



## CONFERENCE CITOYENNE ZFE : DU DEBAT DANS L'AIR – EPISODE 1 CONFERENCE DE LANCEMENT – MARDI 11 MAI

L'Eurométropole de Strasbourg organise une conférence citoyenne consacrée à la Zone à Faibles Emissions (ZFE). L'objectif visé : permettre aux habitant.es ainsi qu'aux différent.es acteurs/actrices du monde économique de débattre et de participer à la définition des mesures d'accompagnement nécessaires à la mise en place de la ZFE.

La conférence citoyenne se déroule du 11 mai au 24 juin et permet de faire vivre le débat entre habitant.es, expert.es des thématiques traitées (mobilité, santé, économie...) et élu.es de l'Eurométropole.

En raison de la crise sanitaire, elle se tiendra exclusivement en visioconférence, mais permettra à chacun.e d'y participer librement en se connectant à la plateforme « [www.participer.strasbourg.eu](http://www.participer.strasbourg.eu) ». Par ailleurs, l'association indépendante « Démocratie Ouverte » évaluera ce processus de démocratie participative tout au long de la conférence citoyenne.

C'est dans ce cadre que la soirée de lancement s'est tenue le mardi 11 mai 2021 à 18h. Première rencontre de cette conférence, elle a permis aux élu.es de détailler la mise en œuvre de la ZFE, à de premier.es expert.es d'éclairer la discussion et de mettre en perspective la ZFE par rapport aux questions de qualité de l'air, de mobilités durables et de transition écologique. Via le tchat sur la plateforme, les habitants ont pu interroger les expert.es et élu.es réuni.es sur le plateau, mais aussi faire état de leurs attentes et premières propositions sur la ZFE.



### Chiffres clés

- 319 participant.es uniques connecté.es durant la soirée de lancement. Une durée moyenne d'écoute de 35 minutes qui montre que le sujet intéresse.
- 115 contributions en amont de la soirée via la boîte à questions et plus d'une centaine de questions en direct. Des réponses en live mais également en différé via la FAQ dédiée.
- 45 minutes d'exposés éclairants par 3 expert.es indépendant.es.

### Le point de vue des élus

Pour la **présidente de l'Eurométropole, Mme Pia Imbs**, la ZFE relève de la responsabilité des élu.es face à une qualité de l'air dégradée engendrant de nombreux impacts sur la santé des habitants de l'EMS. Un calendrier progressif sera ainsi mis en place, avec des mesures de plus en plus exigeantes entre le 1<sup>er</sup> janvier 2022 et le 1<sup>er</sup> janvier 2028.

Certes, ces mesures indispensables nécessiteront un changement de comportement et un recours à une mobilité moins polluante. Mais elles s'accompagneront de mesures financières, de chèques à la mobilité, d'aides à la reconversion pour les habitant.es comme pour le monde économique. « **On ne vous laissera pas au bord de la route et on va donner à chacun.e la possibilité de se déplacer** ».

**Mme Jeanne Barseghian, Maire de Strasbourg** souligne qu'« **au-delà de la qualité de l'air, la deuxième priorité, c'est l'urgence climatique dans le respect de la justice sociale** ». On doit pouvoir garantir des solutions de transport pour chacun.e. Il ne s'agit pas d'empêcher les gens de se déplacer mais d'offrir à chacun.e des solutions alternatives de mobilités. Et sur ce chemin, les élu.es privilégieront la pédagogie avant de recourir à la sanction.

La maire rappelle ainsi que le développement de la politique de la mobilité est l'investissement majeur de la métropole sur ce mandat avec 500 millions d'euros d'investissement public : autopartage, gratuité du réseau de transport pour les moins de 18 ans (mis en œuvre dès septembre 2021), aide à l'achat d'un vélo électrique. Avec un effort particulier sur les infrastructures : extension du réseau de tram, extension du BHNS ligne G, connexion Gare- écoquartier Danube, développement du réseau express métropolitain dans les 13 gares à partir de 2023, et près de 100 millions d'euros d'ici à 2026 pour le développement du vélo.

Enfin, elle appelle à une participation massive à la conférence citoyenne pour alimenter ce programme des idées et propositions des citoyens et entreprises.

