



Plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'Agglomération de Strasbourg

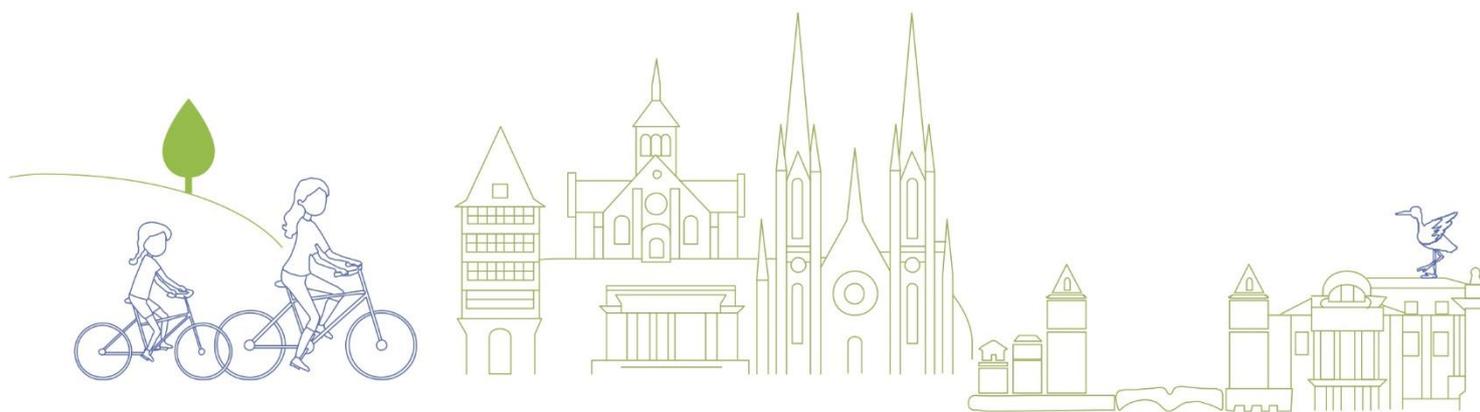
Pièce H : Bilan de la concertation préalable du public

Version Janvier 2024

Cette pièce présente le bilan de la concertation préalable du public. Les contributions sont annexées en fin de document.



Direction Régionale de l'Environnement,
de l'Aménagement et du Logement





**PRÉFET
DU BAS-RHIN**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction régionale de l'environnement,
de l'aménagement et du logement**

Rapport de synthèse

Révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de
l'agglomération strasbourgeoise : Concertation préalable
du public du 17 septembre au 15 octobre 2021

articles L.121-17 et L.121-19 du code de l'environnement.

Contexte

La qualité de l'air constitue un enjeu majeur pour la santé et l'environnement. Sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, l'État met en place depuis 2008 un plan de protection de l'atmosphère (PPA), obligatoire notamment pour toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants.

L'évaluation du deuxième PPA 2014-2019 a montré une amélioration globale de la qualité de l'air ainsi qu'une réduction de l'exposition des populations à la pollution. Cependant, elle a mis en évidence la non atteinte totale des objectifs fixés en 2014 : des dépassements de valeurs limites réglementaires pour les oxydes d'azote sont toujours observés à proximité d'axes routiers, et de nombreux habitants sont toujours exposés à des dépassements des valeurs limites réglementaires et des dépassements des valeurs guides recommandées par l'organisation mondiale de la santé (OMS).

La zone de Strasbourg est concernée par deux contentieux, le contentieux européen du 24 octobre 2019 et le contentieux national du 10 juillet 2020, dans le cadre duquel le Conseil d'État enjoint l'État français à prendre toutes les mesures nécessaires permettant de ramener les concentrations en dioxyde d'azote sous les valeurs limites fixées par l'article R 221-1 du code de l'environnement dans les délais les plus courts possibles. Les résultats de l'année 2020 sont pour la première fois inférieurs à la valeur limite, mais il s'agit d'une année marquée par une forte baisse des trafics routiers consécutive aux confinements liés à la crise sanitaire.

Aussi, il est donc nécessaire de poursuivre la dynamique et de mettre en place rapidement un programme d'actions suffisamment ambitieux pour réduire dans le délai le plus court possible les concentrations de polluants atmosphériques, afin de se conformer aux exigences de la réglementation nationale et européenne qui fixe des valeurs limites à ne pas dépasser pour ces concentrations. La révision du plan de protection de l'atmosphère a été engagée lors de la réunion du comité local de l'air tenue le 21 octobre 2020. La poursuite et le renforcement des actions pour la qualité de l'air doit mobiliser l'ensemble des parties prenantes pour aboutir à un PPA plus ambitieux et fédérateur.

Ce troisième PPA 2023-2028 aura pour objectifs de respecter les valeurs limites réglementaires, respecter les objectifs de réductions des plans et programmes nationaux et régionaux ainsi que réduire l'exposition de la population à la pollution.

Dans le cadre de la démarche d'élaboration de cette planification réglementaire, la préfecture du Bas-Rhin a souhaité organiser une phase de participation afin d'associer le public aux réflexions en cours.

L'outil PPA

Mis en œuvre par l'État, en partenariat avec les collectivités et les acteurs locaux, le PPA définit les actions (réglementaires et volontaires) sectorielles adaptées au contexte local pour améliorer la qualité de l'air en diminuant les émissions et les concentrations de polluants. Les actions des PPA concernent tous les secteurs émetteurs de polluants atmosphériques : les transports, l'industrie, l'agriculture et le résidentiel-tertiaire. Une fois approuvé, le PPA entre en vigueur pour une durée minimale de 5 ans, au bout de laquelle il est évalué afin de décider de sa poursuite ou de sa mise en révision.

La révision du PPA de l'agglomération strasbourgeoise 2014-2019 a donc été engagée le 21 octobre 2020.

Les enjeux de santé publique invitent à élaborer un PPA ambitieux, en visant non plus seulement le respect des seuils réglementaires, mais les seuils recommandés par l'OMS, en cohérence avec le Plan Climat Air Énergie Territorial de l'Eurométropole de Strasbourg.

Le prochain PPA de l'agglomération strasbourgeoise intégrera :

- un diagnostic prospectif du territoire et de la qualité de l'air ;

- une définition d'enjeux hiérarchisés et d'objectifs ;
- la constitution d'un plan d'action répondant à ces enjeux et objectifs ;
- la définition d'indicateurs et de modalités de suivi.

L'élaboration du nouveau plan suit plusieurs étapes de construction et de procédures réglementaires :

- **Diagnostic du territoire** réalisé entre février et juin 2021 pour faire un état des lieux de la qualité de l'air, en identifiant précisément les enjeux à traiter en lien avec les différents polluants, tout en tenant compte des spécificités du territoire
- **Ateliers de fabrique des actions** organisés de fin juin à fin novembre avec l'Eurométropole de Strasbourg et les acteurs du territoire afin d'identifier des défis, objectifs et initier des pistes d'actions du PPA, suite au diagnostic approfondi (en 3 temps)
- **Concertation préalable du public** du 17 septembre au 15 octobre 2021 pour affiner l'articulation entre les mesures à mettre en place et les enjeux identifiés par les citoyens
- **Finalisation du plan d'action** en tenant compte des avis exprimés par tous les acteurs et citoyens au cours des différentes phases de concertation (enquête publique, etc.)

À l'issue de cette phase importante du projet, les consultations se poursuivront à l'été-automne 2022. Le dossier sera ainsi soumis à l'avis des Conseils départementaux de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques (CODERST), à l'ensemble des collectivités locales concernées, ainsi qu'à l'avis de l'autorité environnementale nationale.

À l'issue de ces procédures, le nouveau PPA de l'agglomération strasbourgeoise sera soumis à une enquête publique, qui devrait se tenir à l'automne 2022 pour permettre une approbation in fine du nouveau PPA début 2023.

La concertation préalable

La démarche d'élaboration du troisième PPA de l'agglomération strasbourgeoise 2023-2028 a intégré une phase de concertation en tant que mise en œuvre des obligations de participation du public prévues dans le code de l'environnement (Articles L. 121-17 et suivants du code de l'environnement). Une déclaration d'intention a été publiée sur le site internet de la préfecture du Bas-Rhin le 7 juin 2021. Elle n'a pas fait l'objet d'intervention dans les formes prévues par l'exercice du droit d'initiative citoyenne.

Cadre réglementaire

La phase de concertation préalable a été organisée en application du III de l'article L.121-17 du code de l'environnement et conformément aux modalités décrites dans la déclaration d'intention du 7 juin 2021 publiée sur le site internet de la préfecture du Bas-Rhin.

Objet

- informer le public sur l'état de la qualité de l'air et les actions entreprises pour l'améliorer
- recueillir les attentes, les avis et les propositions des citoyens afin d'améliorer le plan d'actions du PPA de Strasbourg

Méthode

Cette concertation a été organisée par les services de l'État. La DREAL Grand Est a produit cette synthèse des éléments recueillis dans le cadre de cette démarche. Toutes les contributions ont fait l'objet d'une égale attention et seront jugées de façon objective sur leur pertinence propre.

Modalités de la concertation

La concertation s'est déroulée suivant les modalités suivantes :

- un dossier support permettant d'accéder aux informations relatives à la qualité de l'air et aux enjeux liés au PPA sur l'agglomération strasbourgeoise ;
- une consultation libre ouverte du 17 septembre au 15 octobre 2021 pour que chacun puisse faire connaître son avis et ses propositions en répondant à un questionnaire en ligne.

