



CONFÉRENCE CITOYENNE ZFE : DU DÉBAT DANS L'AIR – EPISODE 9

ATELIER CITOYEN 6 – MARDI 15 JUIN 2021

« AU COEUR DE MÉTROPOLE, QUELLES AMÉLIORATIONS POUR UN MEILLEUR PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC ? »

Ce mardi 15 juin, se tenait en visioconférence à l'initiative de l'Eurométropole de Strasbourg, la neuvième rencontre de la Conférence citoyenne consacrée à la Zone à Faibles Emissions (ZFE). L'enjeu spécifique de cette avant-dernière soirée ? Améliorer le partage de l'espace public entre les différents usagers du cœur de la métropole strasbourgeoise dans une logique de vivre ensemble et de rééquilibrage de l'espace de cet épicentre des flux du territoire.

Le point de vue des élu.e.s

Marc Hoffsess, conseiller eurométropolitain et adjoint à la ville de Strasbourg, en charge de la transition écologique du territoire a rappelé dans un premier temps les objectifs et implications politiques de la mise en place d'une ZFE en termes de politiques publiques de santé, de mobilité et d'aménagement. A ses yeux, la ZFE est un outil central car elle invite à repenser l'organisation de l'espace public au cœur de la métropole. Du point de

vue des mobilités, les principaux enjeux sont alors l'organisation des mobilités pour que le cœur puisse accueillir tous les flux de déplacements qu'il attire dans une logique de cohabitation des différentes mobilités des piétons aux voitures. A quoi s'ajoute aujourd'hui un nouvel enjeu qui est celui de la lutte contre la chaleur urbaine. En effet, le cœur de la métropole étant le plus densément peuplé, c'est celui qui souffre et qui souffrira le plus à l'avenir de la hausse des températures et des phénomènes d'îlots de chaleur. Se pose alors la question de la meilleure manière pour concrétiser à l'avenir la lutte contre ces îlots de chaleur urbaine. Pour cela, un rééquilibrage de l'espace est nécessaire en reprenant notamment de la place à l'automobile encore très présente au cœur de la métropole. L'enjeu final est donc, dit Marc Hoffsess de trouver des solutions pour concilier lutte contre les îlots de chaleur, équilibre du stationnement et cohabitation entre les différents modes de transports, le tout dans une logique de co-construction avec les citoyens.

Suite à la présentation par le service dédié à la ZFE (toutes les informations sont disponibles sur le site internet www.zfe.strasbourg.eu), retour sur les principales contributions.

Paroles d'experts

Après avoir rappelé quelques chiffres sur les enjeux de mobilité au sein de l'agglomération strasbourgeoise, Jessica Berlet de l'ADEUS rappelle que les mobilités métropolitaines résultent de l'addition de nos programmes individuels d'activités quotidiennes : aller au travail, emmener ses enfants à l'école, effectuer ses achats, etc.. Or Jessica Berlet a rappelé que dans 60% des cas, c'est le choix de la voiture qui est fait. L'on voit donc que lorsqu'elles se cumulent, l'ensemble de ces logiques individuelles soulèvent des problèmes collectifs environnementaux, énergétiques et sociaux.

Chiffres clés

- La ville de Strasbourg concentre 10% de la population du département mais 25% des logements et 14% des commerces. Elle attire 25% des touristes visitant l'Alsace.
- A Strasbourg, les 3/4 des déplacements effectués font moins de 3 km, dont 40% à pied, 19% en transports en commun et 12% à vélo... mais 20% encore en voiture.
- 70% des personnes résidant hors de l'Eurométropole se rendent en voiture dans le centre de Strasbourg



