



CONFÉRENCE CITOYENNE ZFE : DU DÉBAT DANS L'AIR – EPISODE 7

ATELIER CITOYEN N°4 DU 2 JUIN 2021

« TERRITOIRES DÉPENDANTS DU VÉHICULE INDIVIDUEL, QUELLES SOLUTIONS VERS LE CHANGEMENT ? »

Le mercredi 2 juin, s'est tenue la septième rencontre de la Conférence citoyenne à propos de la Zone à Faibles Émissions (ZFE) de l'Eurométropole de Strasbourg. Cet atelier, est le premier d'une boucle de trois ateliers territorialisés. La thématique du jour était celle des territoires de la deuxième couronne de Strasbourg, des territoires bien souvent très dépendants du véhicule individuel. 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 et surtout de réfléchir collectivement à des solutions à mettre en œuvre dans le cadre de la ZFE.

« Il faut faire évoluer nos pratiques, et apprendre à nous passer de nos voitures dont nous sommes aujourd'hui tous, pour ne pas dire trop, dépendants » - Philippe Pfrimmer

Pour introduire ce nouvel atelier de la conférence citoyenne, Monsieur Philippe Pfrimmer, vice-président de l'Eurométropole chargé de l'équité territoriale et du dialogue intercommunal, mais également maire de la commune de Vendenheim, souhaite rappeler que la ZFE repose sur un enjeu de santé publique et de qualité de l'air pour ces concitoyen.nes. Cette conférence, rappelle l'écu, est « l'occasion de discuter ensemble des solutions à mettre en œuvre pour devenir moins dépendants de la voiture et trouver de nouvelles pratiques de déplacements au sein des territoires de l'Eurométropole. »

Chiffres clés

- **85 participant.es connectés.es**
- **2 témoins mobilisés** pour cet atelier :
Timothé KOLMER, du groupe thématique Mobilité de l'ADEUS, et Jean-Pierre BEHAXETEGUY ingénieur mobilité durable à l'ADEME
- **Lorsque l'on parcourt 10 km en voiture on émet en moyenne 1,9kgCO₂ contre seulement 38gCO₂ en vélo électrique**

Parole aux élus de l'Eurométropole

M Philippe PFRIMMER
Vice-président de l'Eurométropole
Maire de la commune de Vendenheim
Chargé de l'équité territoriale et du dialogue intercommunal

« La ZFE, c'est un levier à saisir pour faire évoluer les pratiques de mobilité... »

Le contexte et le calendrier de mise en œuvre de la ZFE sont rappelés aux participant.es par les services de l'Eurométropole: il s'agit d'une obligation réglementaire issue de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019, imposée à 11 métropoles françaises. Cette ZFE sera mise en place au 1^{er} janvier 2022, et avec un calendrier progressif jusqu'en 2028. L'objectif de cette ZFE est de limiter la circulation des véhicules les plus polluants sur l'Eurométropole, c'est donc un outil parmi d'autres pour assurer aux habitants une meilleure qualité de l'air. Pour le rendre possible, de nouvelles solutions de mobilités seront déployées dès juillet 2021 ; tandis que d'autres sont

encore à l'étude et doivent être affinées en collaboration avec les citoyens, ainsi qu'un certain nombre d'aides financières, qui sont l'objet de cette conférence citoyenne. Outre ces ateliers, d'autres moyens d'expression sont mis en place tout au long du processus : débat-mobile dans les 33 communes de l'Eurométropole, questionnaire en ligne, un numéro vert...

Enfin, cette conférence citoyenne est évaluée en continu par une association indépendante, Démocratie Ouverte. Pour cela, l'association a besoin de recueillir les avis et les contributions des citoyen.nes par le biais d'un questionnaire à l'issue de l'atelier,

Afin d'éclairer la thématique du jour « Territoires dépendants du véhicule individuel », deux témoins ont été mobilisés ce soir : *Timothé Kolmer pour l'ADEUS et Jean-Pierre Behaxetegy, ingénieur à l'ADEME.*

Territoires dépendants de la voiture individuelle

De quels territoires s'agit-il ? Qui est concerné ?