## Paroles d'experts

Trois experts ont ensuite pris la parole et exposé, chacun dans leur domaine respectif, l'état des lieux de la situation, les enjeux et les objectifs de l'amélioration de la qualité de l'air et des mobilités sur le territoire de l'Eurométropole.



Pour M. **Maxime Alter**, ingénieur Qualité de l'Air et Santé à Atmo Grand Est, il faut distinguer émission de polluants et exposition à ceux-ci. **Ainsi, les groupes susceptibles de concentrer le plus grand nombre de pathologies liées à la pollution de l'air sont ceux qui vont se trouver durablement exposés à une source de pollution**, par exemple les populations situées autour de l'autoroute M35, par ailleurs souvent des habitant.es socialement défavorisé.es, n'ayant pas toujours le choix de leur lieu de résidence.

Ainsi, à l'échelle de l'EMS et à grâce à des modélisations mathématiques, **on dénombre 500 décès prématurés en lien direct avec la pollution de l'air**. Mais ceci n'est que la partie émergée de l'iceberg : les affections de plus ou moins longue durée sont beaucoup plus nombreuses et dégradent la qualité de vie d'un nombre de personnes impossible à évaluer. **La pollution de l'air concerne donc l'ensemble des habitant.es**. Et il 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.

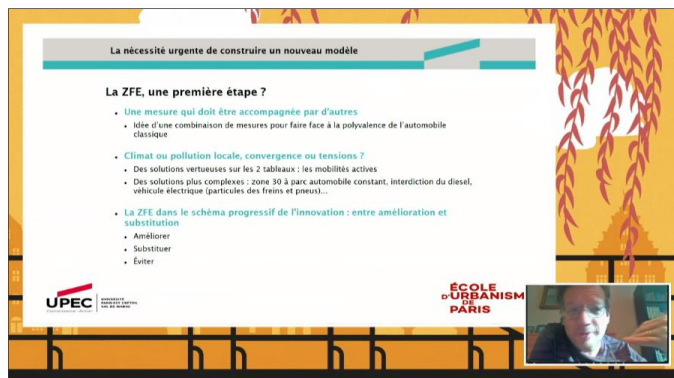
*Gérard : « Quelle est le nombre de capteurs implantés dans l'Eurométropole ? Et où sont-ils situés ? »*

« L'Eurométropole compte plusieurs stations de mesures de la qualité de l'air que vous pouvez retrouver sur le site <https://aqicn.org/map/strasbourg/fr/>. Elles permettent des comparaisons en direct. »

**M. Arnaud Passalacqua**, enseignant chercheur à l'École d'Urbanisme de Paris et spécialiste des mobilités, **constate que le monde du transport est celui qu'on a le plus de mal à décarboner**. A Strasbourg, l'automobile représente 40% de la part modale des déplacements (60% en moyenne en France), ce qui constitue déjà une condition favorable au passage à la ZFE.

Pour faire évoluer les pratiques de mobilités, M. Arnaud Passalacqua prend l'analogie de la carotte (les incitations) et du bâton (les interdictions). Les premières permettent d'améliorer l'offre alternative à l'automobile mais elles sont plus simples à mettre en place en zone dense qu'en périphérie, où les transports en commun peinent davantage à concurrencer l'automobile. Quant aux secondes, certaines sont efficaces et d'autres sont contre-productives, voire rejetées comme la limitation de vitesse ou la taxe carbone.

Face à ces limites, M. Arnaud Passalacqua recommande de développer un modèle de rupture. **La ZFE doit donc être vue comme la première étape d'une révolution des déplacements**. Celle-ci devra nécessairement mener à la « démobilité » selon l'enseignant-chercheur, en réinterrogeant la question du foncier, la relocalisation des commerces, la rénovation de l'habitat. Et faire évoluer les imaginaires en développant un système métropolitain organisé non plus autour de la voiture individuelle mais du triptyque « mobilités actives / transports en commun / voitures partagées ».



