10% du parc roulant actuel des entreprises est inférieur à Crit'Air 2. La proximité de l'échéance 2028 semble trop exigeante pour permettre le renouvellement complet des flottes, notamment du fait des coûts et de la faiblesse de l'offre.
- Une transition vers le vélo électrique peut être difficile pour des entreprises, voire impossible car non adaptée.



François BRU - Blue Paper : « Comment gérer l'affrètement de poids lourds au-delà du meilleur standard actuel quand une entreprise ne gère que 10% de ses flux ? Il y a besoin d'une harmonisation des normes applicables aux entreprises, en prenant pour référence non pas les vignettes Crit'Air mais la norme Euro 6. »

- Il y a un grand risque de perte de compétitivité car une entreprise de la ZFE doit se soumettre au passage à Crit'Air 1 avant 2028 quand les entreprises concurrentes hors-ZFE n'auront pas cette contrainte. D'où un

André BOUR : « Mon entreprise comporte 15 camions et nous avons engagé une réflexion pour amorcer le changement avec Renault Trucks. Le renouvellement de nos camions de livraison de futs de bières coûterait 85 K€ en Biodiesel et 320 K€ en électrique. Comment payer la différence ? »

risque non négligeable de fermeture d'entreprises ou de délocalisation en dehors de la ZFE.

Parmi les propositions

- Aider les entreprises dans leur transition pour s'adapter à la ZFE, notamment en incluant les surcoûts afférents dans les appels d'offres de l'EMS
- Tenir compte du fait que toutes les motorisations en sites SEVESO ne sont pas autorisées
- Accorder des dérogations aux patients des hôpitaux ainsi qu'aux clients des entreprises locales, leur permettant de circuler dans la ZFE avec un véhicule Crit'Air 2 et +
- Travailler à une harmonisation entre CEA (Taxe poids lourds) et EMS (ZFE)

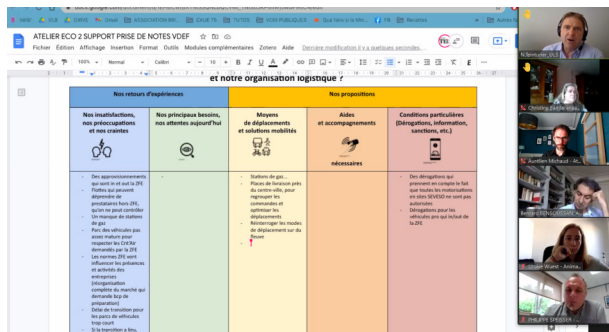
2. La ZFE, quelles conséquences pour nos approvisionnements et notre organisation logistique ?

Quelques retours d'expérience

Etienne KOSZUL – GSM, production de sable à proximité de Strasbourg : « Les sites industriels vont devoir reconsidérer leurs futures implantations dans la région. »

Rodolphe GARCIA : POMONA, Représentant grossiste Marché Gare : « Le développement d'une station GNV à proximité du marché gare, juste à côté du centre-ville de Strasbourg permet d'assurer jusqu'à 1 000 livraisons / jour. Y aura-t-il une dérogation pour les livraisons en dehors de l'EMS avec les camions Diesel ? Les produits frais distribués proviennent du reste de l'Alsace et d'ailleurs ; et il n'y a pas de contrôle de l'équipement côté fournisseurs. »

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

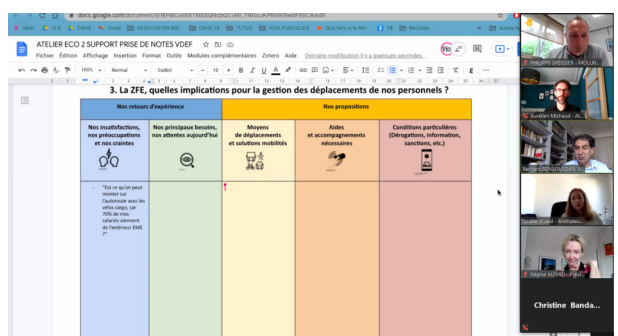


- Des approvisionnements dépassant largement la ZFE.
- Des flottes qui dépendent principalement de prestataires hors-ZFE, sans levier de contrôle ni d'accès aux aides de l'Eurométropole de Strasbourg.
 - Un manque de stations de recharge Gaz avec 5 à 6 stations d'avitaillement.
 - Un parc de véhicules pas assez mature pour respecter les Crit'Air demandés par la ZFE.
 - Des normes ZFE en passe d'influencer la présence et l'activité des entreprises, avec une réorganisation complète du

marché demandant beaucoup d'anticipation et d'investissement.

