



CONFÉRENCE CITOYENNE ZFE : DU DÉBAT DANS L'AIR – EPISODE 2 ATELIER CITOYEN N°1 DU 17 MAI 2021

« LA ZFE, FACTEUR D'AMÉLIORATION POUR LA SANTÉ PUBLIQUE ET L'ENVIRONNEMENT »

L'Eurométropole de Strasbourg organisait ce lundi 17 mai la deuxième rencontre de la Conférence citoyenne consacrée à la Zone à Faibles Émissions (ZFE) : premier atelier d'une série de sept, animé par l'équipe de l'Agence Voix publiques et de l'Atelier TEL.

Les enjeux de cette soirée : explorer avec les résidents et les usagers de l'Eurométropole de quelle manière la mise en œuvre de la zone à faibles émissions pourrait être un facteur d'amélioration pour la santé publique et l'environnement. Et débattre avec eux des infrastructures, services et systèmes d'aides susceptibles de permettre au plus grand nombre d'adopter des mobilités plus saines.

« La ZFE est d'abord un enjeu de santé publique »

Pour la **vice-présidente de l'Eurométropole chargée du projet, Mme Françoise SCHAETZEL**, la ZFE n'est pas seulement affaire de technique, mais d'abord un outil au service de la santé. Certes, la ZFE ne va pas à elle seule régler la question de la pollution de l'air, car il existe plusieurs sources de pollution de l'air. Mais elle constitue l'un des outils permettant de réduire la pollution liée à la mobilité. Cette ZFE sera d'autant plus efficace que son périmètre est large et non mité. Bien sûr, la ZFE engendrera des contraintes (modifications des habitudes de déplacement pour certains, changement de véhicule pour d'autres), mais il est nécessaire de mettre en perspective ces efforts avec tous les bénéfices apportés en termes de santé publique, notamment pour les personnes sensibles aux pollutions. Car il ne faut pas oublier que la pollution de l'air est également un facteur d'inégalité face à la santé. Et Madame Schaezel de conclure : **« Le projet de loi Climat discuté en ce moment par le Parlement va probablement augmenter le nombre de métropoles obligées de déployer une ZFE. Dès maintenant, elle incite les habitants à ne plus acheter du diesel car ils ne pourront plus les utiliser dans les prochaines années à Strasbourg mais aussi à Colmar, Mulhouse, Reims, pour ne citer que les villes de notre région. »**

Chiffres clés

- **2 témoins mobilisés** pour cet atelier : Maxime Alter d'Atmo Grand Est et le Dr. Gilles Disxaut, spécialiste des maladies respiratoires
- **48 000 décès prématurés**, c'est, au bas mot, le coût en vies humaines de la pollution atmosphérique en France
- **500 décès prématurés**, c'est la même donnée à l'échelle de l'Eurométropole de Strasbourg

Conseiller délégué de l'Eurométropole et adjoint à la maire de Strasbourg chargé de la santé publique et environnementale, mais également professionnel de santé, **M. Alexandre FELTZ**, précise qu'au-delà de l'amélioration de la qualité de l'air dans la métropole, la ZFE constitue une chance à saisir pour développer et promouvoir les modes de déplacements actifs, particulièrement recommandés pour se maintenir en bonne santé alors que l'inactivité physique favorise l'obésité, les affections cardiovasculaires et les maladies chroniques.

Deux intervenants ont ensuite pris la parole et dressé, chacun dans son domaine, un état des lieux de la situation, des enjeux et objectifs de l'amélioration de la qualité de l'air et des mobilités sur le territoire de l'Eurométropole.

« Plus le véhicule est lourd et large, plus il émet de particules liées aux freins et à l'usure des pneus. » (M. Dixsaut)

M. **Maxime Alter**, ingénieur Qualité de l'Air et Santé à l'Atmo Grand Est, précise pour commencer les pathologies en lien avec la pollution atmosphérique. Il en existe de nombreuses, comme les pathologies respiratoires, circulatoires, endocriniennes ou encore périnatales, avec des personnes plus sensibles que d'autres, comme les femmes enceintes, les enfants et nouveau-nés, les personnes âgées ou encore les populations défavorisées. L'impact de la pollution atmosphérique sur la santé est considérable. Ainsi, **« la pollution de l'air compte parmi les 3 premiers facteurs de mortalité en France, avec le tabac et l'alcool »**.