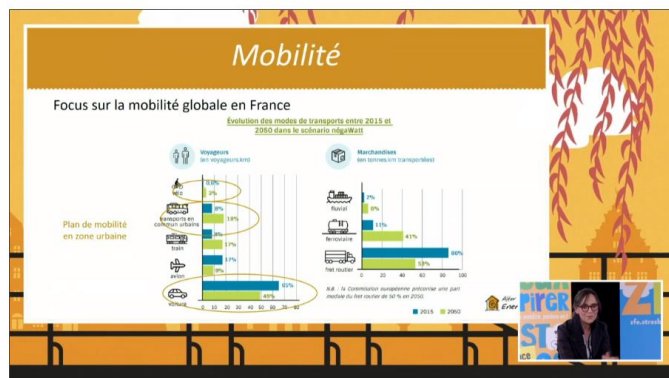


**Mathieu :** « La ZFE n'est-elle pas une atteinte à la liberté de circuler ? »

« Il faut s'y préparer. Aujourd'hui, le prix de cette liberté n'est plus payable. C'est pourquoi il est préférable de construire cette ZFE plutôt que de la subir. »

**Pierre :** « Est-ce que ceux qui vont aller travailler en ville vont accepter de doubler leur temps de transport ? »

« Les mobilités vont se réadapter à ces nouvelles contraintes et opportunités de déplacement. De plus, il est probable que le temps de trajet avant/après ZFE reste le même. »



Selon Mme Annie de Larochelambert, vice-présidente et secrétaire d'Alter Alsace Energie mais aussi membre du CODEV de Mulhouse, **la démarche de la ZFE doit s'intégrer dans le scénario negawatt d'une division par deux de la consommation globale d'énergie.** Il faut donc mettre en avant la sobriété, identifier les besoins en énergie pour les réduire, en modifiant nos habitudes, nos pratiques, nos imaginaires.

Dans cette optique, il est possible par exemple, **d'envisager de nouveaux systèmes logistiques privilégiant le vélo cargo pour l'acheminement des marchandises pour le dernier kilomètre.**

Enfin, elle recommande aussi de changer de paradigme, de considérer les véhicules selon leur usage et non leur possession. De « redonner du sens à nos déplacements, pour un avenir souhaitable, humano-centré ».

**Philippe :** « Compte tenu de la pénurie d'électricité chronique à Strasbourg l'hiver, quid de notre capacité à répondre à la surconsommation engendrée par les véhicules électriques de demain ? »

« Il faut améliorer le système global pour permettre d'offrir la capacité de constituer une réserve électrique. Il est évident que si l'on utilise de l'énergie fossile pour fournir cette électricité c'est une aberration. Il faut améliorer le système global, et développer les énergies renouvelables. C'est pour cela que d'après moi, le vélo est le plus efficace des modes de déplacement en ville. Ou alors privilégier le vélo électrique pour des distances plus importantes. »

**Christophe :** « Faut-il équiper en bornes de recharge tous les logements dans l'habitat collectif ? »

« En effet, il en faudrait partout : à la fois dans l'habitat collectif, mais également sur les parkings dans les villes, mais aussi sur ceux des entreprises. »

## Echos du débat

La discussion s'est ensuite engagée sur le plateau à partir de questions posées par les citoyen.nes dans la Boîte à Questions de la plateforme et de celles issues du live tchat dont voici quelques exemples :

**Faut-il aller vers un système « vélo/véhicules électriques » plus global à l'échelle de l'Eurométropole ?**

Non, dit M. Arnaud Passalacqua : « Le tout véhicule électrique à l'échelle globale n'est pas une bonne solution. Il existe certes certains pays où l'énergie est décarbonée comme en France (centrale nucléaire, énergie renouvelable) mais ce n'est pas le cas en Allemagne (centrale à charbon). « Il vaut mieux sortir du monde de l'automobile et changer de paradigme ». Et Mme Annie de Larochelambert d'ajouter : « Il faudrait surtout développer les énergies renouvelables pour pouvoir recharger les véhicules électriques, mettre en place des ombrières photovoltaïques, des toitures solaires... »