Analyse des observations

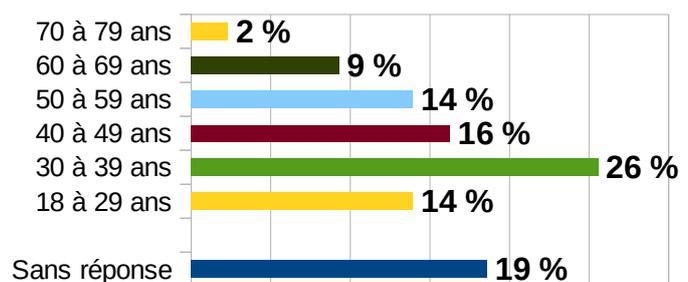
La présente partie dresse le bilan quantitatif et qualitatif des avis émis durant la concertation préalable.

Menée à l'échelle de l'Eurométropole de Strasbourg, cette concertation préalable du public a permis à 52 contributeurs de s'exprimer. 51 contributions ont été recueillies à l'aide du registre en ligne, et 1 contribution par courrier. Trois contributions émanent de personnes morales : les associations Alsace Nature, Automobile Club et l'association de défense des intérêts de la Robertsau (ADIR).

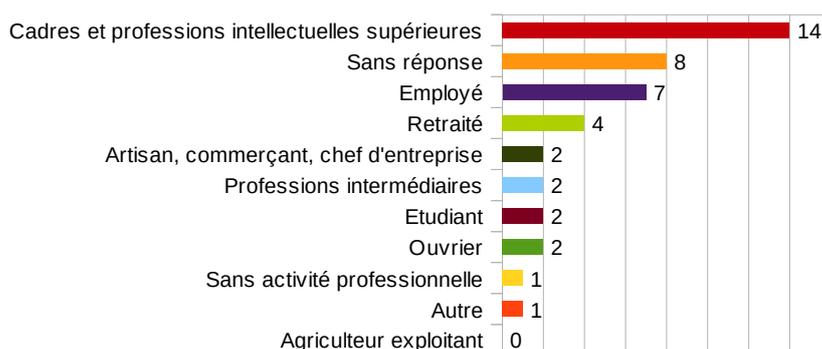
Parmi l'ensemble des contributeurs, 18 ont partagé leurs nombreux avis et propositions d'actions concernant le futur PPA de l'agglomération strasbourgeoise. L'association Alsace Nature a en particulier transmis par courrier une contribution rédigée de plusieurs pages présentant son analyse détaillée des enjeux en présence, ainsi qu'un grand nombre de propositions de mesures.

Informations sur les contributeurs

● Répartition des participants par âge :



● Répartition des participants par catégorie professionnelle :



Cinq des contributeurs ont ou ont eu par le passé un métier ou une activité bénévole/associative en lien avec la qualité de l'air extérieur. Vingt-sept contributeurs sont restés sans réponse.

- **Répartition des participants par commune de résidence :**

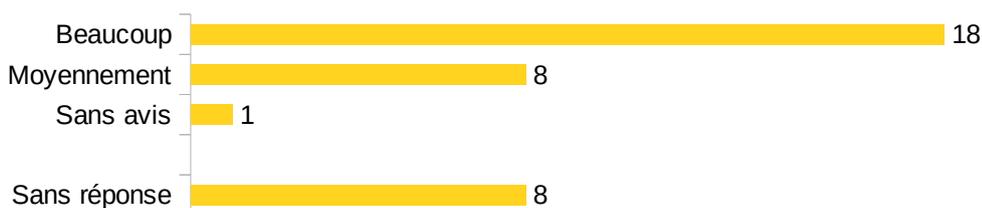
Commune de résidence	Nombre	Commune de résidence	Nombre
Strasbourg	19	Oberhausbergen	1
Schiltigheim	4	Lingolsheim	1
Colmar	1	Osthoffen	1
Vendenheim	2	Oberschaeffolsheim	1
Pfulgiesheim	1	Hoenheim	1
Marmoutier	1	Sans objet	1
Mulhausen	1	Sans réponse	8

- **Répartition des participants par commune d'activité professionnelle :**

Commune d'activité professionnelle	Nombre	Commune d'activité professionnelle	Nombre
Strasbourg	26	Duttlenheim	1
Kehl	1	Hoenheim	1
Sélestat	1	Sans objet	2
Schiltigheim	1	Sans réponse	10

- **Les contributeurs au questionnaire se préoccupent de la qualité de l'air et se sentent concernés par ce sujet.**

Le sujet de la qualité de l'air vous préoccupe-t-il ?



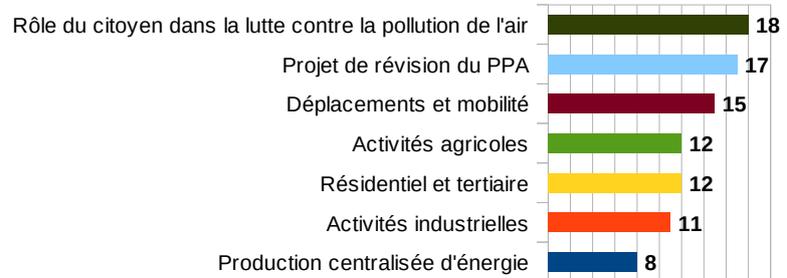
Vous sentez-vous concerné par la problématique de la qualité de l'air ?



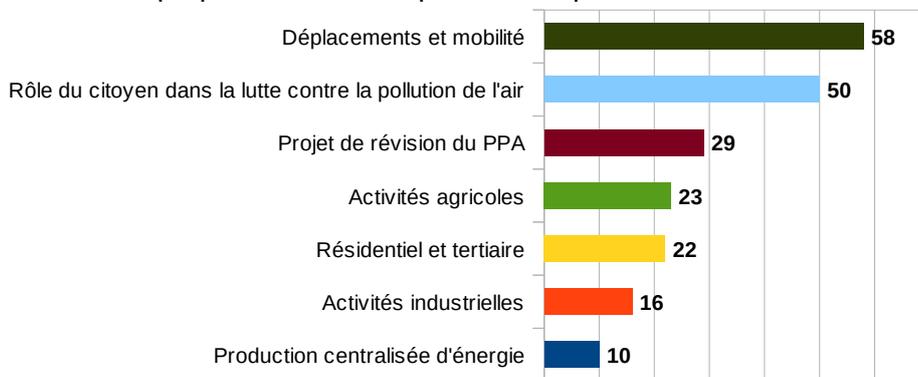
Compte tenu des nombreuses idées recueillies dans chacune des contributions, le nombre total « d'avis » pris en compte s'élèvent à plus de 200, et sont répartis par thématique comme suit :

- projet de révision du PPA
- rôle du citoyen dans la lutte contre la pollution de l'air
- déplacements et mobilité
- résidentiel et tertiaire
- activités industrielles
- production centralisée d'énergie
- activités agricoles

Nombre de contributeurs par thématique



Nombre de propositions et avis par thématique



Observations sur le projet de révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération strasbourgeoise

Plusieurs contributeurs regrettent le niveau d'ambition du PPA et l'objectif des actions mises en œuvre. En effet, plusieurs contributeurs trouvent le PPA insuffisant car pas suffisamment ambitieux :

- développer des « propositions opérationnelles plus que des indications stratégiques »
- arrêter les actions servant uniquement à de « l'affichage politique »
- arrêter les « demi-mesures »

Plusieurs pensent que les mesures contraignantes pour améliorer la qualité de l'air ne touchent pas suffisamment les acteurs économiques qui sont de vrais pollueurs : les citoyens sont plus touchés par ces contraintes. Selon certains, les projets économiques sont aujourd'hui toujours prioritaires devant les projets de protection de la santé des citoyens.

Ces contributeurs attendent pour la plupart de l'État et de la collectivité une mise en œuvre rapide de tous les moyens possibles pour que la révision du PPA soit ambitieuse. Un des contributeurs indique que le PPA « *devra être d'une exigence extrême [puisqu'] il en va de la santé de milliers de strasbourgeoise et de milliers d'enfants* ».

Selon un des contributeurs, les actions du PPA sont mises en œuvre trop tardivement. Vouloir toutes les appliquer aujourd'hui avec des niveaux d'exigence élevés entraîne donc un changement de mode de vie trop rapide pour les citoyens, qu'il est difficile de suivre.

Un autre contributeur trouve les actions du PPA mises en œuvre parfois incohérentes et non adaptées aux enjeux (vouloir interdire les véhicules diesel alors que l'essence a aussi un effet négatif sur l'environnement).

Plusieurs contributeurs trouvent que le PPA n'est pas ou très peu connu des habitants de l'Eurométropole de Strasbourg, ou est trop abstrait.

Quelques contributeurs trouvent le processus de révision « adéquat ».

L'association Automobile Club trouve le projet ambitieux mais trouve également que celui-ci nécessite un accompagnement des citoyens. Les mesures prises devront « prendre en compte les réalités pratiques et pragmatiques du quotidien des habitants ».

Pour Alsace Nature, ce sont les actions qui relèvent du collectif qui permettront de garantir un air de meilleure qualité, plutôt que les gestes individuels.

De nombreux contributeurs ont indiqué que les secteurs sur lesquels il fallait agir étaient les suivants : secteur industriel, secteur des transports, secteur agricole et le chauffage des bâtiments.

Alsace Nature indique dans son courrier que le prochain PPA doit ouvrir une réflexion sur les polluants émergents pour lesquels il n'y a pas encore de surveillance encadrée (nanoparticules, pesticides, COV, etc.).