- Des délais de transition trop courts pour les entreprises disposant d'une flotte de véhicules.
- Une transition susceptible de pénaliser le transport fluvial sans solution poids lourds adaptée en complément, ce qui serait contre-productif.
- Des territoires qui possèdent des atouts (fleuve) potentiels, et à exploiter.
- Des véhicules préconisés par les normes de la ZFE mal adaptés pour certaines activités professionnelles
- Des premiers et derniers kilomètres qui posent encore des difficultés logistiques.

Parmi les propositions



- Développer le nombre de station d'avitaillement Gaz.
- Multiplier les stations et points de recharge électricité, notamment celles qui peuvent accueillir des poids lourds.
 - Créer de nouvelles places de livraison en centre-ville, pour regrouper les commandes et optimiser les déplacements.
 - Réinterroger les modes de déplacement fluviaux avec massification de marchandises par bateaux et utilisation de véhicules électriques ou vélos-cargos pour le premier ou dernier km.

- Prévoir des dérogations qui prennent en compte le fait que toutes les motorisations ne sont pas autorisées en site SEVESO.
- Accorder des dérogations aux véhicules professionnels entrant et sortant de la ZFE.
- Proposer des solutions d'amortissement permettant aux entreprises de faire évoluer leur flotte de véhicules au moment même où elles s'apprêtent à commencer de rembourser leurs PGE.
- Accorder des dérogations aux véhicules biodiesels en fonction de leurs émissions de CO2.

Christine BANDARANAAYKE – FEDEX : « Volonté de développer le Centre Logistique de proximité et de dialoguer avec la Commune pour un transport plus durable dans une logique Zéro Carbone en 2040. »
Régine ALOIRD, directrice des terminaux alsaciens de la société Rubis et membre du conseil d'administration du Port autonome de Strasbourg – « Il est primordial de travailler à une harmonisation européenne des normes si Strasbourg veut maintenir son statut de capitale Européenne. Il ne faut pas aller au-delà de la réglementation européenne »

3. La ZFE, quelles implications pour la gestion des déplacements de nos personnels ?

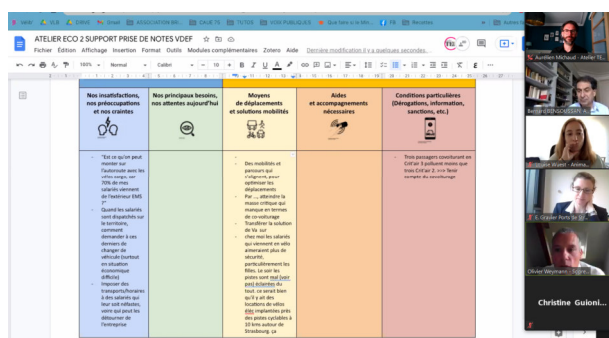
Quelques retours d'expérience

Philippe SPEISSER : « 72% de mes salariés habitent en dehors de la ZFE et seulement 4 sont utilisateurs de vélos. Comment inciter les salariés à changer de véhicules dans le contexte économique dégradé d'aujourd'hui ? »

Noella PIERSON – Clinique Rhéna : « Je note un problème d'utilisation des transports en commun pour mes salarié.es, des femmes à 87%, travaillant qui plus est en horaires décalés. Cette complexité d'accès à l'emploi sera un frein au recrutement de profils intéressants.

Olivier WEYMANN : « La ZFE peut engendrer une stigmatisation des salariés ayant des véhicules anciens. Il faut absolument éviter un nouveau phénomène Gilets Jaunes. S'il est nécessaire d'avancer, il faut le faire en prenant en compte les entreprises qui ont du mal à évoluer et les salariés qui n'ont pas forcément la possibilité de changer de voiture. »

- Des difficultés à agir sur les véhicules des salariés (surtout en situation économique difficile).
- Le recours aux transports en commun pas toujours adapté et dissuasif pour certains candidats à l'emploi.
- Un risque de stigmatisation des salariés et des entreprises n'ayant pas les moyens de s'adapter.
- Des modes de déplacements à des horaires pas forcément adaptés à tous les publics (manque de lumière, de visibilité...).
- Un changement culturel nécessaire pour rendre viable et pertinent le co-voiturage ou télétravail.