A l'échelle de l'Eurométropole, certaines spécificités doivent être rappelées : d'abord, la part modale des mobilités douces y est plus importante qu'ailleurs en France. D'autre part, $\frac{2}{3}$ des déplacements effectués font moins de 3km. Toutefois, si une amélioration des pratiques doit être soulignée sur les déplacements les plus courts, reste que la voiture continue d'être utilisée pour les déplacements les plus longs, pour lesquels les alternatives demeurent plus rares, sans être inexistantes : covoiturage, auto-partage, transports collectifs, vélo à assistance électrique, etc.. Aujourd'hui, une minorité de déplacements concentrent la majorité des kilomètres produits, avec environ 60% des km couverts par 12% des déplacements effectués. Ces kilomètres produits sont essentiellement effectués en voiture et posent des questions d'un point de vue environnemental et social. La mobilité repose sur un équilibre entre liberté et contraintes, qui peut mettre à mal notre santé et notre vivre-ensemble. La multiplicité des contraintes conduit à un usage intensif de la voiture individuelle. Toutefois, nous ne sommes pas tous égaux vis-à-vis de la mobilité (10% des personnes ne se déplacent pas), l'enjeu est donc de maintenir le droit à la mobilité de tous en accompagnant le changement.

Concernant le cœur de la métropole, celui-ci se définit de manière assez large notamment par la ceinture des glacis englobant largement les institutions européennes au nord, Rivetoile au sud, les remparts de la gare à l'ouest et la façade portuaire à l'est. On parle d'un territoire attractif : résidentiel ($\frac{1}{4}$ des logements du Bas-Rhin pour 10% de la population du Bas-Rhin), économique qui concentre les emplois et les commerces (14% des commerces du Bas-Rhin). C'est un cœur qui rayonne aussi au-delà du Bas-Rhin, par ses institutions, sa situation transfrontalière, ses services, et aussi grâce à son attractivité touristique (25% des touristes accueillis en Alsace).

Du fait de cette attractivité, on retrouve sur le périmètre une grande diversité de situations et de mobilités. Différentes mobilités et différentes échelles (flux de quartier, métropolitains, régionaux, nationaux...) vont se superposer, créant de multiples conflits d'usages sur ce territoire comme dans toutes les grandes métropoles.

En matière de mobilités, au cœur de la métropole, les $\frac{3}{4}$ des déplacements s'effectuent à l'échelle de la proximité, avec des distances inférieures à 3 km, 40% d'entre eux s'effectuant à pied, 12% à vélo, 19% en transport en commun, etc. Malgré ces bonnes pratiques, 20% des déplacements de moins de 3km des Strasbourgeois se font encore en voiture. La voiture est donc encore largement utilisée par ses habitants malgré les alternatives existantes.

Du reste, les voitures sont de plus en plus nombreuses du fait de la croissance démographique. Sur l'Eurométropole, on compte ainsi 12 000 véhicules supplémentaires en 10 ans, soit plus de 1000 véhicules pour la seule ville de Strasbourg : un chiffre conséquent pour un espace aussi restreint et contraint. De plus, ces véhicules sont à l'arrêt 96% du temps, suscitant une forte demande de stationnement résidentiel. A cela, s'ajoutent les véhicules pendulaires (actifs et visiteurs), 70% des résidents hors Eurométropole se rendant en voiture dans le centre de Strasbourg.

Nous nous trouvons donc à Strasbourg dans un territoire sur lequel se superposent ces modes de mobilités automobiles avec de nouvelles mobilités et de nouveaux usages (végétalisation, street art, etc.), posant la question des arbitrages politiques sur les fonctions et l'occupation de l'espace public

Remonté du tchat

Pierre– « *La loi Climat en discussion au Parlement prévoit d'exclure les Crit'air 3 dès 2025, le calendrier de l'EMS pour la mise en place de la ZFE n'est-il pas donc plus lent que la loi Climat ne le prévoit pour les Crit'air 3 ?* »

Echos des discussions dans les ateliers



La discussion s'est ensuite engagée avec les participant.es en deux sous-groupes dont voici les principales contributions.