- Plusieurs types de dépendances à la voiture existent : absence d'autres modes disponibles, personnes à mobilité réduite, horaires atypiques, chargement/personnes à transporter, etc.
- Des territoires dépendants ?
 - On pense aux petites communes et villages, en périphérie de l'Eurométropole (dedans et dehors)
 - Mais la réalité est plus complexe :
 - ces communes restent des territoires de relative "proximité" (60% depl < 3km)
 - ... mais accueillent des résidents dont une partie des activités/déplacements rend l'accès à la voiture évident

Commune de Blainchamps

Paroles d'expert

« Ces communes de deuxième couronne restent des territoires de proximité car 60% des déplacements y sont inférieurs à 3 km. En revanche, contrairement à des territoires plus denses, une grande majorité de ces déplacements se font grâce à la voiture individuelle. » - Timothé Kolmer

Timothé Kolmer de l'ADEUS, après être revenu rapidement sur

les grands chiffres de l'enquête mobilité 2019 réalisés sur l'ensemble du département et qui ont déjà été présentés au cours des ateliers précédents, précise **qu'il existe plusieurs types de dépendances à la voiture**. Il peut s'agir soit de **dépendances liées au contexte urbain** (absence d'autres modes disponibles, temps de trajets, horaires atypiques qui ne correspondent pas aux horaires des transports en commun...) soit de **contraintes physiques** (personnes à mobilité réduite, charges importantes à transporter...). Malgré une certaine 'vie de proximité' dans ces territoires, une partie des activités sont localisées loin des habitations et peu accessibles par d'autres modes de transports, ce qui rend l'utilisation de la voiture inévitable pour ces populations. **Les déplacements sont parfois « très éclatés » dans les territoires en périphérie de l'Eurométropole et les distances parcourues sont plus importantes que dans d'autres parties du département du Bas-Rhin**, pourtant considérées comme plus rurales. Par ailleurs, **les populations de ces territoires ont souvent une moins bonne connaissance de l'offre de transports en commun existant à proximité de chez eux** : *« Ici, on est à une connaissance d'environ 50% de l'offre de transports alternatifs à la voiture, contre 80% à l'échelle de l'Eurométropole »*. A cela s'ajoute le fait que les ménages concernés sont également les plus équipés en voitures particulières puisqu'ils disposent d'un plus grand nombre de stationnements que les résidents des communes plus denses.

« Au-delà des envies de changer de comportement, il faut également lever les craintes construites socialement sur la projection du déplacement – par exemple : 'ça va être plus long' – et permettre aux personnes d'essayer ces pratiques. Les tests sur une courte période sont les meilleurs moyens de convaincre » - Jean-Pierre Behaxetegy

Après avoir présenté rapidement l'ADEME qui accompagne les collectivités et les relais du type point Info-énergie qui sont eux ouverts au public, Jean-Pierre Behaxetegy propose une réflexion en trois étapes pour diminuer l'impact des transports sur la pollution. Selon lui, **en premier lieu, il faut agir sur la demande et les comportements**. En tant que citoyen il faut se demander : *« Ai-je vraiment besoin de me déplacer ? Est-ce que mon travail peut se faire en télétravail par exemple, puis-je faire mes courses en proximité plutôt que d'aller à plusieurs kilomètres de mon domicile ? »*. Pour agir sur les comportements cela se fait plutôt par la contrainte et ce sont notamment les collectivités qui peuvent imposer cela : réduire le stationnement, abaisser la vitesse dans certaines zones... Ensuite vient la deuxième étape : **une fois que l'on a décidé de se déplacer, il faut essayer d'utiliser le mode le moins impactant** sur l'environnement en fonction de la distance (transports en commun, vélo...) ou alors de combiner les modes de déplacement. *« Par exemple, je peux aller avec mon vélo de mon domicile à la gare, prendre les transports en commun, puis utiliser un véhicule en autopartage pour les derniers kilomètres. Je réduis ainsi mon impact sur l'environnement »*. Enfin, dernière étape, si le citoyen n'a pas d'autre choix que d'utiliser sa voiture, il faut faire en sorte d'améliorer l'existant (infrastructures, services etc.) pour que ce déplacement soit moins impactant. Ce raisonnement est évidemment un raisonnement cartésien, et **il ne faut pas oublier que lorsque l'on se déplace d'autres facteurs rentrent en jeu : le confort, la durée, la sécurité, la météo, la santé...** Pour conclure, Jean-Pierre