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA 2023-2028 :

L'objectif de la révision du PPA en cours est d'aboutir à un PPA plus ambitieux, cohérent et fédérateur permettant de se situer en dessous des normes de qualité de l'air et de réduire le nombre de personnes exposées à une pollution de l'air.

Pour cela, un travail de co-construction est en cours avec l'ensemble des parties prenantes du territoire engagées pour l'amélioration de la qualité de l'air : État, collectivités, acteurs économiques, chambres consulaires, fédérations professionnelles et associations.

Ne pourront cependant être mises en œuvre que des actions volontaires portées par les acteurs du territoire, et des actions réglementaires par les autorités compétentes (p. ex Certaines relèvent du niveau législatif et dépassent les compétences du Préfet ; certaines peuvent relever du pouvoir de police des collectivités ...).

De plus, la réglementation nationale évolue beaucoup en ce moment, en faveur de la qualité de l'air, imposant de prendre des mesures contraignantes sur les territoires dans lesquels sont observés des dépassements de seuils réglementaires (exemple de la ZFE-m ou des futurs plans d'action concernant le chauffage au bois domestique).

Il ressort de la concertation que le PPA est pour le moment trop complexe et peu connu des citoyens. L'objectif du prochain PPA sera de rendre ce plan d'action plus visible, en réalisant une campagne de communication sur le prochain PPA, ainsi qu'en mettant à disposition des citoyens une plaquette d'information simplifiée du contenu du PPA (le rapport réglementaire du PPA faisant plusieurs centaines de pages).

Selon le code de l'environnement, les PPA ne doivent traiter que les polluants susceptibles de connaître des dépassements des normes réglementaires.

Pour autant, il abordera également la question de l'ozone, des pesticides, de l'ammoniac et d'autres polluants émergents comme les suies fines (aussi appelées black carbon) , au regard des enjeux importants qu'ils représentent.

Par ailleurs, la stratégie de surveillance des polluants précités (PM1, suies fines, pesticides) est en cours de calage par le niveau national. Ces polluants pourront le cas échéant être intégrés au PPA

2023-2028 à mi-parcours.

ATMO Grand Est modernise de façon continue son dispositif de surveillance de la qualité de l'air et se prépare à répondre aux enjeux émergents notamment en ce qui concerne les PM1, mais également certains pesticides, l'ammoniac, le carbone suie ou encore certains précurseurs d'ozone, via l'acquisition de différents équipements.

Tous les avis et propositions formulés dans le cadre de cette concertation ont été partagés aux acteurs du territoire lors de la fabrique des actions du futur PPA. Ces éléments seront pris en compte pour la construction du plan du PPA 2023-2028.

Place du citoyen pour agir dans la lutte contre la pollution de l'air extérieur – quelles actions pour mobiliser et impliquer le citoyen dans la lutte contre la pollution ?

• Avis formulés par les contributeurs

→ *Impliquer plus le citoyen – écouter le citoyen – le rôle des associations :*

Pour plusieurs contributeurs, le citoyen n'est aujourd'hui pas ou très peu impliqué dans la lutte contre la pollution de l'air extérieur. Le citoyen a peu de place pour agir. Il faut donc impliquer plus le citoyen dans les projets liés à la qualité de l'air.

Plusieurs contributeurs demandent à ce que les citoyens soient écoutés, entendus et puissent proposer des actions/solutions en faveur de la qualité de l'air.

Selon Automobile Club, les consultations sont nécessaires pour impliquer les citoyens mais restent un exercice complexe pour un certain nombre d'entre eux. Les associations entre autre ont donc un rôle important à jouer dans la collecte et la remontée des avis des citoyens et peuvent être « *le trait d'union entre les usagers et les collectivités* ».

Plusieurs contributeurs indiquent que les associations doivent être de vrais relais entre les citoyens et la collectivité et l'État.

→ *Impliquer plus le citoyen – mieux informer en amont :*

Selon plusieurs contributeurs, la place du citoyen est importante dans cette lutte. Cependant, le citoyen ne s'investira pas, selon eux, tant qu'il n'aura pas connaissance des risques liés à la pollution de l'air. Tant que le citoyen ne saura pas comment bien agir pour améliorer la qualité de l'air, il ne pourra pas faire d'efforts individuels. Pour certains contributeurs, la majorité des citoyens sont aujourd'hui indifférents à la qualité de l'air.

Il faudra donc beaucoup de pédagogie pour que le citoyen accepte de modifier son mode de vie.

→ *Le rôle de l'État et de la collectivité :*

Pour plusieurs contributeurs, le citoyen n'a pas vocation à contribuer aux côtés des institutionnels dans la lutte contre la pollution de l'air extérieur. Cette politique revient aux institutionnels qui sont en charge de l'intérêt général.

« Les gestes individuels doivent être complétés par des investissements et des règles qui sont du ressort de l'État, collectivités et des entreprises » écrit Alsace Nature dans son courrier.

Selon un des contributeurs, les institutionnels doivent fixer des règles pour le bien commun et prendre les mesures nécessaires et adaptées pour la santé des citoyens. Ceux-ci s'adapteront à ces mesures qu'ils devront respecter.

Plusieurs contributeurs demandent une action politique claire pour que les citoyens s’y retrouvent, ainsi qu’un accompagnement financier pour que ces citoyens puissent adapter leurs modes de vie.

- **Actions proposées par les contributeurs**

Pour plusieurs contributeurs, voici les secteurs sur lesquels un citoyen peut agir : sa mobilité, le chauffage de son habitation et son alimentation.

Plusieurs propositions d’actions sont ressorties de la concertation, concernant l’implication du citoyen dans la lutte pour l’amélioration de la qualité de l’air (*chacune proposée par un contributeur*) :

- mettre en place un référendum qui soit écouté
- agir prioritairement sur les établissements recevant des personnes sensibles
- développer les informations et projets impulsés au niveau des assemblées de quartiers
- réaliser des enquêtes et sondages pour inviter les citoyens à débattre et proposer des solutions
- donner aux associations l’accès à une information détaillée et individualisée sur les émissions de polluants sur le territoire (*contribution de l’ADIR*)

Pour plusieurs contributeurs, les actions prioritaires à mettre en œuvre sont d’informer et sensibiliser les citoyens sur les enjeux de qualité de l’air (effets nocifs des véhicules, etc.), réaliser de la sensibilisation dans les écoles. Sans cette sensibilisation, le citoyen ne sait pas ce qu’il risque pour sa santé, et ne s’investira donc pas dans la lutte contre la pollution de l’air.

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA 2023-2028 :

Les propositions d’actions évoquées pourront utilement s’inscrire dans le cadre du volet communication du PPA qui intégrera des objectifs de sensibilisation vers le grand public. Plusieurs actions sont envisagées dans le cadre du PPA 2023-2028 pour communiquer et sensibiliser sur le sujet de la qualité de l’air et sur les différents thèmes reliés, notamment par le recours à une campagne élaborée par des professionnels et les associations.

Il pourra être proposé avec les membres du comité local de l’air à une action qui permette plus facilement aux associations d’être des relais entre les citoyens et le PPA.

L’atteinte des objectifs sera principalement possible par l’application de mesures pertinentes et ambitieuses par la métropole, la région et autres institutions du territoire. Mais réaliser de la communication et de la sensibilisation auprès des citoyens permettra de mieux faire comprendre et faire accepter les mesures prises.

Pour certaines actions du PPA, un accompagnement technique et financier sera prévu (exemple de la ZFE-m, actions de la collectivité, dont l’accompagnement sera porté par la métropole et l’état).

L’identification (type, lieu) des établissements sensibles est un élément de diagnostic du PPA. Plusieurs actions sont déjà menées sur le territoire dans le but d’améliorer la qualité de l’air au niveau des établissements sensibles : projet Scol’air de la métropole pour évaluer l’impact de la pollution liée à la circulation à proximité de certaines écoles, projet Eurostr’air. De plus, une modification récente du PLUi de la métropole interdit l’implantation de nouveaux bâtiments, extensions et/ ou changement de destination d’établissements accueillant des populations sensibles au titre de la qualité de l’air ou encore d’aires de jeu, de sport et de loisirs dans les secteurs en dépassement réglementaire et en dépassement réglementaire potentiel mais les admet dans des secteurs de surveillance aux abords des axes routiers sous réserve de la prise en compte des enjeux liés à la qualité de l’air dans le projet en termes d’aménagement global et de conception des

bâtiments.

Plusieurs actions menées permettent aux citoyens de proposer des actions en faveur de la qualité de l'air : concertation préalable, enquête publique. Certaines actions permettent aussi d'évaluer le degré de sensibilisation des citoyens aux enjeux de qualité de l'air : le baromètre qualité de l'air – enquête réalisée à deux reprises pour l'instant par l'Eurométropole de Strasbourg.

Une action devrait voir le jour dans le futur PPA, pour améliorer l'accès aux données disponibles concernant les émissions du secteur industriel (flux annuel et infra-annuel, respect ou non des valeurs limites par polluant, etc.).

Tous les avis et propositions formulés dans le cadre de cette concertation ont été partagés aux acteurs du territoire lors de la fabrique des actions du futur PPA. Ces éléments seront pris en compte pour la construction du plan du PPA 2023-2028.

Thématique « Transports et déplacements »

Cette thématique concerne l'ensemble des avis formulés en lien avec les déplacements, la mobilité et les transports sur le territoire de l'agglomération strasbourgeoise. Il s'agit du thème qui a suscité le plus d'avis et propositions, ce qui témoigne de l'importance qu'il prend dans le quotidien des citoyens de l'Eurométropole de Strasbourg.

