Strasbourg.eu
eurométropole

DÉCEMBRE
2024

ZFE-m

Zone à Faibles Émissions-mobilité (ZFE-m) de l'Eurométropole de Strasbourg

Synthèse des observations émises dans le cadre de la consultation du public sur le prolongement de la phase pédagogique des vignettes Crit'Air 3 dans la ZFE-m

MIEUX RESPIRER C'EST ÇA L'IDÉE!!

Table des matières

Rappel des modalités de la consultation du public 2

Les observations émises par le public 3

Avis favorables au prolongement de 2 ans la période pédagogique pour les véhicules Crit'air 3 (50,19%) 4

- Besoin de plus de temps pour s'adapter 4
- Alternatives de mobilité insuffisantes 4
- Insuffisance des moyens de contrôle 4

Avis défavorables au prolongement de 2 ans la période pédagogique pour les véhicules Crit'air 3 (20,08%) 5

- Respect des engagements pour la qualité de l'air 5
- Urgence environnementale et santé publique 5
- Crédibilité des politiques publiques 5
- Retarder les efforts de transition écologique 5

Observations hors du champ de la consultation (29,73%) 5

- Système des vignettes Crit'Air 5
- Véhicules lourds et électriques 6
- Infrastructures de mobilité 6
- Rejet de la mesure ZFE-m 6

Conclusion 6

Rappel des modalités de la consultation du public

Conformément aux articles L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, et L. 123-19-1 du code de l'environnement, l'Eurométropole de Strasbourg a engagé une procédure de consultation du public sur les projets d'arrêtés modificatifs de la Zone à Faibles Émissions-mobilité (ZFE-m) de l'Eurométropole de Strasbourg.

Ce projet d'arrêté modificatif s'inscrit dans le cadre du dialogue ouvert et entretenu par l'Eurométropole avec les différents partenaires et acteurs du territoire qui l'ont amené à proposer des ajustements aux arrêtés initiaux de la ZFE-m.

Le public a été consulté, c'est-à-dire invité à émettre des observations, du 04 novembre au 24 novembre 2024 sur le site participer.strasbourg.eu.

D'autres personnes sont consultées pour avis, il s'agit des autorités organisatrices de la mobilité dans la zone et dans ses abords, les conseils municipaux des communes limitrophes, les gestionnaires de voirie et les chambres consulaires concernées. Elles ont chacune disposé d'un délai de 2 mois pour répondre et à l'expiration de celui-ci, sans retour de leur part, leur avis est réputé favorable.

Vous trouverez dans ce dossier la synthèse des observations émises par le public.

Les observations émises par le public

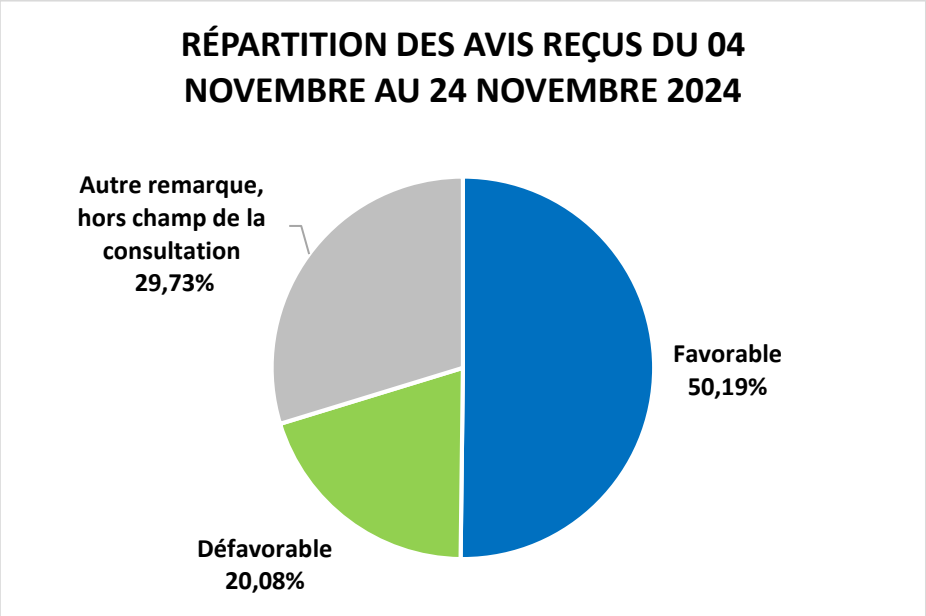
Entre le 04 novembre et le 24 novembre 2024, **259 personnes se sont exprimé·es** lors de la consultation du public relative aux modifications des arrêtés de la Zone à Faibles Emissions-mobilité de l'Eurométropole de Strasbourg.