Evaluer l'impact des transports

Selon la distance parcourue

Selon un trajet défini

Impacts évités en télétravaillant

Quand je parcours 10 km Jemets

Quand je vais (Commercy, Bas-Rhin, France)

Impact évité en télétravaillant

Behaxetegy présente l'évaluateur d'impact de l'ADEME qui permet de se renseigner sur ses déplacements¹ et sur les alternatives possibles en fonction de son itinéraire.

Avant de passer en sous-groupes de discussion, place aux questions des participants. Une fois encore, **quelques-uns interrogent les décisions politiques**, notamment le choix du périmètre de la ZFE ou alors sur celui d'interdire les vignettes Crit'Air 2 alors que la loi Climat ne l'envisage pas à ce stade. D'autres font remonter des problématiques personnelles vis-à-vis de leurs pratiques de mobilités, ou leur souhait de pouvoir détailler un peu plus leurs contributions dans le questionnaire en ligne.

Daniel, Strasbourg : « Une ZFE à l'échelle de l'Eurométropole : pourquoi choisir ce dimensionnement alors que la loi n'impose aucun périmètre ? 338 km² en continu, ce n'est tout simplement pas acceptable au vu des multiples contraintes qu'impose la vie »

Pierre-Jean : « Pourquoi une interdiction totale des Crit'Air 2 (sauf dérogations publiques) et non pas des conditions partielles, comme une interdiction seulement en semaine, comme cela se fait à Paris ? »

Pascalou : « Pourquoi le GCO n'est-il pas concerné par la ZFE, alors que Vendenheim et Eckwersheim sont traversées ? »

Annick, Strasbourg : « Il y a des aides prévues pour les petites entreprises, mais y en aura-t-il pour les autoentrepreneurs ? »

Ensuite, les participants ont interrogé certains éléments de présentations des deux intervenants du jour. **Certains notent la contradiction possible entre les objectifs de santé publique et les objectifs climatiques**. D'autres s'interrogent sur les **pratiques de mobilité en milieux ruraux ou moins denses**, notamment en termes de fonctionnement urbain et de localisation des activités. A ces premiers échanges, Timothé Kolmer réagit en rappelant le constat partagé par tous : il faut améliorer la qualité de l'air. Pour cela, **la ZFE n'est pas là uniquement pour amener les citoyens à changer de véhicule, mais bien pour faire évoluer les pratiques et favoriser le report modal**. Pour cela, il faut trouver des solutions pour faire en sorte que la voiture ne soit plus le seul mode de transport disponible. Enfin, Jean-Pierre Behaxetegy rappelle également que plus l'on construit des infrastructures pour la voiture, plus cela « appelle à prendre sa voiture », plus on augmente le trafic, et donc la pollution. D'ailleurs, fluidifier le trafic n'est pas si simple. **Il faut plutôt transformer et optimiser les voies existantes pour favoriser d'autres pratiques** : par exemple réserver des voies pour les bus sur les autoroutes, ou pour les véhicules en covoiturage...

Philippe, Mollkirch : « On nous parle de 60% de déplacements courts. Je suis chef d'entreprise, or nous n'avons pas été sollicités pour savoir où habitent nos salariés... »

Annick, Strasbourg : « Les emplettes en proximité, nous aimerions bien les faire, malheureusement certains types de commerces se trouvent dans des zones commerciales non reliées en transport en commun »

Denis, Lingolsheim : « Flex'hop n'est pas viable pour tout le monde : pour aller de Lingolsheim à Eckbolsheim on me propose de marcher ¾ d'heure »

¹ [Calculateur éco-](https://agirpourlatransition.ademe.fr/particuliers/bureau/deplacements/calculer-emissions-carbone-trajets)