Pour plus de précision, 3 sous-thématiques ont été créées :

- trafic routier
- transports en commun
- modes doux
- divers

Selon Alsace Nature, pour la problématique des transports et de la mobilité, il faut réfléchir et agir à l'échelle du bassin de vie, soit le territoire de la Communauté européenne d'Alsace (CEA).

L'association Automobile Club informe qu'il faudra beaucoup de pédagogie pour que les citoyens acceptent de changer de modes de déplacements. L'accompagnement des citoyens est donc nécessaire. Selon l'association, il faut abandonner les politiques « clivantes » opposant systématiquement « les bons » et « les mauvais » modes de déplacement qui créent des tensions entre usagers de la voie publique, et fragilisent la sécurité routière.

Selon un des contributeurs, il faut que l'alternative au transport individuel ou de marchandise soit attractive pour que de réels changements aient lieu.

- **Trafic routier**

Les contributeurs reprochent l'autosolisme et une utilisation excessive de la voiture pour de courtes distances parcourues. Ainsi, concernant l'utilisation des voitures, ils sont nombreux à demander :

- une réduction de l'autosolisme
- un usage raisonné de la voiture en ville pour la réduction de la pollution et des nuisances sonores
- une réduction des déplacements non nécessaires dans le cadre du travail : développer les visioconférences, le télétravail, et les tiers lieux
- un abaissement de la vitesse à 30 km/h en ville sur les voies les plus problématiques. Cette méthode peut entraîner plus d'émissions de polluants mais pourrait dissuader les citoyens d'utiliser leur voiture, celle-ci ne devenant pas le moyen de locomotion le plus rapide.

Un des contributeurs demande que des enquêtes de flux de véhicules soient réalisées fréquemment dans le but de mieux identifier les rues à problèmes.

Concernant le remplacement des véhicules thermiques, il est demandé par Alsace Nature de veiller à ce que la ZFE-m n'entraîne pas uniquement un renouvellement du parc vers des véhicules électriques. Il faut réduire le nombre de voitures. En effet, l'électrification des véhicules est selon l'association « dévastatrice en termes de consommation énergétique et néfaste au climat ».

Pour l'un des contributeurs, la pollution causée par les véhicules est très faible par rapport à la pollution mondiale. Il se questionne donc sur la pertinence d'embêter les habitants ayant un véhicule diesel à changer, alors que les véhicules essence émettent plus de CO₂. Selon lui, il faut contraindre les gros pollueurs (industriels, etc.) et non les citoyens.

Concernant les infrastructures et aménagements routiers :

- il est demandé par Alsace Nature de favoriser, via l'aménagement du territoire, la réduction des besoins de déplacements (supprimer les centres commerciaux des périphéries de la ville)
- plusieurs contributeurs dont Alsace Nature reprochent le projet du GCO, qui privilégie l'utilisation d'un mode de déplacement polluant
- Automobile Club demande le développement de systèmes de gestion du trafic en temps réel (signalisation routière et vitesse variable) pour le développement de « smart cities » en terme de mobilité.

Concernant le stationnement, il est demandé :

- de créer des parkings en dehors des zones urbaines
- de réduire le nombre de places de stationnement en ville
- de limiter l'accès du centre-ville aux résidents (habitants extérieurs devront utiliser les TC)
- d'adapter les prix des abonnements de stationnements pour les habitants en ville (réductions pour les résidents en ville qui utilisent les TC)
- développer une offre de stationnement avec des parkings « intelligents » (paiement de stationnement à distance, etc.) (*Automobile club*)

Concernant les incitations, aides et l'accompagnement des citoyens, il est demandé :

- d'accompagner les usagers à revoir leurs habitudes en terme de mobilité, sans nier les réalités pratiques et pragmatiques du quotidien (*Automobile club*)
- de mettre en place des panneaux pédagogiques pour informer des alternatives à la voiture
- d'augmenter le nombre de « journées sans voiture » avec une gratuité des transports en commun pour ces journées-là
- de renforcer les taxes pollution (poids du véhicule)
- de renforcer les aides pour l'achat d'un véhicule électrique (*Automobile club*)

Concernant la co-mobilité, il est demandé par Automobile Club de développer le covoiturage, l'écoconduite ainsi que les challenges du type « smart driving challenge ».

Concernant le contrôle, les sanctions et les mesures préventives, il est demandé :

- de renforcer le nombre de mise en œuvre des procédures « crise air » et d'anticiper plus la mise en place de la circulation différenciée
- d'augmenter le prix du carburant.

Pour finir, l'ADIR demande à ce que les données d'émissions des voitures – camions soient individualisées.

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA 2023-2028 :

*** Concernant l'autosolisme et l'utilisation excessive de la voiture :**

L'ensemble des mesures concourant à réduire la part de la voiture individuelle dans les déplacements quotidiens, en particulier en poursuivant le développement et en facilitant l'accès à des offres alternatives, s'en trouve renforcé. Il est à noter que certaines de ces actions, concernant le renouvellement de la flotte de transports en commun, le renforcement des dessertes, le développement d'aménagements cyclables et de stationnements pour les vélos devraient faire l'objet d'actions dans le PPA 2023-2028. En matière de mobilité, l'une des actions phares du PPA est la mise en place par l'Eurométropole de Strasbourg d'une ZFE-m dès le 1^{er} janvier 2022, avec une interdiction des sans vignettes et des vignettes Crit'air 5 au 1^{er} janvier 2023.

Des enquêtes flux de véhicules sont déjà réalisées fréquemment par le service de l'information et de la régulation automatique de la circulation (SIRAC).

*** Concernant le remplacement des véhicules thermiques :**

Une évolution du dispositif Crit'air est attendue pour le 1^{er} janvier 2022 concernant le poids des véhicules (SUV et 4 x 4). Cette modification consistera à afficher le niveau des émissions de CO₂ sur la vignette pour les voitures et les véhicules utilitaires légers. Le classement Crit'Air restera le même pour le véhicule, mais les collectivités disposeront de cette information additionnelle qui leur permettra de décliner certaines politiques (droit de circulation sur des voies réservées, tarification réduite du stationnement, etc.) en différenciant le traitement des véhicules selon leur contribution à la pollution atmosphérique locale.

De plus, l'accompagnement de la ZFE-m par le conseiller mobilité a pour but premier d'amener les citoyens à un changement de mode de déplacement lorsque cela est possible, et non de remplacer les véhicules thermiques par des véhicules électriques.

La planification des grandes infrastructures routières ne relève pas du PPA.

*** Concernant le stationnement :**

La politique du stationnement sur voirie de la métropole vise à favoriser un usage raisonné de la voiture et à encourager le report vers les modes de déplacement plus respectueux de l'environnement (transports en commun, vélo, autopartage, marche).

Un des objectifs est de mobiliser davantage les P+R existants qui sont, pour certains, sous-utilisés à ce jour. Pour encourager l'utilisation des parkings, des réflexions seront menées sur l'évolution des grilles tarifaires du stationnement (visiteurs et résidents), en lien et en cohérence avec la tarification proposée aux usagers des transports en commun. À cet égard, suite à la délibération adoptée le 20 septembre 2021 par la ville de Strasbourg, une importante concertation avec les habitants et les acteurs et actrices du territoire va être engagée.

Les rues ou places, libérées en tout ou partie de leur stationnement, pourront être transformées, en lien avec le plan piéton, par la création de trottoirs ou leur élargissement, la création de pistes cyclables et de dispositifs de stationnement sécurisés pour les vélos, etc.

*** Concernant les incitations, aides et l'accompagnement des citoyens :**

Il importe de rappeler que des aides existent déjà au niveau national pour la conversion de véhicules à motorisations anciennes (prime à la casse, prime à la conversion, bonus écologique, surprime ZFE-m). La métropole va également proposer des aides aux particuliers (une aide aux mobilités alternatives à la voiture individuelle ainsi que des aides à la conversion automobile) et acteurs économiques.

L'Agence Locale pour le Climat mettra à disposition des conseillers en mobilité qui permettront à chaque habitant d'échanger autour de leur mobilité, et d'être aidés dans leurs prises de décision, au cas par cas. Par ailleurs, ce conseil, qui pourra également être assuré par d'autres opérateurs

référencés, sera un passage obligé pour celles et ceux souhaitant percevoir les aides de l'Eurométropole.

* Concernant la co-mobilité :

Les actions du PPA 2023-2028 intégreront des actions d'incitation au télétravail mais porteront aussi d'autres modalités comme le covoiturage. Le développement du télétravail et notamment la mise en place de tiers-lieux font partie des leviers identifiés pour diminuer à la marge les besoins de mobilité des habitants et salariés du territoire.

Avec la mise en service de l'A355, la M35 perd sa fonction d'itinéraire de transit et peut donc pleinement concourir au développement de l'offre de mobilités. La M35 se verra dotée de voies réservées au covoiturage, aux transports en commun et aux taxis dès l'ouverture de l'A355.

* Concernant le contrôle, les sanctions et les mesures préventives :

Le dispositif préfectoral de gestion des épisodes est appelé à être révisé en 2022, en cohérence avec le dispositif national de gestion de ces épisodes qui doit lui-même évoluer pour intégrer les évolutions introduites par le nouvel indice de qualité de l'air (IQA) en vigueur depuis le 1er janvier 2021 et pour intégrer les PM_{2,5}. Une réflexion en ce sens a été engagée par le Ministère de la Transition écologique en 2021. Cette évolution devrait entraîner une augmentation du nombre de déclenchements des mesures d'urgences en cas de pic de pollution de l'air (surtout l'été avec les épisodes de pollution à l'ozone), et donc augmenter possiblement également le nombre de jours de mises en place de la circulation différenciée. Le dispositif de circulation différenciée doit également être revu pour être mis en cohérence avec les modalités de la ZFE-m. Cette évolution du dispositif préfectoral constituera une des actions identifiées du prochain PPA.