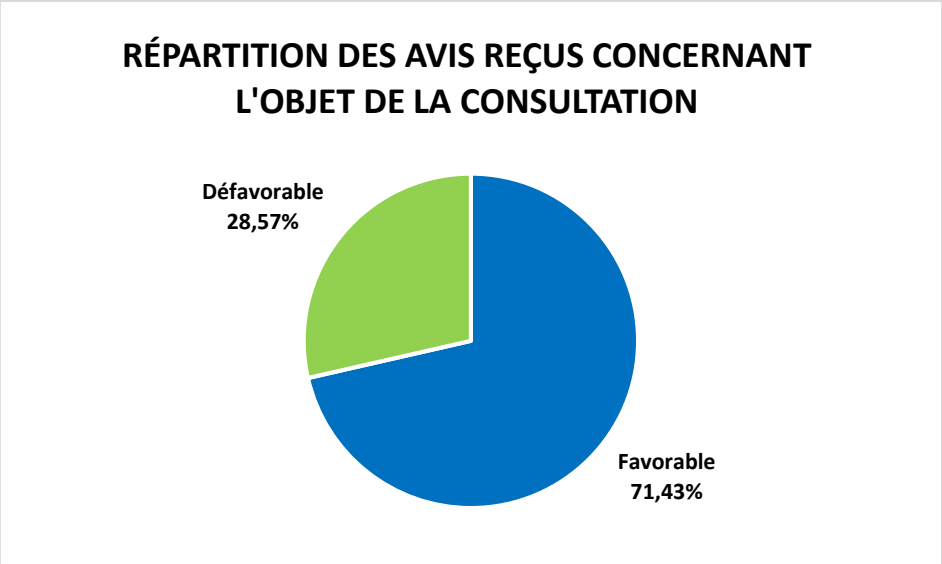
Juridiquement encadrée, la consultation portait spécifiquement sur la modification du calendrier déterminant les phases pédagogiques et d'interdictions des vignettes Crit'Air au sein de la ZFE-m, en particulier concernant le prolongement de deux ans de la phase pédagogique des véhicules présentant une vignette Crit'Air 3. La fin de cette phase pédagogique, initialement programmée en date du 31 décembre 2024, serait ainsi prolongée jusqu'au 31 décembre 2026. Ainsi, les observations sortant de ce champ ne peuvent pas être prises en compte.

L'arrêté modificatif propose la modification suivante :

1.1 Calendrier de la zone à faibles émissions mobilité Sont interdits de circuler, selon le calendrier suivant : Pour l'ensemble des communes de l'Eurométropole de Strasbourg : 1° Les véhicules « Crit'Air 5 » et sans Crit'Air au 1er janvier 2023 ; 2° Les véhicules « Crit'Air 4 » au 1er janvier 2024 ; 3° ***les véhicules « Crit'Air 3 » au 1er janvier 2027.*** conformément à la classification établie par l'arrêté ministériel du 21 juin 2016 susvisé.

Les contributions recueillies au cours de cette consultation se répartissent en trois grands axes : des **opinions favorables au prolongement (50,19 %)**, des **opinions défavorables (20,08 %)**, et des remarques élargissant la réflexion **hors du champ de la consultation (29,73 %)**.





Ce rapport de synthèse peut être complété par le rapport d'évaluation de la ZFE-m de l'Eurométropole, publié en septembre 2024 par l'Agence d'urbanisme de Strasbourg Rhin supérieur (ADEUS) et disponible sur le site zfe.strasbourg.eu.

Avis favorables au prolongement de 2 ans la période pédagogique pour les véhicules Crit'air 3 (50,19%)

Les contributions favorables au prolongement de deux ans de la phase pédagogique représentent environ 50,19 % des observations. Elles mettent principalement en avant des considérations économiques, pratiques et sociales.