En 2021 France, on dénombre 48 000 décès prématurés liés à la pollution de l'air, mais certaines études font état de 70 000, d'autres de 91 000. À l'échelle de l'EMS et grâce à des modélisations mathématiques, **on dénombre 500 décès prématurés en lien direct avec la pollution de l'air**, mais cela n'est que la partie 'visible' de l'iceberg des impacts sur la santé. **La pollution de l'air concerne donc l'ensemble des habitants.** Et il est d'autant plus important d'agir que la recherche risque de révéler ces prochaines années de nouveaux effets de la pollution de l'air sur la santé.

*Bernard Bensoussan, animateur principal de l'atelier : « **Comment allez-vous suivre la mise en œuvre de la ZFE et de ses impacts ?** »*

Maxime Alter : « On constatera l'amélioration ou non de la qualité de l'air via des mesures, en développant une approche prospective. Il est difficile de mesurer l'amélioration de la santé à proprement parler. Mais on peut utiliser des indicateurs comme l'évolution de la consommation de médicament, comme cela se fait en Allemagne ».

M. Gilles DIXSAUT, Docteur spécialiste de physiologie respiratoire, membre du Comité francilien contre les maladies respiratoires et de l'association pour la prévention de la pollution atmosphérique, distingue les polluants primaires des polluants secondaires. Les premiers sont directement issus des sources de pollution (NOx, PM10...), les seconds résultent d'une transformation (O3, acides...) et sont principalement produits par les véhicules diesel.

M. DIXSAUT précise que **« ce ne sont pas les pics de pollution qui comptent le plus en matière de santé, mais plutôt la pollution de fond et l'exposition à long terme »** d'où l'importance de la mise en œuvre d'outils tels que la ZFE. Pour lui cependant, la ZFE ne serait pas suffisante et il conviendrait d'aller plus loin encore. La taille des particules est importante, plus elles sont petites, plus l'effet inflammatoire augmente. Les véhicules diesel sont la principale origine d'émission de polluants secondaires. Ces particules sont des agrégats de plusieurs sortes de particules, et contrairement à ce qu'on pourrait croire, les véhicules diesels dégageant peu de fumée sont plus dangereux pour la santé que les diesels dégageant le plus de fumée, dont les particules émises sont plus grosses et pénètrent moins loin dans l'appareil respiratoire. S'agissant de l'automobile, M. DIXSAUT recommande de privilégier l'hybride rechargeable/GPL (électricité pour la ville et GPL pour la route).

Pour conclure, M. DIXSAUT rappelle **« que les particules les plus préoccupantes pour les maladies respiratoires et cardiovasculaires sont celles de 80 à 400 nm (0,4 µm), car ce sont celles qui pénètrent le plus dans les poumons »** et que **« les technologies de dépollution des véhicules diesel** (préchambres d'injection, reconfigurations moteurs,

Relevé dans la Boîte à questions

*« **La pollution de l'air est-elle prise en compte lors de la crise sanitaire ? Pourquoi cela n'a-t-il pas significativement baissé lors du premier confinement alors que le trafic routier était quasi à l'arrêt ?** »*

G.DIXSAUT : « Lors du premier confinement, on a relevé un niveau de PM1 en augmentation (lié à l'épandage agricole) puis à la fin on a constaté une diminution. A Strasbourg, il y a eu une forte diminution de la pollution de l'air lié au trafic routier mais on a constaté un pic de pollution liée au chauffage au bois et à l'épandage agricole. »

Lu sur le tchat

*Participant : « **N'y a t-il pas aussi un problème de concentration de pollution aussi sur certaines zones ? ATMO Grand Est dispose-t-elle d'une carte localisant les populations exposées à Strasbourg ?** »*

