

Communiqué sur la ZFE à Strasbourg

L'exécutif de l'Eurométropole de Strasbourg propose, à compter du 1^{er} janvier 2022, de mettre en place une « Zone à Faibles Emissions – mobilité » (ZFE), sur son territoire, et ce de manière dite « progressive ».

Si cette décision résulte d'une obligation imposée par l'Etat, un tel procédé paraît pour autant précipité et désorganisé.

En effet, si nous soutenons le principe même des ZFE, de par l'enjeu climatique et de pollution, les mesures doivent être adaptées et surtout accompagnées en conséquence.

Tout d'abord, si Volt Strasbourg-Ortenau, comme lors des départementales, soutient une telle extension des ZFE à l'ensemble des métropoles de la Collectivité Européenne d'Alsace, nous pensons qu'une extension immédiate à l'ensemble des territoires concernés est regrettable, ou au moins, nécessiterait un aménagement important.

Sur ce plan, nous serions en faveur d'une mise en place plus progressive non seulement dans le temps mais également géographiquement, en commençant tout d'abord par les centres-villes à l'image de ce qui se fait à Madrid. Si l'on pense à l'échelle de l'Eurométropole, il apparaît en effet clairement qu'une interdiction de certains types de véhicules, lorsqu'il s'agira des véhicules Crit'air 4 puis 3, posera clairement problème pour un certain nombre d'utilisateurs. A ce titre, la mise en place des Umweltzonen, équivalent des ZFE en Allemagne, peut nous inspirer. Ceux-ci avaient permis aux véhicules les plus polluants d'être reclassés dans une catégorie leur permettant de circuler dans ces zones. L'on peut envisager à ce titre la pose de filtres à particules comme cela fut mis en œuvre, mais également le retrofit électrique (transformation d'un véhicule thermique en véhicule électrique), le tout appuyé par les aides de l'Etat mises en place, et en débutant par les professionnels.

Si la temporalité est déjà regrettable, la méthode l'est aussi. Encore une fois, l'exécutif nous laisse ici dans un certain flou sur les mesures qui seront prises en parallèle. L'on sait les investissements qui ont été commencés avec l'annonce d'une nouvelle ligne de bus, la gratuité des transports de la CTS pour les moins de 18 ans, ou encore l'extension des pistes cyclables.

Pour autant, le vélo n'est évidemment pas une solution miracle, et ne peut venir définir la totalité des politiques de la ville en matière de mobilité. Chacun sait les difficultés qui se posent en la matière, ne serait-ce qu'au centre-ville de Strasbourg lui-même, sans compter les autres villes moyennes de la métropole (Illkirch, Lingolsheim, Ostwald, etc...) pratiquement impraticables à l'heure actuelle en vélo dans des conditions aussi satisfaisantes que dans Strasbourg même.

En ce sens, il nous apparaît judicieux de clairement exposer les investissements qui seront opérés en matière de transports publics et d'aménagement. Pour notre part, nous soutenons une augmentation des fréquences des modes de transport de la CTS (bus et tramway), y compris le week-end et la nuit, quitte à envisager une transition vers le bus et le tramway

autonome comme cela fut présenté à Postdam, en Allemagne, voire à évaluer une nouvelle forme de partenariat entre la CTS et des opérateurs privés ou publics. Des opérateurs, y compris français et plus généralement européens, existent aujourd'hui dans le domaine et pourraient répondre à cette nécessaire montée en puissance des réseaux, ainsi qu'à leur aménagement (Systra, Arcadis, etc...).

Par ailleurs, sur le plan même des interdictions, toujours en commençant depuis les centres-villes, il serait selon nous intéressant de viser à mettre en place de véritables péages urbains, comme cela se fait dans de grandes villes européennes (Londres, Stockholm, Milan, etc...).

La solution selon nous, repose donc sur un double-mouvement. Progressivité géographique des mesures, en privilégiant une application concentrique, des centres-villes vers les périphéries. Progressivité temporelle, en prenant en compte les investissements et aménagements qui seront alors nécessaires dans la métropole. Le sujet de l'écologie et de la soutenabilité est bien trop sérieux pour risquer des mesures prises en précipitation sans vision de long terme.