Tous les avis et propositions formulés dans le cadre de cette concertation ont été partagés aux acteurs du territoire lors de la fabrique des actions du futur PPA. Ces éléments seront pris en compte pour la construction du plan du PPA 2023-2028.

- **Transports en commun**

De manière générale, il est demandé de développer le réseau de transports en commun de l'Eurométropole de Strasbourg, en termes d'offre, de maillage, d'accessibilité, etc.

Selon plusieurs contributeurs, prendre les transports en commun est aujourd'hui compliqué pour les citoyens résidant en dehors de la métropole ou de la première couronne (desserte peu attractive, horaires peu intéressants, etc.). Les transports en communs ne sont aujourd'hui pas assez performants, surtout pour les personnes qui travaillent de nuit ou avec des horaires décalés.

De manière plus spécifique, il est demandé par les contributeurs :

- de rendre plus confortable l'utilisation des transports en commun (capacité d'accueil des TC pendant les heures de pointes, etc.), les développer, les rendre plus fiables et plus attractifs (*plusieurs contributions dont Alsace Nature*)
- de rouvrir plusieurs gares TER sur le territoire et développer le TER (arrêts, horaires, etc.)
- de renforcer le réseau de tramway et de lignes de bus rapidement (*Alsace Nature*)
- de faciliter l'intermodalité entre les différents modes de transports en commun, ainsi qu'avec les modes de déplacements doux
- d'accélérer la mise en place du réseau express métropolitain (REM) (*plusieurs contributions dont Alsace Nature*)
- de travailler en collaboration avec les entreprises pour développer les TC car ceux-ci ayant plus de moyens financiers

Plusieurs contributeurs souhaitent que les transports en commun soient gratuits le weekend, voire toute la semaine.

Un des contributeurs souhaite que soient mis en place dans les gares ou au niveau des arrêts de bus/tramway des panneaux interactifs indiquant le gain de temps, le CO₂ évité, et les polluants évités par l'utilisation des TC plutôt que de la voiture. Ces panneaux permettraient de sensibiliser les citoyens.

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA 2023-2028 :

Ces demandes ont été partagées aux acteurs du territoire lors des ateliers de la Fabrique des actions du PPA, dont la métropole de Strasbourg, qui est autorité organisatrice de la mobilité (AOM) sur le territoire du PPA, la CTS, ainsi que la Région Grand Est qui est également compétente concernant le développement des transports en commun.

Dans le cadre de la mise en place de la ZFE-m sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, plusieurs projets sont prévus par la métropole dans les années à venir pour améliorer le réseau et l'offre des transports en commun (horaires, capacité d'accueil, etc.), et développer les modes de déplacements alternatifs à la voiture. L'EMS et la Région Grand Est ont adopté au printemps 2021, un nouveau schéma directeur des mobilités pour renforcer la politique de mobilité à l'échelle du bassin de vie eurométropolitain. Des échanges sont engagés avec les intercommunalités voisines, la Région et la CEA dans l'objectif de mettre en place des solutions de mobilités intégrées (articulation des offres de transport collectif, interconnexion des réseaux cyclables...), voire des aides complémentaires.

Depuis le 1er septembre 2021, tous les jeunes de moins de 18 ans habitant l'Eurométropole de Strasbourg bénéficient de la gratuité des transports en commun pour un accès simplifié à l'ensemble des équipements et services du territoire.

Bien que les transports en commun ne soient pas gratuits pour tous, et ne peuvent l'être sans mettre à mal les finances publiques et le développement nécessaire de l'offre, la tarification solidaire s'adapte aux ressources de chacun en s'appuyant sur le coefficient familial de la CAF. Une réflexion globale de remise à plat de la grille de tarification solidaire est en cours par la métropole.

Sur tout le bassin de vie de l'Eurométropole, va être mis en place avec la Région Grand Est un « réseau express métropolitain » ferroviaire et routier pour améliorer les liaisons des TER et des cars interurbains, en lien avec les Pôles d'Échanges Multimodaux. Dès 2023, l'offre de train sera renforcée, notamment dans les gares de l'Eurométropole.

Tous les avis et propositions formulés dans le cadre de cette concertation ont été partagés aux acteurs du territoire lors de la fabrique des actions du futur PPA. Ces éléments seront pris en compte pour la construction du plan du PPA 2023-2028.

• Modes doux

Il est demandé de développer davantage les modes doux, pour que ceux-ci deviennent prioritaires. Mais il faut que des aménagements adaptés soient créés afin de protéger les habitants (incivilités fréquentes de la part des automobilistes selon quelques contributeurs).

De manière plus spécifique, il est demandé :

- d'augmenter le nombre de zones piétonnes
- d'étendre les voies et pistes cyclables sécurisées
- de faciliter l'intermodalité avec les autres modes de déplacements (notamment train et bus)
- d'accepter les vélos dans le tramway.

Concernant l'accompagnement financier des habitants, il est demandé par certains contributeurs :

- de renforcer les aides pour l'achat de vélos électriques
- de délivrer des primes aux salariés qui utilisent des modes de déplacements doux

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA 2023-2028 :

Pour limiter les conflits piétons vélos, un plan vélo ambitieux a été mis en place, avec un projet de ring vélo autour du centre-ville pour limiter le nombre de cyclistes qui traversent le centre. Une nouvelle version du plan piéton permettra aussi de faciliter les déplacements à pied.

Le plan vélo de la métropole a pour objectif d'ajouter 120 kilomètres de pistes cyclables supplémentaires au réseau existant en 5 ans, et d'atteindre 20 % de part de déplacements à vélo d'ici à 2030, cette part étant actuellement de 11 % (100 millions d'euros d'investissement engagés dans le réseau cyclable d'intérêt eurométropolitain d'ici 2026).

Une aide à l'acquisition des Vélos à Assistance Électrique (VAE) sur le territoire (entre 300 et 500 euros) est proposée par la métropole. Une aide de 150 euros est également en place pour la motorisation d'un vélo classique.

Tous les avis et propositions formulés dans le cadre de cette concertation ont été partagés aux acteurs du territoire lors de la fabrique des actions du futur PPA. Ces éléments seront pris en compte pour la construction du plan du PPA 2023-2028.

- **Transport de marchandise**

De manière générale, il est demandé développer des modes de transports alternatifs pour le transport de marchandise :

- favoriser financièrement les entreprises qui utilisent des modes de transport de marchandise alternatifs au transport routier (réduction des taxes, etc.)
- développer le « dernier km vert »
- développer des modes de livraison plus doux et non polluants (vélo-cargo, fret, fluvial, etc.) (*plusieurs contributions dont Alsace Nature*)
- interdire les poids lourds sur le territoire de l'EMS dans les zones denses et à enjeux de santé, et proposition de compensations par la collectivité
- renforcer la logistique urbaine (*Automobile club*)

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA 2023-2028 :

L'Eurométropole accompagnera dans les prochaines années la stratégie ferroviaire du Port Autonome de Strasbourg qui prévoit notamment un doublement du trafic de fret ferroviaire à l'horizon 2035. Plusieurs succès sont d'ores-et-déjà à souligner, avec notamment la mise en place, en partenariat avec Voies navigables de France, d'un service de logistique urbaine particulièrement innovant avec une plateforme implantée sur le quai des Pêcheurs à Strasbourg. Cette solution alliant transport par barge à de la logistique du dernier kilomètre en vélo constitue une alternative crédible et efficace au transport par camion et camionnette. Elle permet d'économiser quotidiennement l'équivalent de 65 VUL sur le secteur de la Grande Île.

L'Eurométropole de Strasbourg a introduit sur ses marchés publics des clauses environnementales, ce qui a permis d'arriver à des solutions très innovantes, comme la livraison par barges fluviales puis par vélo cargo de matériaux pour les travaux du quai des bateliers.

Tous les avis et propositions formulés dans le cadre de cette concertation ont été partagés aux acteurs du territoire lors de la fabrique des actions du futur PPA. Ces éléments seront pris en compte pour la construction du plan du PPA 2023-2028.

- **Plans de déplacements**

Alsace Nature demande que la collectivité motive la mise en place de plans de déplacements sur le territoire de la métropole (écoles, administrations, etc.).

Un autre contributeur demande à ce que la collectivité soutienne financièrement les plans de déplacements entreprises.

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA 2023-2028 :

L'Eurométropole promeut le déploiement des plans de mobilité dans les entreprises grâce à l'outil Optimix, afin de sensibiliser et d'accompagner ces dernières et leurs salariés vers des solutions alternatives à la voiture individuelle.

Le sujet des plans de mobilité des entreprises sera traité dans le prochain PPA, et le sujet a été abordé avec les acteurs du territoire lors de la fabrique des actions.

Une des actions du futur PPA devrait concerner les plans de déplacements des administrations, pour la mise à jour de ces derniers, ou leur création si cela n'a pas encore été réalisé dans certaines administrations.

Tous les avis et propositions formulés dans le cadre de cette concertation ont été partagés aux acteurs du territoire lors des ateliers de la fabrique des actions du futur PPA. Ces éléments seront pris en compte pour la construction du plan du PPA 2023-2028.

Résidentiel/tertiaire

Cette thématique concerne l'ensemble des avis formulés en lien avec les logements, les bâtiments et les locaux d'activité sur le territoire de l'agglomération strasbourgeoise.