*Participant : « **Il est impossible de contrôler qu'un hybride rechargeable fonctionne à l'électricité. De plus, ces véhicules sont souvent aussi chers que les véhicules électriques, avec une autonomie guère supérieure du fait de réservoirs de faible taille et de la double propulsion.** »*

Réponse : « Si les infrastructures de recharge se développent suffisamment, les véhicules électriques pourront répondre à la grande majorité des besoins. Cela étant dit, il faut réduire la place de tous les véhicules en ville, pour toutes les raisons évoquées ce soir. »



adjonction d'une injection indirecte supplémentaire) **se révèlent coûteuses ou peu efficaces**, comme les filtres à particules, qui ne fonctionnent pas à basse température, lorsque les véhicules se trouvent dans les embouteillages ».

Echos du débat

A propos de la santé par rapport au trafic routier

Les nuisances sonores liées au trafic routier résultent à la fois de la vitesse et de la nature des véhicules, de la largeur des pneus utilisée, du revêtement de la chaussée.

Parmi les solutions évoquées

- **La réduction du trafic de transit des poids lourds**, sauf pour la desserte de l'agglomération, notamment route du Rhin
- **La réduction de la vitesse 30 km/h partout où c'est possible**, pour égaliser les contraintes entre véhicules motorisés et vélos, et donc favoriser un report modal vers les modes les moins polluants
- **L'intensification des « Zones à Trafic Limité »** dans le périmètre compris entre le boulevard circulaire, l'avenue du Rhin et l'avenue des Vosges

Autour du calendrier de mise en œuvre

Participant : « Pourquoi ne pas mettre en place une ZFE différenciée entre le cœur d'agglomération et la périphérie permettant aux premiers de prendre de l'avance, afin de cibler les Strasbourgeois les plus exposés aux niveaux de pollution les plus importants ? Cela concerne près de 70 000 personnes, il est donc urgent d'agir pour la qualité de l'air ! »

Réponses des élu.es : « Nous aurions pu avancer plus vite, mais il était encore plus important de convaincre et d'embarquer tout le monde dans ce projet. On examinera en 2024 l'utilité d'une éventuelle ZFE différenciée, mais ce n'est pas à l'ordre du jour.

Echos de l'atelier

La discussion s'est engagée entre les participants réunis en ateliers participatifs, autour de deux grandes questions :

- Quels sont pour vous les impacts du trafic routier dans l'Eurométropole sur votre santé au quotidien ?
- Pour des mobilités plus saines pour toutes et tous, quelles seraient vos préconisations et solutions dans le cadre de la ZFE et au-delà ?

Parmi les principales propositions

- **Rendre la marche et le vélo compétitifs en appliquant « l'égalité des contraintes » entre tous les modes de transports** : limiter à 20km/h, pour qu'en voiture cela prenne autant de temps qu'en transport en commun
- **Développer des infrastructures favorables aux piétons et vélos**, et moins pour les voitures : plus de pistes, plus de passages adaptés, adaptation des carrefours à feux pour les vélos, zones réservées aux vélos aux niveaux -1 des parkings
- **Interdire la grande île aux automobilistes sans dérogation particulière ou ne relevant pas de l'utilité publique...**

Mots de synthèse et de clôture

Ayant eux-mêmes participé aux travaux d'ateliers, les élu.e.s ont tenu à saluer la richesse de la discussion collective malgré une participation numériquement limitée ce soir-là.

Françoise Schaezel et Alexandre Feltz

« Oui, nous sommes favorables à la mise en œuvre d'une ville apaisée. Saisissons la chance de la ZFE pour faire diminuer le flux de circulation dans la zone dense. »

Mme SCHAETZEL s'est ainsi félicitée d'avoir pu entendre les inquiétudes des habitants et identifier certaines lacunes du dispositif métropolitain, notamment en matière de sécurité des deux-roues, vélos et motos, ainsi que des

parkings dédiés à ces modes de déplacement. Elle retient de ces échanges la nécessité de procéder à « un acte symbolique fort » et de « donner le goût du changement ».

Calendrier et programme détaillé des ateliers

Les ateliers se poursuivent tout au long du mois de mai et de 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 26