Coline - *“En tant qu’habitante de la Neustadt possédant une voiture, je regrette que les contraintes réglementaires et de parkings ne soient pas plus élevées car cela m’aurait incitée à abandonner la voiture depuis longtemps.”*

Shehrazad - *“Ma mère ne pouvait pas se déplacer sans assistance. Elle devait donc impérativement venir en voiture pour me rendre visite.”*

Les principales préoccupations et questions

- Une piste cyclable peu pratique à la Robertsau le long du tram, avec de nombreuses coupures dues aux intersections avec les autres routes, engendrant un sentiment d’insécurité et ne facilitant pas le déplacement des enfants
- Le problème des voitures ventouses, qui gèlent beaucoup d’espace public
- Des aides insuffisantes pour l’achat d’un véhicule propre
- Des véhicules électriques limités en autonomie et dont le remplacement des batteries soulèvent une question écologique
- Un coût de la recharge élevé pour ces mêmes véhicules (30 centime/minute), peu incitatif comparé au prix d’un plein de diesel
- Une urgence quant la qualité de l’air des riverains des grands axes (avenues et boulevards) de l’agglomération
- Pas de solutions de transports en commun qui permettent de contourner le centre-ville
- Des zones mixtes trop étroites pour jouer pleinement leur rôle sans mettre en péril la circulation piétonne.
- Des parcs vélos dans les écoles qui ne sont pas assez sécurisés
- Des personnes à mobilité réduite très dépendantes de la voiture, qui doivent pouvoir accéder sans encombres au centre-ville
- Un problème plus général de partage modal de l’espace public, pas seulement entre voitures et piétons, mais aussi les terrasses
- Une politique anti-voiture dangereuse pour le commerce, car susceptible de dissuader les habitants d’aller faire leurs courses à Strasbourg.

Parmi les premières propositions faites par les citoyen.nes :

Patrick - *“Il ne faut pas systématiquement donner la priorité aux voitures sur les axes partagés avec les cyclistes mais développer une signalétique favorable au vélo.”*

Vélo

- Redonner plus de place aux vélos sur tous les axes, y compris les plus petits ; et mettre en place des circuits sûrs en direction des écoles
- Développer les parkings vélo sécurisés à proximité des écoles
- Offrir un bon d’achat « cadenas » à tout nouvel arrivant à Strasbourg, en particulier aux écoliers, future Génération vélo.
- Réserver les aides à l’achat de vélos aux marques françaises et/ou européennes.



Autopartage

- Relancer/repenser l'auto-partage. Développer la flotte (concept de Citiz)

Philippe - *“Développez les parkings périphériques et les solutions de déplacement avant de prononcer des interdictions !”*

Stationnement

- Déplacer les places de parkings sur voirie vers des places de parkings en ouvrage afin de rendre plus confortables les déplacements piétons et cycles et de permettre la contemplation du paysage urbain (exemple de la Place Saint-Pierre le Jeune)
- Mettre en place des navettes périphériques électriques bien cadencées entre les parkings-relais et le centre.

Tram

- Utiliser les trams la nuit pour approvisionner les commerces du centre-ville (solutions déjà mises en pratique dans certaines villes étrangères)

Andre ROTH - Astus & Collectif place aux piétons : *“Si la ZFE n'est pas accompagnée de ZTL, zones à trafic limité, le partage de l'espace public en sera-t-il vraiment amélioré ?”*

Circulation automobile

- Chercher à améliorer prioritairement la qualité de l'air sur les axes structurants de l'agglomération, par exemple en interdisant les Crit'air 3 d'ici 2025
- Supprimer toutes les doubles-voies voitures en cœur de ville, pour favoriser les autres modes de déplacements, car le différentiel de vitesse reste trop défavorable à ces autres modes.

Réseaux

- Mettre en place des solutions TC de déplacement radiales permettant d'éviter de passer par le centre-ville
- Réduire les différentiels de vitesse et les hauteurs de niveau pour une meilleure coexistence entre les usagers

Mots de synthèse et de clôture

Ayant écouté directement les travaux d'ateliers, les élu.es ont tenu à saluer la richesse de la discussion collective.

M. Hoffsess, s'est réjoui de la richesse des contributions, soulignant la convergence entre un certain nombre d'idées validées par les citoyen.nes et celles portées par les élu.es à travers des politiques publiques de long terme. Ces débats et interrogations, qui cherchent à répondre aux enjeux de l'avenir, vont dans le sens de l'histoire, ajoute encore l'élu. Pour lui, deux grands enjeux émergent de ces discussions : la nécessité d'un travail à la fois technique et culturel, sur des dispositifs qui facilitent les changements de modes de déplacements ; et la problématique du dernier kilomètre des livraisons, qui engendre de véritables nuisances pour les habitants du centre ville.

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