Pour plus de précisions, 3 sous-thématiques ont été créées :

- Énergie et chauffage
- Isolation
- Divers

- **Énergie et chauffage**

Cette sous-thématique concerne principalement les bâtiments à vocation résidentielle.

Selon un des contributeurs, le chauffage et climatisation sont les points essentiels sur lesquels il faut se concentrer concernant la pollution de l'air du secteur résidentiel-tertiaire.

De manière générale, il est demandé :

- d'utiliser des énergies moins polluantes pour le chauffage
- d'utiliser des énergies renouvelables pour le chauffage
- de développer les réseaux de chaleur urbains
- de mettre en œuvre des règles pour réduire les polluants liés au chauffage

Concernant l'accompagnement des habitants du territoire, il est demandé à la collectivité et à l'État :

- de mettre en place une aide financière pour que les habitants changent leurs appareils de chauffage
- d'informer les citoyens sur les avantages et inconvénients de chaque système de chauffage
- de prendre en compte la dimension sociale et le coût des énergies (*Alsace Nature*)
- de sensibiliser les citoyens à ne pas trop chauffer leur logement

Les avis des contributeurs divergent sur le chauffage par la biomasse. Certains sont pour le développement de la biomasse, alors que d'autres souhaitent un usage raisonné du chauffage au bois en ville, voire son interdiction.

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA 2023-2028 :

Il importe de rappeler que des aides existent déjà au niveau national pour aider à la conversion des appareils de chauffage peu performants (dispositifs « MaPrimeRenov », CEE et autres...). Un fonds air bois de la métropole est également en place depuis fin 2019 dans le but de remplacer les appareils de chauffage au bois principal peu performants.

Les connaissances des pollutions liées au chauffage au bois et les dispositifs d'aides ne sont pas encore assez connus des acteurs publics comme privés, ainsi, les efforts doivent être poursuivis concernant leur diffusion auprès du grand public. La mobilisation des professionnels du secteur auprès des acheteurs et des usagers, notamment sur le choix et l'entretien des équipements apparaît notamment nécessaire. De plus, la sensibilisation du public sur l'utilisation d'un combustible performant ainsi que les bonnes pratiques d'allumage, est à renforcer.

La loi Climat et résilience adoptée au cours de l'été 2021 dispose que les préfets de département prennent, d'ici janvier 2023, les mesures supplémentaires nécessaires pour atteindre une réduction d'émissions de 50% de PM2.5 issues du chauffage au bois en 2030 par rapport à 2020, dans les zones concernées par un plan de protection de l'atmosphère (PPA). Les actions de ce plan pourront être intégrées dans le PPA.

De la communication à ce sujet pourra être réalisée en parallèle de la communication du plan bois national.

Plusieurs avis des contributeurs au sujet des énergies relèvent du schéma des énergies de la Métropole (et non du PPA), qui fait l'objet d'un suivi et d'un développement propre.

Tous les avis et propositions formulés dans le cadre de cette concertation ont été partagés aux acteurs du territoire lors de la fabrique des actions du futur PPA. Ces éléments seront pris en compte pour la construction du plan du PPA 2023-2028.

• **Isolation**

De manière générale, il est demandé :

- de favoriser l'isolation des bâtiments puisque les enjeux touchent la qualité de l'air mais également le climat
- l'interdiction de la location des « passoires thermiques »
- la mise en application rapide des décrets de la loi Climat et Résilience
- un accompagnement de la collectivité pour les travaux de rénovation énergétique

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA 2023-2028 :

La rénovation thermique de l'habitat sera inscrite au plan d'actions. De nombreux dispositifs d'aides sont déjà proposés par l'État ou par les collectivités territoriales. Il s'agit donc en partie d'un enjeu de communication et de sensibilisation des particuliers afin qu'ils puissent plus massivement passer à l'acte sur ce levier spécifique.

La loi climat et résilience interdira la mise en location des « passoires énergétiques » (logements ayant un DPE F et G) d'ici 2028 (dès 2025 pour les étiquettes G), puis des logements classés E d'ici 2034, le gel des loyers dans les passoires énergétiques sera imposé dès 2023.

Tous les avis et propositions formulés dans le cadre de cette concertation ont été partagés aux acteurs du territoire lors de la fabrique des actions du futur PPA. Ces éléments seront pris en compte pour la construction du plan du PPA 2023-2028.

• Autres

Selon un des contributeurs, les aides de l'État pour l'isolation et le chauffage ne sont pas toujours adaptées, or ce sont des investissements lourds pour les citoyens n'ayant pas les moyens.

Alsace Nature considère dans son courrier que la politique nationale d'appui à l'isolation pourrait être améliorée. En effet, il faudrait selon l'association prendre en compte les notions de cycle de vie, d'efficacité énergétique, de qualité architecturale et de préservation de la biodiversité urbaine.

Un des répondants souhaite que soit défavorisée la vente des produits électroménagers émetteurs de gaz nocifs.

Pour finir, un des répondants souhaite que le développement urbain dense soit limité, par la création d'espaces de verdure sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg.

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA 2023-2028 :

Certaines propositions ne peuvent pas être traitées dans le cadre du PPA, relèvent du niveau national et dépassent les compétences du Préfet de département. D'autres sont liées au règlement du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg.

Tous les avis et propositions formulés dans le cadre de cette concertation ont été partagés aux acteurs du territoire lors de la fabrique des actions du futur PPA. Ces éléments seront pris en compte pour la construction du plan du PPA 2023-2028.

Industrie

Un des contributeurs indique que des efforts ont déjà été faits sur les émissions du secteur industriel, mais qu'il faut les poursuivre. Alsace Nature met en avant le fait que la relocalisation de l'industrie devra s'accompagner d'une « exigence intacte en matière de qualité de l'air ». D'autres contributeurs sont plus pessimistes sur la possible réduction des émissions industrielles.

Concernant les émissions industrielles, il est demandé :

- de durcir les normes des émissions industrielles
- de réduire les émissions industrielles en utilisant des moyens modernes de filtration et/ou en améliorant les procédés industriels (ADIR)
- de contrôler plus souvent les émissions industrielles dans l'air
- d'inciter à une implantation judicieuse des industries par rapport aux lieux de vie
- d'individualiser, de quantifier et d'enregistrer en temps réel les émissions produites par chaque industrie (ADIR)

- de partager aux citoyens et associations les données individualisées des émissions produites par chaque industrie (ADIR)
- de comparer les données d'émissions des industriels français à d'autres pays (exemple de Kehl en Allemagne) (ADIR)

Concernant les consommations énergétiques des industriels, il est demandé :

- de réduire les consommations d'énergies des industriels (promouvoir ou contraindre les industries à une meilleure isolation de leurs bâtiments, à utilisation d'énergies renouvelables, etc.)
- de réaliser des inspections sur ces critères énergétiques.

Selon un des contributeurs, les entreprises engagées et novatrices en termes de question environnementale et qualité de l'air (exemple des entreprises du programme CLES du Port Autonome de Strasbourg) doivent être accompagnées et soutenues. Ces entreprises précurseurs peuvent être forces de proposition pour fédérer d'autres entreprises.

Selon un autre contributeur, toutes les entreprises devraient être accompagnées dans une démarche qualitative par des spécialistes.

Pour finir, un des contributeurs demande à ce que les industriels adaptent leurs flottes de véhicules (engins, voitures, etc.) et les remplacent par des véhicules moins polluants.

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA 2023-2028 :

* Concernant le durcissement des normes des émissions industrielles pour les installations existantes :

Pour les installations dont les prescriptions de rejet atmosphérique sont fixées par arrêté ministériel de prescriptions générales (AMPG) et non plus par arrêté préfectoral (exemple des installations de combustion), le préfet ne peut pas prendre d'arrêté collectif. Il doit procéder installation par installation en respectant les règles de "contra-dictoire" de l'article R 512-53 du Code de l'environnement. Il est nécessaire de passer par des décisions individuelles, sinon on crée deux obligations différentes au même exploitant : celles ressortant de l'arrêté préfectoral pris suivant le L 512-9 du Code de l'environnement, et celles de l'arrêté ministériel. Il semble donc difficile de mettre en place une mesure de restriction des normes de rejets des industries déjà implantées sur le territoire.

* Concernant le durcissement des normes des émissions industrielles pour les nouvelles installations industrielles :

Il est possible d'être plus contraignant sur les nouveaux projets, dès lors qu'ils relèvent du régime administratif de l'autorisation.

* Concernant les contrôles inopinés des industries :

Plus de contrôles inopinés pourront être réalisés en modifiant les fréquences sur le territoire couvert par le PPA. Le renforcement des contrôles des installations classées est d'ailleurs une action nationale développée par le Ministère de la Transition Écologique.

* Concernant les contrôles des industriels lors des pics de pollution :

Pendant les pics, des contrôles inopinés sont diligentés par l'unité départementale (UD67) de la DREAL pour s'assurer du respect des "mesures d'urgence". L'UD67 vérifie également les suivis en continu lorsqu'ils relèvent d'une obligation réglementaire.

* Concernant l'obligation de travailler avec les meilleures techniques disponibles (MTD) :

La mise en œuvre des MTD définies par les "BREFs" publiés par Commission Européenne s'imposent à toutes les installations visées par Directive "IED". Pour les installations de combustion, il s'agit des

installations d'une puissance supérieure à 50 MW.

Une des actions du futur PPA pourrait imposer à toute nouvelle unité de combustion (biomasse) d'une puissance de 20 à 50MW des performances d'émissions correspondant à l'état de la technique.