**Quelles aides pour les ménages à faibles revenus ? Comment changer de comportement quand on habite loin du centre et qu'on a besoin de son véhicule au quotidien ?** Pour **Mme Annie de Larochelambert**, la solution est de développer les transports en commun, les transports à la demande, tout comme le développement du réseau TER. Le maillage en transport en commun doit apporter une réponse à la saturation des axes routiers ». Mais pour M. Arnaud Passalacqua, il s'agit plutôt d'une « question de foncier, de la répartition de la population sur le territoire. Est-ce qu'on laisse le prix du foncier dicter l'implantation de la population et par conséquent dicter nos mobilités ? Il faut une vision urbaine homogène avec une bonne répartition des zones commerciales, des zones d'emploi, des zones de vie. Cela nécessite de maîtriser d'autres leviers qui ne sont pas uniquement du ressort de la mobilité. L'équité sociale doit être posée. Les plus riches polluent le plus et peuvent s'offrir les moyens de réduire cette pollution. Il faut inventer de nouveaux outils pour compenser ces disparités sociales. »

**Comment sont pris en compte les nouveaux modes de déplacement comme les trottinettes, ou autres engins de déplacement personnels ?** Pour M. Arnaud Passalacqua, il vaudrait mieux penser à d'autres solutions de mobilités autour du vélo (pliable, en libre-service...) car ces engins électriques ne sont probablement pas les meilleurs en termes d'empreinte écologique. D'après Mme Annie de Larochelambert, ils relèvent d'un effet de mode, surtout chez les jeunes, et il faut avant tout construire des règles d'usages, afin de s'assurer que l'espace urbain soit un espace partagé comme on peut l'observer dans certains pays nordiques. Pour qu'ils soient plus efficaces, il faut également s'assurer de permettre l'intermodalité entre ces modes de transports et d'autres comme les TER, le tram.

### **Mots de synthèse et de clôture**

*Les élues présentes en début de soirée sont revenues sur le plateau, rejointes par Mme Danielle Dambach, vice-présidente déléguée de l'EMS et maire de Schiltigheim pour apporter certains éléments de réponse et remercier les participant.es.*

Mme la Maire de Strasbourg, insiste sur l'importance de la participation des citoyen.nes aux différents ateliers qui sont organisés. **Ces rencontres permettront de débattre et identifier des solutions de mobilité justes et adaptées aux différents publics et citoyen.nes de l'Eurométropole.** Mme Jeanne Barseghian en profite également pour rappeler qu'une aide à minima de 1 000 € sera attribuée pour l'achat d'un véhicule électrique ou d'un véhicule d'occasion Crit'Air 1 dont le marché va croître considérablement les prochaines années. Pour conclure, Mme le Maire fait état d'un **large panel des aides qui seront mises en place et complétées au plus juste des besoins des citoyen.nes grâce à cette conférence citoyenne.**

De son côté, Mme Danielle Dambach souhaite répondre à ceux qui s'interrogent sur la pertinence d'une ZFE à l'échelle de la métropole tout entière. Non seulement la pollution de fond touche toutes les communes, dit-elle, mais elle est aussi produite par les 33 communes, et même au-delà, avec des véhicules qui proviennent également de l'extérieur. Par ailleurs, « il y a des communes qui subissent plus la pollution que d'autres, par exemple celles qui se situent le long de la M35 », il est donc du devoir de toutes et tous de réduire la pollution et d'y répondre sous la forme d'une solidarité territoriale. « Il faut que les habitant.es se sentent concerné.es par la démarche de ZFE, d'où la nécessité de réfléchir ensemble lors des ateliers de la conférence citoyenne ».

**En conclusion, Mme Pia Imbs, Présidente de l'Eurométropole, précise que cette soirée n'est que le début d'un cycle de participation, et fait appel à la mobilisation des citoyens et citoyennes des 33 communes tout au long de la conférence citoyenne : « Dites-le autour de vous ! »**

*Le rendez-vous est donc donné à partir du lundi 17 mai, pour des ateliers ouverts aux professionnel.les comme aux habitant.es afin d'aborder les solutions de mobilités à mettre en œuvre dans le cadre de la ZFE.*



## Calendrier et programme détaillé des ateliers

	Mai	Juin
	<b>Ateliers thématiques</b>	<b>Ateliers territorialisés</b>
<b>Ateliers Grand public</b>	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 ?	
<b>Ateliers Entreprises : Côté entrepreneurs, quelles contraintes et quelles opportunités ?</b>	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>

Pour toutes questions complémentaires : Le numéro Vert : 0 800 100 267