<https://agirpourlatransition.ademe.fr/particuliers/bureau/deplacements/calculer-emissions-carbone-trajets> et <https://teletravail.monimpacttransport.fr/?distance=20&transportation=12>



Échos des débats d'ateliers

Sébastien, Strasbourg : « *Quelles solutions y a-t-il pour tous ceux qui habitent en dehors de l'EMS et qui s'y rendent fréquemment pour travailler, pour leurs RDV médicaux, pour rendre visite à leur famille, etc. ?* »

A l'issue de ces premiers débats en plénière, le travail s'est poursuivi en trois sous-groupes afin de garantir des échanges plus fluides et plus libres entre les participant.es, nombreux ce soir.

Solutions évoquées par les participants

Transports en commun

Sur le changement de pratiques de déplacement (Nicolas, Illkirch) : « *Au sujet des transports en commun, ceux-ci sont déjà saturés à certaines heures, il paraît difficile de pousser davantage de personnes à les utiliser, du moins aux heures de pointe. L'augmentation des contraintes imposées aux voitures suppose une amélioration du service de tram : et c'est même une condition majeure de la démocratisation du tram.* »

Victor, Strasbourg : *Idem pour la gratuité du tram, selon moi, ce n'est pas pour tout le monde, il faudrait la réserver à ceux qui habitent le plus loin en faisant payer les habitants des zones plus centrales...* »

Parmi les propositions

- **L'extension du réseau de transports en commun.**
- **La gratuité des transports en commun pour les gens éloignés du centre** qui ne peuvent ni prendre le vélo ni marcher, et utilisent ces transports de façon moins intensive.
- L'adoption du modèle danois : avec distance maximale de 500 m entre un **logement et un arrêt de transport en commun.**
- **Un système de livraisons par tram pour les marchandises destinées aux commerces.**

Intermodalité

David, Strasbourg : « *Les temps de transports et les éventuelles correspondances obligatoires peuvent effectivement décourager les gens. Il faut développer l'information multimodale, notamment sur le terrain* »

Parmi les propositions

- **L'optimisation des liaisons.**
- **La possibilité de monter avec son vélo dans le tram**, même aux heures de pointe (x2), et des wagons dédiées à cet usage.
- Davantage de place pour **les vélos dans réseau express métropolitain.**
- **Une attention accrue aux limites objectives** freinant aujourd'hui l'adoption de nouvelles pratiques de mobilité : par exemple, le déficit de places de parking à côté de la gare de Mundolsheim.

Voiture individuelle

Parmi les propositions

- **Un Pass circulation libre** : équivalant à une dérogation ponctuelle, une autorisation à prendre sa voiture avec une vignette interdite pour un nombre de jours limité, étudié au cas par cas.

Vélo

Parmi les propositions

- **Un système de type « Flex'hop à vélo », utilisant des vélos cargos** (triporteur tuk-tuk).

- **Des vélos-taxis pour conduire les passagers des bus des stations desservies aux commerces eux-mêmes** (ex. À Amiens) ou développer des services de type Lingomobile à Lingolsheim. <https://www.lingolsheim.fr/solidarite/seniors/la-lingomobile>
- Développer des pistes cyclables en tenant compte de la **continuité du réseau des pistes et de la sécurité des cyclistes usagers**.
- Proposer des **Vel'hop ou autre moyen de transport en libre-service** pour les zones excentrées des lignes de transports en commun (ex: sud Neuhof).

Auto-partage et covoiturage

Denis, Lingolsheim : « *Il y a trop de véhicules qui dorment dans les rues, il faudrait tous les partager !* »

Aurélia, Strasbourg sud : « *Au niveau du covoiturage, est-il prévu d'encourager les entreprises de moyennes et grandes tailles à l'organiser en interne pour leurs employés comme cela est fait en Suisse, par exemple ?* »

Parmi les propositions

- **Trouver des solutions nouvelles de transport solidaire et collectif** (de type « inter-villages »).
- **Développer un outil de type « Blablacar » pour favoriser le covoiturage** (freiné par la crise du Covid-19) : une plateforme et une application à l'échelle de la métropole (limité avec le covid).
- **Mutualiser les véhicules des particuliers** et limiter le temps d'immobilisation sur l'espace public des véhicules qui ne circulent pas.
- **Développer l'auto-partage en dehors du centre de Strasbourg** (Citiz & Yea !).