Pour les installations relevant du régime de la déclaration entre 1 et 20 MW, il n'est pas possible d'imposer dans le cadre du PPA et de façon systématique des valeurs plus strictes que celles définies dans l'arrêté ministériel de prescriptions générales qui retranscrit la directive européenne "combustion".

Pour les installations à déclaration, l'Eurométropole de Strasbourg a imposé des conditions strictes "poussières" sur les installations biomasse du réseau de chaleur (par exemple, obligation d'utiliser des filtres à manche ou électriques pour réduire les émissions de poussières à 20 mg/m³ au lieu de 50 comme demandé par la réglementation nationale).

* Concernant les consommations énergétiques des industriels :

Les industriels ont pris conscience depuis plusieurs années des enjeux de performance énergétique pour maintenir leur compétitivité et de la nécessaire décarbonation de leur activité. Nombreux dispositifs d'accompagnements existent via les appels à projets de l'ADEME, le Plan de relance de l'État, l'abattement du TURPE en contrepartie d'un Plan de performance énergétique, les fédérations professionnelles, l'appui des collectivités et prochainement celui de l'Europe.

Les projets de modernisation des outils de production, de réduction de l'utilisation des énergies fossiles, de rénovation et d'isolation des bâtiments, de réduction des consommations énergétiques se traduisent généralement par un bénéfice induit sur la qualité de l'air.

Tous les avis et propositions formulés dans le cadre de cette concertation ont été partagés aux acteurs du territoire lors de la fabrique des actions du futur PPA. Ces éléments seront pris en compte pour la construction du plan du PPA 2023-2028.

Production centralisée d'énergie

Un des contributeurs indique que des efforts ont déjà été faits sur les émissions du secteur de la production d'énergie centralisée, mais qu'il faut les poursuivre en développant les énergies alternatives.

Un des contributeurs indique que l'objectif principal concernant ce secteur émetteur de polluants atmosphériques est de réduire la consommation d'énergie.

Un des répondants trouve que les informations sur les rejets de polluants liés à la production centralisée d'énergie sont aujourd'hui peu fiables.

De manière générale, il est demandé de développer les énergies vertes renouvelables :

- demande d'un des contributeurs de ne pas rejeter la géothermie profonde, puisque cette technique fonctionne bien dans le nord de l'Alsace à Soultz-Sous-Forêts
- demande d'un des répondants d'imposer aux fournisseurs d'énergie une part de 50 % d'énergie verte
- une demande de développer les petites structures de production d'énergies (installations à financement citoyen pour l'utilisation de l'énergie hydraulique par exemple)

Plusieurs contributeurs souhaitent la réduction ou l'arrêt de certaines énergies car considèrent celles-ci comme dangereuses :

- le bois énergie puisqu'il émet des particules nocives pour la santé
- l'incinération des déchets car rejette des métaux lourds et autres polluants
- le nucléaire

Alsace Nature se demande si la responsabilité des centrales biomasses sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg a bien été évaluée.

Un des contributeurs souhaite que les rejets d'émissions de ces points de production d'énergie soient contrôlés. Un autre contributeur souhaite que l'implantation des centres de production et que le type d'énergie produite dans ces centres soit adapté aux lieux de vie (à éloigner des zones résidentielles, etc.).

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA 2023-2028 :

Plusieurs avis des contributeurs au sujet des énergies relèvent du schéma des énergies de la Métropole qui fait l'objet d'un suivi et d'un développement propre. Le rôle du PPA pourrait être de s'assurer que les choix faits par la métropole en termes de mix énergétique sont compatibles avec les objectifs du PPA.

Concernant l'utilisation du bois énergie pour les particuliers, un plan d'action chauffage au bois domestique doit être mis en œuvre par les préfets de départements dès le 1^{er} janvier 2023 dans les territoires à PPA, dans le but de réduire de 50 % les émissions de particules fines d'ici 2030 par rapport à 2020

Tous les avis et propositions formulés dans le cadre de cette concertation ont été partagés aux acteurs du territoire lors de la fabrique des actions du futur PPA. Ces éléments seront pris en compte pour la construction du plan du PPA 2023-2028.

Agriculture

Alsace Nature rappelle dans son courrier la problématique de la pollution à l'ammoniac avec une hausse des émissions agricoles. L'association indique également que pour que la transition vers une agriculture écoresponsable soit réussie, l'engagement des acteurs agricoles est essentiel.

De manière générale, il est demandé une modification des modes de production et de culture :

- limiter voire interdire l'usage de pesticides, engrais et autres produits chimiques en raison de leur impact potentiel sur la santé et l'environnement (*plusieurs contributions dont ADIR*)
- limiter le machinisme et s'éloigner d'une agriculture intensive
- encadrer plus l'agriculture « industrielle »
- adapter la production de viande, pour une production moins intensive
- favoriser une agriculture locale, raisonnée et diversifiée (*plusieurs contributions dont Alsace Nature*)
- favoriser le retour des bêtes à l'herbe (*Alsace Nature*)

Concernant les techniques développées dans le monde agricole, il est demandé :

- de mettre en place des solutions techniques de réduction des émissions de NH₃ (*Alsace Nature*)
- de développer des engins agricoles électriques

Concernant l'accompagnement des agriculteurs, il est demandé :

- d'être à l'écoute des agriculteurs engagés qui peuvent être forces de propositions

- de faire du contrôle qualitatif, et taxer les mauvais agriculteurs ou aider ceux qui font des efforts
- de sensibiliser les agriculteurs aux enjeux de qualité de l'air
- que l'État soutienne la transition vers une « PAC verte » (*Alsace Nature*)

Pour finir, un des contributeurs demande à ce que les espaces agricoles vendus soient transformés en espaces verts et non en zones urbanisées.

Prise en compte de ces propositions dans le cadre du PPA 2023-2028 :

Les avis exprimés sont diversifiés et traduisent bien les préoccupations et les attentes fortes associées à des modes de production moins intensifs, plus sobres, plus respectueux des riverains, des consommateurs et de l'environnement.

Parmi les propositions recueillies, elles font écho aux politiques ont vocation à limiter l'usage des pesticides (plan Ecophyto) ou à préserver la santé par une limitation de l'exposition aux pesticides (Plan régionaux Santé environnement).

Le plan d'actions prévoit bien un dispositif de sensibilisation, formation, et d'accompagnement pour limiter les émissions d'ammoniac et les particules associés aux modes d'élevage et pratiques culturales (choix des intrants, techniques d'enfouissement et matériel d'épandage, développement de modes de production moins intensifs).

Ce plan d'action visera notamment à l'adoption de matériels d'épandage tels que des injecteurs ou des pendillards qui permettent d'optimiser les quantités d'intrants utilisés et indirectement de réduire aussi les quantités de produits phytosanitaires utilisés sur les cultures, en cohérence avec un des objectifs mis en avant par les contributeurs de cette concertation citoyenne.

Les sujets d'urbanisation des parcelles agricoles sont liés au PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg.

La proposition de réalisation de contrôles et la taxation des pratiques agricoles portant préjudice à la qualité de l'air ou d'aide à celles qui contribuent à l'améliorer fait écho à des dispositions législatives récemment introduites :

En effet, l'article 254 de la loi Climat et résilience promulguée en août 2021 intègre la notion de « Plan d'action nation pour réduire les émissions d'ammoniac et de protoxyde d'azote des engrais azotés ».

L'apport d'azote peut cependant, et de façon très variable en fonction des techniques d'épandage et des produits utilisés, générer une pollution importante, notamment en matière d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre. Les principaux leviers de réduction de ces émissions sont notamment le choix d'engrais et de méthodes d'incorporation moins émissifs ainsi que l'amélioration de la gestion du cycle de l'azote. La loi va définir une trajectoire annuelle de réduction des émissions de protoxyde d'azote et d'ammoniac du secteur agricole jusqu'en 2030, avec la possibilité de mettre en place une redevance sur les engrais azotés d'origine minérale si cette trajectoire n'est pas tenue deux années consécutives.

Si les objectifs annuels de réduction n'ont pas été tenus et qu'une taxation européenne des engrais azotés d'origine minérale n'est pas encore mise en place, le Gouvernement présentera au vote du Parlement une redevance différenciée sur les engrais azotés minéraux, avec une entrée en vigueur au 1er janvier de l'année suivante.

Tous les avis et propositions formulés dans le cadre de cette concertation ont été partagés aux acteurs du territoire lors de la fabrique des actions du futur PPA. Ces éléments seront pris en compte pour la construction du plan du PPA 2023-2028.

Conclusion

La concertation préalable du public relative au plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération strasbourgeoise s'est tenue du 17 septembre au 15 octobre 2021. Elle a permis de recueillir un total de 52 contributions émanant de citoyens du territoire et de représentants d'associations. Un peu plus d'un tiers des contributions reçues sont très riches et très détaillées.

De manière générale, les propositions qui se dégagent sont globalement en phase avec le projet de plan d'actions sur lequel la DREAL a travaillé avec les acteurs du territoire lors de la fabrique des actions du prochain PPA. En particulier, il ressort une demande de restreindre davantage la circulation automobile dans le centre de l'agglomération, de mobiliser différents leviers pour soutenir les modes alternatifs (transports en commun, vélo, marche, covoiturage), d'amplifier les dispositifs d'aides à la rénovation thermique des logements, d'aller vers le remplacement des systèmes individuels de chauffage les plus polluants, de poursuivre les mesures de réduction des émissions industrielles et de renforcer leur contrôles. Ces différentes mesures sont effectivement envisagées pour le futur plan d'action.