- Besoin de plus de temps pour s'adapter

Les participant·es soulignent le besoin de laisser davantage de temps aux ménages pour s'adapter à l'interdiction des véhicules Crit'Air 3. Beaucoup font état de difficultés financières qui rendent l'achat d'un véhicule conforme difficile, malgré les aides disponibles. Ces difficultés concernent notamment les ménages les plus vulnérables, parfois encore engagés dans le remboursement de leur véhicule actuel ou qui ne trouvent pas de véhicules Crit'Air 1 ou 0 à des prix abordables. Le calendrier initial est jugé irréaliste, en particulier pour les conducteurs les plus précaires, dont l'emploi dépend parfois directement de leur mobilité.

- Alternatives de mobilité insuffisantes

D'un point de vue pratique, de nombreux·ses participant·es considèrent que les alternatives aux véhicules Crit'Air 3, notamment les transports en commun, ne sont pas suffisamment développées vers et entre les communes de l'Eurométropole. Ces dernier·es dénoncent des dessertes insuffisantes, des fréquences inadaptées à leurs besoins, des tarifs jugés trop élevés et un manque d'attractivité par rapport à la voiture en termes de temps de trajet. La prolongation de la période pédagogique permettrait à la collectivité d'améliorer ces infrastructures et de faciliter la transition vers des mobilités plus durables.

- Insuffisance des moyens de contrôle

Enfin, certaines contributions soulignent que les pouvoirs publics ne sont pas encore prêts à appliquer pleinement les mesures prévues, notamment en raison de l'insuffisance des moyens de

contrôle. Un décalage permettrait une mise en œuvre plus progressive, tout en contribuant à une amélioration graduelle de la qualité de l'air.

Avis défavorables au prolongement de 2 ans la période pédagogique pour les véhicules Crit'air 3 (20,08%)

Les avis défavorables au prolongement représentent environ 20,08 % des contributions et insistent sur l'importance de respecter les engagements pris en matière de qualité de l'air et de santé publique.

- Respect des engagements pour la qualité de l'air

Les opposant·es au prolongement rappellent que le calendrier initial a été annoncé suffisamment tôt afin de permettre une préparation adéquate des ménages. Ces dernier·es considèrent qu'un prolongement constitue une injustice pour ceux ayant déjà investi dans des véhicules conformes ou ayant modifié leurs habitudes de mobilité en prévision des interdictions initialement annoncées.

- Urgence environnementale et santé publique

Sur le plan environnemental, les participant·es insistent sur l'urgence de maintenir et d'accélérer les efforts pour réduire une pollution atmosphérique qui reste supérieure aux normes fixées par l'Organisation mondiale de la Santé. Ils et elles rappellent notamment que cette pollution constitue une menace directe pour la santé des habitant·es, notamment les populations les plus vulnérables, comme les enfants et les personnes âgées. À leurs yeux, retarder la mise en œuvre stricte des interdictions revient à accepter un niveau de pollution jugé inacceptable, compromettant ainsi l'intérêt général au profit d'intérêts individuels ou économiques. Il est également souligné que des dispositifs d'accompagnement, tels que les aides au changement de véhicule et les solutions de mobilité alternatives, sont déjà largement disponibles et permettent d'ores et déjà à de nombreux habitant·es de s'adapter progressivement.

- Crédibilité des politiques publiques

Par ailleurs, certaines contributions expriment des préoccupations concernant l'impact d'un prolongement sur la perception de la confiance et de la crédibilité de l'Eurométropole et de ses politiques publiques. Selon ces avis, un prolongement pourrait affecter la lisibilité des initiatives liées à la ZFE-m, notamment les efforts réalisés concernant les dérogations.

- Retarder les efforts de transition écologique

Enfin, plusieurs contributions mettent en évidence le risque que ce prolongement ne fasse que déplacer dans le temps le mécontentement des automobilistes, sans résoudre les enjeux fondamentaux. Une telle mesure est perçue comme un frein à l'avancement des politiques de transition écologique, augmentant la frustration des habitant·es et ralentissant l'atteinte des objectifs de réduction des émissions polluantes.

Observations hors du champ de la consultation (29,73%)

Environ 29,73 % des contributions abordent des thématiques dépassant le cadre strict de la consultation, qui, pour rappel, était la modification du calendrier de la ZFE-m, avec la prolongation de la période pédagogique des vignettes Crit'Air 3 du 1er janvier 2025 au 1er janvier 2027. Ces observations soulignent des attentes fortes et des critiques générales envers la ZFE-m de l'Eurométropole et le dispositif Crit'Air national.

