

CONFERENCE CITOYENNE ZFE : DU DEBAT DANS L'AIR – EPISODE 3

ATELIER CITOYEN 2 – JEUDI 20 MAI 2021

« LA ZFE, DEPLOIEMENT DE NOUVELLES SOLUTIONS DE MOBILITE »

L'Eurométropole de Strasbourg organisait ce jeudi 20 mai la troisième rencontre de la Conférence citoyenne consacrée à la Zone à Faibles Emissions (ZFE). L'enjeu 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 favoriser le déploiement de nouvelles solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle. Débattre avec eux des infrastructures, services et systèmes d'aides susceptibles de permettre au plus grand nombre de se déplacer autrement, et de façon moins polluante et nocive pour la santé publique.



Chiffres clés

- **60 participant.es connecté.es** en direct pour ce troisième débat.
- **La 1^{ère} participation de l'Agence d'urbanisme de la métropole (ADEUS)**, avec l'exposé de Timothé Kolmer, sachant que l'ADEUS nous accompagnera dans 4 autres débats.
- **63% des déplacements sont inférieurs à 3 kms** et **85% inférieurs à 10 kms**

Le point de vue des élu.e.s

Pour la **vice-présidente de l'Eurométropole chargée du projet, Mme Françoise Schaetzel**, la ZFE est d'abord un outil au service de la santé publique. « La pollution atmosphérique, imputable pour l'essentiel au trafic automobile, est un poison sournois qui tue davantage que l'alcool et les accidents de la route. Si elle ne permettra pas d'éradiquer totalement le phénomène, la ZFE nous permettra cependant d'en réduire les conséquences sanitaires et de faire régresser les maladies respiratoires et cardiaques, les AVC, les vulnérabilités infantiles et les inégalités sociales face à la santé. De réduire le flux automobile global au profit de mobilités plus actives bien meilleures pour la santé, l'environnement et le cadre de vie. Et l'élue de conclure : « **Sans remettre nullement en cause nos droits à circuler, la ZFE constitue ainsi une chance à saisir pour une agglomération comme la nôtre – pionnière depuis plusieurs décennies en matière de mobilités durables – une opportunité pour innover encore et améliorer notre offre de transports alternatifs, à commencer par les transports en commun, le vélo et la marche** ».

Conseiller communautaire et adjoint à la maire de Strasbourg chargé des mobilités, M. Alain Jund rappelle qu'en dépit des progrès déjà enregistrés ces dernières années, de nombreux habitants pâtissent encore aujourd'hui d'une mauvaise qualité de l'air au sens de l'Organisation mondiale de la santé. Il confirme les initiatives annoncées quelques jours plus tôt par la maire : l'extension du tram et du bus BHNS ligne G, ainsi que du transport à la demande à 22 communes du territoire, l'aménagement des 13 gares de la métropole et l'intensification de leur desserte ferroviaire en TER, le développement du réseau express métropolitain, la décarbonation de la flotte de transports publics, la gratuité du réseau de transport pour les moins de 18 ans, et le quadruplement de l'investissement de l'EMS en faveur du vélo. « Nous n'allons pas seulement poursuivre mais intensifier nos efforts pour mettre ces moyens à portée de toutes et tous ».

Paroles d'experts

Pour la première fois depuis le début de la Conférence citoyenne, l'Agence de Développement et d'Urbanisme de l'agglomération de Strasbourg (ADEUS) était conviée à intervenir en la personne de **Timothé Kolmer**. Zoom sur les propos les plus saillants de son intervention.



Après avoir rappelé que la mobilité doit prendre en compte la totalité des déplacements effectués sur un territoire donné, avec ses particularités géographiques, démographiques et sociales ainsi que son offre spécifique de moyens de déplacements, M. **Timothé Kolmer**, du Groupe Mobilités de l'ADEUS, est revenu sur les chiffres globaux de la mobilité à l'échelle du département : 4,35 millions de déplacements et 18 millions de kilomètres parcourus chaque jour pour un million d'habitants, soit 450 fois le tour de la terre ! Avec 10% de personnes non-mobiles, sur la situation desquelles il convient toujours de

s'interroger. Et avec **des motifs de déplacements stables mais très diversifiés parmi la population**, plaçant au premier rang les loisirs, les achats et le travail, au second la formation et l'accompagnement des proches, enfin la santé et les démarches administratives. Si pour M. Kolmer, « la mobilité résulte toujours d'un jeu de libertés et de contraintes... **la place de la voiture reste centrale** lorsque l'on analyse concrètement les déplacements sur le territoire : parce qu'elle offre à chacun le plus de souplesse et de confort pour réaliser chaque jour son programme de déplacements, elle compte pour **60% des déplacements** du département, représente **75% des distances parcourues quotidiennement**, et demeure omniprésente dans la ville. D'où ses **impacts considérables sur l'environnement, la qualité de l'air et la santé, le modèle urbain** lui-même. » Faut-il alors se résoudre à cette hégémonie et la considérer comme une fatalité consubstantielle à la ville moderne et à la métropolisation ? Pas tout à fait selon lui, parce que nous sommes tous différents et que beaucoup d'entre nous sont capables de recourir à des modes alternatifs ; que 63% des déplacements sont inférieurs à 3 kms et 85% inférieurs à 10 kms, ce qui offre **aux modes actifs, vélo et marche, un large potentiel de développement** ; et parce qu'enfin, les tendances à l'oeuvre depuis une vingtaine d'années au sein du territoire de l'Eurométropole sont encourageantes du fait même de l'offre développée par la collectivité : avec **des parts modales en hausse constante pour le vélo, les transports en commun et la marche, en baisse régulière pour la voiture solo**. « Une incitation à **accentuer ces politiques publiques**, à continuer de développer les infrastructures de transport en commun (bus, tram, réseaux express métropolitain, TER) et les nouveaux services en faveur de mobilités innovantes (autopartage, transport à la demande...), les aides à la conversion et au changement de véhicules, les mesures en faveur des modes actifs. »

Echos du débat

La discussion s'est ensuite engagée avec les participants autour des différents modes évoqués plus haut.