Parmi les propositions

- Atteindre la masse critique qui manque en termes de co-voiturage.
- Exploiter le port et sa multimodalité.

- Tenir compte du covoiturage car trois passagers covoiturant en Crit'air 3 polluent moins que trois autosolistes Crit'air 2.

Commentaire du Tchat : “chez moi, les salariés qui viennent à vélo aimeraient plus de sécurité, particulièrement les femmes. Le soir les pistes sont mal (voire pas) éclairées. Ce serait bien qu'il y ait des locations de vélos électriques implantées près des pistes cyclables à 10 km autour de Strasbourg. Cela permettrait de laisser les voitures hors du centre, de faire un peu de sport sans arriver trempés de transpiration au boulot »

Emilie GRAVIER : « Le port de Strasbourg a travaillé à l'appui aux transports en commun avec la CTS, au développement des pistes cyclables mais aussi au covoiturage avec Optimix. Toutefois, il y a des difficultés à atteindre une taille critique pour assurer la fiabilité du service... »

Christine GUIONI – EMS : « Des rencontres avec les entreprises du Walken ont permis de trouver une solution inter-entreprises pour développer le covoiturage dans cette zone. On ne recense pas de demandes d'autres ZA mais il y a une vraie possibilité de transposer cette formule ailleurs.

Mots de synthèse et de clôture

Olivier WEYMANN réaffirme sa confiance aux salariés engagés pour le changement, tout en appelant à la vigilance pour les entreprises concernées par l'interdiction progressive des véhicules diesel, auxquelles on s'apprête à imposer un changement de flotte.

Il précise que l'actionnariat familial s'engage généralement dans des décisions 3 ans en amont quand les plus grands groupes s'engagent sur des durées supérieures, de l'ordre de 5 ans. Les bonnes décisions doivent donc être prises très rapidement car l'horizon 2028 est proche. Selon lui, « **Il ne faut pas déplacer le sujet industriel hors de la zone, il faut le traiter sur place** ».

Joel STEFFEN comprend que le sujet suscite l'inquiétude de certains mais souligne également la volonté d'aller de l'avant d'autres participants. Il existe, note-t-il, un vrai besoin de cohérence et de clarté pour les entreprises, avec une progressivité réelle dans la mise en œuvre des mesures et une prise en compte des cas particuliers. Il lance un « **appel à l'ensemble des participants à « rester volontaristes » en termes de logistique, et à poursuivre leurs réflexions pour relever ensemble le défi de la diminution du recours aux énergies fossiles** ». Car c'est ainsi que pourront être développées des solutions adaptées aux salariés, inspirées des plans de déplacements inter-entreprises, en leur proposant par exemple un système efficace de cartographie et de géolocalisation pour covoiturer plus facilement.



Le mot de la fin est revenu à **Anne-Marie JEAN**, qui a tenu à remercier les entreprises réunies pour réfléchir à cette transition vers des véhicules plus propres, première étape vers l'amélioration de la qualité de l'air dans l'Eurométropole. Elle rappelle l'importance de l'enquête lancée pour s'adapter aux besoins et répondre aux questions multiples que se posent les entreprises. « **Il ne s'agit en aucun cas de nuire aux entreprises, de les empêcher de travailler, de stigmatiser. Au contraire, les ZFE se développent dans 250 autres villes, c'est un mouvement d'ensemble, et cela peut constituer un argument pour les entreprises de l'Eurométropole de Strasbourg pour conquérir de nouveaux marchés** ». Les élus souhaitent donc œuvrer à la meilleure coordination possible dans l'intérêt des entreprises.

Calendrier et programme détaillé des ateliers

Les ateliers se poursuivent jusqu'au 17 juin, afin d'aborder les solutions de mobilités à mettre en œuvre dans le cadre de la ZFE

	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, ainsi que 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

Participez à l'évaluation !

L'association Démocratie Ouverte, neutre et indépendante, évalue la citoyenneté avec les participants

- Remplissez le questionnaire individuel à la fin des ateliers débats
- Portez-vous **citoyen volontaire** pour partager les résultats d'évaluations (réunions: juillet et septembre)

[Pour cela, retrouvons-nous aux ateliers débats !](#)

Pour nous contacter: evaluationCC@democratieouverte.org

La Conférence citoyenne, une démarche démocratique ?

Participait aussi à cet atelier Valérie URMAN, Consultante en ingénierie et représentante de l'association Démocratie Ouverte, chargée de l'évaluation de la démarche de participation citoyenne.