- Système des vignettes Crit'Air

Certaines observations remettent en question la pertinence du système national des vignettes Crit'Air, jugé inadapté pour réguler efficacement les véhicules au sein de l'Eurométropole. Ce système

est souvent comparé à celui des Umweltplakette allemandes, qui, selon les témoignages, attribuent pour un même véhicule une classification d'impact environnemental parfois contradictoire avec celle des vignettes Crit'Air françaises. Cette double classification, aux messages opposés, contribue selon les participant·es à affaiblir la légitimité et le bien-fondé du système français. Par ailleurs, les critères de classement, principalement basés sur l'année de mise en circulation et le type de carburant, sont critiqués pour leur caractère arbitraire, perçu comme déconnecté des émissions réelles des véhicules. À cet égard, certain·es considèrent que le contrôle technique, en raison de ses évaluations spécifiques, constituerait un outil plus fiable et pertinent afin d'évaluer l'impact environnemental des véhicules et permettre une meilleure régulation de ceux-ci.

- Véhicules lourds et électriques

D'autres contributions mettent en avant les préoccupations environnementales et économiques liées aux véhicules autorisés au sein de la ZFE-m, notamment les modèles plus lourds, tels que les véhicules électriques et les SUV. Concernant les véhicules électriques, des interrogations ont été soulevées sur les impacts liés à la fabrication, le poids et le recyclage des batteries, en particulier en termes d'extraction de matériaux rares et de leur empreinte écologique. Quant aux SUV, leur taille et leur poids sont perçus comme ayant un impact plus important sur l'environnement et le trafic. L'aide accordée par la ZFE-m eurométropolitaine à ces véhicules est ainsi jugée incohérente avec les objectifs d'amélioration de la qualité de l'air.

- Infrastructures de mobilité

Les participant·es pointent des problèmes de fiabilité, de coût et de desserte des transports en commun, ainsi que l'absence de solutions pour certains trajets domicile-travail. Plusieurs appellent à une amélioration significative de l'offre avant toute restriction supplémentaire, notamment par le développement des parkings relais aux frontières de la ZFE-m, l'extension des horaires et la réduction des tarifs des transports en communs.

- Rejet de la mesure ZFE-m

Enfin, un nombre conséquent des observations catégorisées comme étant hors champ de la consultation correspondent à une posture de rejet de la mesure ZFE-m dans son entièreté. Au-delà des raisons susmentionnées, sur le plan social, plusieurs participant·es dénoncent une forme d'injustice, estimant que la ZFE-m favorise les ménages les plus aisés, capables de s'offrir des véhicules conformes, au détriment des ménages plus modestes. Certain·es proposent des alternatives comme la limitation des kilomètres pour les véhicules polluants ou la gratuité des transports en commun pour les populations les plus vulnérables.

Conclusion

En conclusion, la consultation publique sur le prolongement de la phase pédagogique des vignettes Crit'Air 3 dans la ZFE-m de l'Eurométropole a permis de recueillir une diversité d'opinions qui reflètent les enjeux complexes liés à la transition écologique et à la qualité de l'air.

Il en ressort qu'une majorité des participant·es soutient l'idée d'une prolongation de la période pédagogique des Crit'Air 3, mettant en avant des considérations économiques et sociales, notamment les difficultés d'adaptation pour les ménages les plus vulnérables, ainsi que des préoccupations concernant l'accessibilité des alternatives à la voiture. Pour autant, une part importante des contributions défavorables souligne l'urgence de réduire la pollution afin de protéger la santé publique et la nécessité de respecter les engagements initiaux de la ZFE-m.

Enfin, de nombreuses remarques ont élargi le débat à la pertinence du système Crit'Air et des infrastructures et services de mobilité offerts, appelant à une réforme plus globale pour répondre aux défis environnementaux et sociaux.

Ce rapport de synthèse peut être complété par le rapport d'évaluation de la ZFE-m de l'Eurométropole, publié en septembre 2024 par l'Agence d'urbanisme de Strasbourg Rhin supérieur (ADEUS) et disponible sur le site zfe.strasbourg.eu.