Auto-partage, location de véhicules, covoiturage, véhicules électriques

Vincent : « **Je n'ai plus de voiture particulière aujourd'hui ; celles que propose la collectivité en autopartage sont vraiment d'un coût accessible pour un usage occasionnel, pour faire ses courses et se déplacer un jour d'intempéries** »

Parmi les propositions

- **Relancer l'auto-partage**, qui a connu un certain reflux avec la crise sanitaire.



- **Développer la location occasionnelle ou régulière de véhicules** pour permettre aux gens qui se déplacent usuellement à vélo ou en transports en commun de bénéficier d'une voiture thermique pour leurs déplacements longue distance.
- **Communiquer sur les coûts respectifs de la voiture particulière et de la voiture de location**, développer les abonnements intégrant transports en commun et location de voiture occasionnelle
- **Développer les points de charge électrique** parce qu'elles sont aujourd'hui en nombre insuffisant, ainsi que les bornes à charge lente sur la voirie.

Transports en commun

Vincent : « S'il est facile de se rendre en transports en commun au centre de l'agglomération, les déplacements de périphérie à périphérie demeurent très compliqués, lents ou faiblement cadencés, par exemple entre Lingolsheim et Vendenheim. »

Parmi les propositions

- **Développer les réseaux et services de transports en tangential**, de banlieue à banlieue.
- **Faire connaître le PassMobilité** de l'agglomération, via des campagnes d'information et/ou de publicité.
- **Développer des offres promotionnelles, des formules découverte**, pour inciter à l'usage des transports en commun ; s'inspirer de ce qui avait été fait dans les éco-quartiers pour mettre le PassMobilité à la disposition de tous les nouveaux habitants.
- **Simplifier l'inter-modalité** en développant à la fois des applications de type « City-mapper » et des moyens d'information directe des usagers... tout en développant d'autres systèmes d'information à l'intention des personnes peu ou pas connectées.

Vélo, marche, mobilités actives

Vincent : « J'habite à Schiltigheim et je trouve que nous sommes particulièrement mal lotis en matière de vélo, en raison du manque d'infrastructures. »

Mathieu : « Je suis cycliste et j'observe qu'on n'a pas fait grand chose pour développer l'inter-modalité vélo/transports en commun. Il nous faudrait être inventifs et tolérants pour imaginer ensemble de nouvelles solutions, comme il en existe en Suisse ou en Allemagne. »

Clément : « J'ai remarqué qu'il était très difficile de se déplacer avec une valise sur les trottoirs de Strasbourg en raison des obstacles, des discontinuités diverses et du bruit que cela engendre. Pensez-y, cela pourra faciliter les déplacements de toutes les personnes à mobilité réduite. »

Parmi les propositions

- Développer les aides pour l'achat d'un vélo cargo ou d'un vélo à assistance électrique... en solidarité avec les personnes moins sportives ou plus contraintes dans leur mobilité.
- Intégrer les 32 propositions issues des débats tenus à Schiltigheim avec les associations de cyclistes, notamment celles qui concernent les liaisons vélos est/ouest
- Faire en sorte que la CTS aménage les bus et trams de sorte que les cyclistes puissent monter à bord avec leur vélo
- Aménager la ville de façon à fluidifier le trafic vélo, en particulier aux croisements et carrefours à feux

Mots de synthèse et de clôture

Ayant eux-mêmes participé aux travaux d'ateliers, les élu.es ont tenu à saluer la richesse de la discussion collective.

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, de parkings dédiés à ces modes de déplacement, ou encore de déplacements en horaires décalés. Elle a aussi réaffirmé la volonté des élu.es de tenter de réduire le flux global de circulation sur le territoire de l'Eurométropole. Enfin, elle en a appelé à l'expertise d'usage des concitoyens pour faire de nouvelles propositions à la collectivité et l'aider à faire évoluer à 360° son offre de services de mobilités alternatives à la voiture particulière.

De son côté, M. Jund a remercié les participants de leur contribution à ce « débat très constructif ». Il a insisté sur l'importance pour la puissance publique de se concentrer sur les besoins les plus massifs. « Bien sûr, il y aura toujours des gens confrontés à des situations atypiques, qui ne pourront pas se passer de voiture. Mais n'oublions pas que 63% des déplacements n'excèdent pas 3 kilomètres. Ce qui ouvre la porte à de très nombreuses solutions de mobilités ». Enfin, il s'est réjoui de voir les mentalités évoluer au fil des années, car, a-t-il conclu, « le changement de comportements par rapport aux déplacements quotidiens n'est pas seulement affaire de technicité ou de performance du service, mais aussi affaire de représentation et de vision globale »

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