Véhicules électriques

Vincent, Schiltigheim : « *Je prends une voiture de service à propulsion électrique sans aucun problème pour faire l'aller-retour Strasbourg/Metz, en rechargeant à Metz !* »

Parmi les propositions

- **Accentuer le nombre de bornes électriques** pour que plus de gens puissent passer à l'électrique dans l'EMS.

Aides et accompagnements

Sébastien, Strasbourg : « *Pourquoi pas imaginer des dérogations en cas de grèves SNCF/CTS ?* »

Parmi les propositions

- Offrir aussi **des aides de l'EMS et de la Région aux personnes habitant en dehors de l'Eurométropole**.
- **Développer les aides à l'achat de véhicules propres, ainsi que la mise à disposition de taxis à la demande** (pour les personnes âgées notamment).
- **Développer les aides à la location de voitures** : par exemple, pour des usages de loisirs.
- **Favoriser les locations de longue durée**, mesure intéressante pour les véhicules électriques notamment (pas de problème d'usure de la batterie).
- **Boucler un réseau de contournement de Strasbourg intégrant la zone frontalière et permettant des déplacements est/ouest en évitant le centre de l'EMS**.
- **Favoriser la diffusion de bonnes pratiques** plutôt que les sanctions.
- **Développer des aides pour tous les véhicules**, et que ceux qui ne sont pas éligibles aux subventions de remplacement bénéficient de dérogations.
- **Développer le retrofit**, transformation d'un véhicule thermique en véhicule électrique.

Dérogations, information

Parmi les propositions

- Adapter les conditions de la ZFE en fonction des revenus des usagers.
- Garantir une information fiable en temps réel, commune à tous les types de transports en commun.
- Sensibiliser les automobilistes aux modes alternatifs.

Mots de synthèse et de clôture

Avant de redonner la parole à M. Pfrimmer, maire de Vendeheim qui a suivi les débats, chaque animateur a restitué les principales propositions faites dans son groupe afin de les porter à la connaissance de toutes et tous.

En guise de conclusion, M. Pfrimmer souligne les changements sociétaux en cours : « Mon intuition c'est que le monde de demain ne ressemblera pas du tout au monde d'hier, et nous regardons tout ceci avec les yeux d'aujourd'hui ». A ce titre, il entend les craintes et les inquiétudes de ses concitoyens et concitoyennes face aux changements qui s'imposent à eux, et qui sont à son sens parfaitement légitimes. Cependant, dit-il, il faut aussi apprendre à se projeter et à imaginer de nouvelles pratiques, et la preuve en est que dans les 18 derniers mois, les choses ont évolué beaucoup plus vite que tout au long des 15 dernières années. Maintenant, se pose la question de quels véhicules ou de quelles solutions il faudrait privilégier : les véhicules électriques ou ceux à hydrogène ? Quelle sera demain, la part modale de chacun de ces modes ? Cela reste encore à imaginer ensemble. Enfin, ajoute l' élu, « certaines infrastructures de transports en commun doivent encore être améliorées et cela a été évidemment souligné par les participant.es de ce soir. Nous y travaillons. Merci à toutes les personnes qui se sont mobilisées pour participer à cet atelier et qui ont contribué à cet exercice d'intelligence collective. »

Philippe Pfrimmer « Qui aurait pu croire il y a 5 ans, que des commerces et des restaurants de la grande île seraient approvisionnés par la voie d'eau et par vélo ? Personne ! Et pourtant, les premières solutions ont été imaginées il y a à peine trois ans, et aujourd'hui cela fonctionne sans difficultés. Je suis convaincu que l'on peut faire aussi bien dans l'évolution des modes de déplacements à plus grande échelle ».

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 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