De plus, les citoyens ont également fait des propositions concernant la sensibilisation et l'information du public sur les raisons de la pollution de l'air et les bons gestes à adopter.

Enfin, cette concertation fait émerger plusieurs propositions (notamment concernant la sensibilisation au changement de mode de déplacement (stationnements, smart cities, panneaux d'information pédagogiques, journées sans voitures, etc.), concernant l'information sur le chauffage résidentiel (chauffages polluants, températures idéales dans les bâtiments, etc.) ou encore la végétalisation des espaces publics) qui pourront utilement enrichir les travaux d'élaboration du plan d'action et être prises en compte par les partenaires du Comité Local de l'Air dans leurs actions en faveur de la qualité de l'air.

Statistiques rapides

Questionnaire 161568 'Concertation préalable du public - révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération strasbourgeoise'

Résultats

Questionnaire 161568

Nombre d'enregistrement(s) pour cette requête :	51
Nombre total d'enregistrements pour ce questionnaire :	51
Pourcentage du total :	100.00%

Statistiques rapides

Questionnaire 161568 'Concertation préalable du public - révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération strasbourgeoise'

Field summary for A1

Votre tranche d'âge :

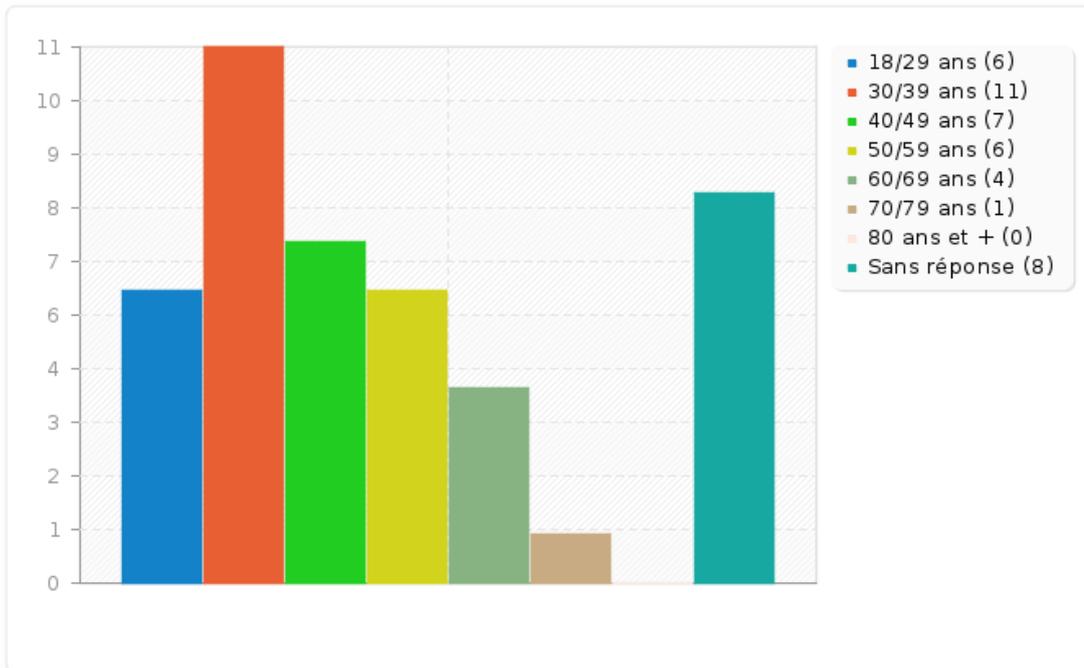
Réponse	Décompte	Pourcentage
18/29 ans (A11)	6	13.95%
30/39 ans (A12)	11	25.58%
40/49 ans (A13)	7	16.28%
50/59 ans (A14)	6	13.95%
60/69 ans (A15)	4	9.30%
70/79 ans (A16)	1	2.33%
80 ans et + (A17)	0	0.00%
Sans réponse	8	18.60%

Statistiques rapides

Questionnaire 161568 'Concertation préalable du public - révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération strasbourgeoise'

Field summary for A1

Votre tranche d'âge :



Statistiques rapides

Questionnaire 161568 'Concertation préalable du public - révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération strasbourgeoise'

Field summary for A2

Quelle est votre commune de résidence ?

Réponse	Décompte	Pourcentage
Réponse	36	83.72%
Sans réponse	7	16.28%

Identifiant (ID)	Réponse
6	strasbourg
7	67100 strasbourg
8	Schiltigheim
9	STRASBOURG
10	strasbourg
12	colmar
13	Strasbourg
14	67000
16	Pfulgriesheim
22	Schiltigheim
21	MARMOUTIER
23	Strasbourg
24	VENDENHEIM
25	Strasbourg
26	Strasbourg
29	Strasbourg
28	Jjk
30	Vendenheim
34	MULHAUSEN
35	Oberhausbergen
36	strasbourg
37	Strasbourg
40	Schiltigheim
42	maiens
44	Strasbourg
46	Schiltigheim
47	Strasbourg
50	67000 Strasbourg
51	STRASBOURG
52	lingolsheim
53	Strasbourg
54	strasbourg
57	Osthoffen
59	Oberschaeffolsheim
60	Strasbourg
61	Hoenheim

Statistiques rapides

Questionnaire 161568 'Concertation préalable du public - révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération strasbourgeoise'

Field summary for A3

Quelle est votre catégorie socioprofessionnelle ?

Réponse	Décompte	Pourcentage
étudiant (A31)	2	4.65%
retraité (A32)	4	9.30%
ouvrier (A33)	2	4.65%
employé (A34)	7	16.28%
professions intermédiaires (A35)	2	4.65%
cadres et professions intellectuelles supérieures (A36)	14	32.56%
artisan, commerçant, chef d'entreprise (A37)	2	4.65%
agriculteur exploitant (A38)	0	0.00%
sans activité professionnelle (A39)	1	2.33%
Autre	1	2.33%
Sans réponse	8	18.60%

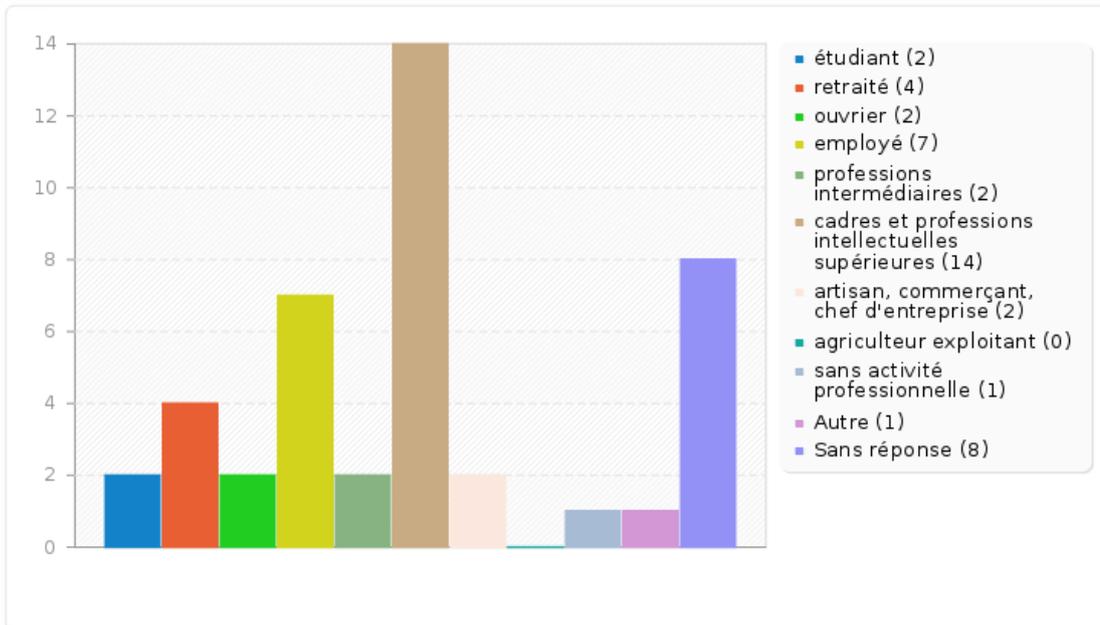
Identifiant (ID)	Réponse
54	activité libérale

Statistiques rapides

Questionnaire 161568 'Concertation préalable du public - révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération strasbourgeoise'

Field summary for A3

Quelle est votre catégorie socioprofessionnelle ?



Statistiques rapides

Questionnaire 161568 'Concertation préalable du public - révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération strasbourgeoise'

Field summary for A4

Quelle est votre commune d'activité professionnelle ?

Réponse	Décompte	Pourcentage
Réponse	33	76.74%
Sans réponse	10	23.26%

Identifiant (ID)	Réponse
6	strasbourg
7	strasbourg
8	Kehl
9	STRASBOURG
10	strasbourg
12	Strasbourg
13	Strasbourg
14	sélestat
16	sans objet
22	Strasbourg
21	STRASBOURG
23	Strasbourg
24	STRASBOURG
25	Strasbourg
26	Strasbourg
29	Strasbourg
28	Jj
30	Strasbourg
34	STRASBOURG
35	Schiltigheim
36	strasbourg
37	Strasbourg
40	Strasbourg
42	strabourg
44	Strasbourg
47	Strasbourg
50	Duttlenheim
51	STRASBOURG
53	Strasbourg
54	strasbourg
59	Strasbourg
60	Strasbourg
61	Hoenheim

Statistiques rapides

Questionnaire 161568 'Concertation préalable du public - révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération strasbourgeoise'

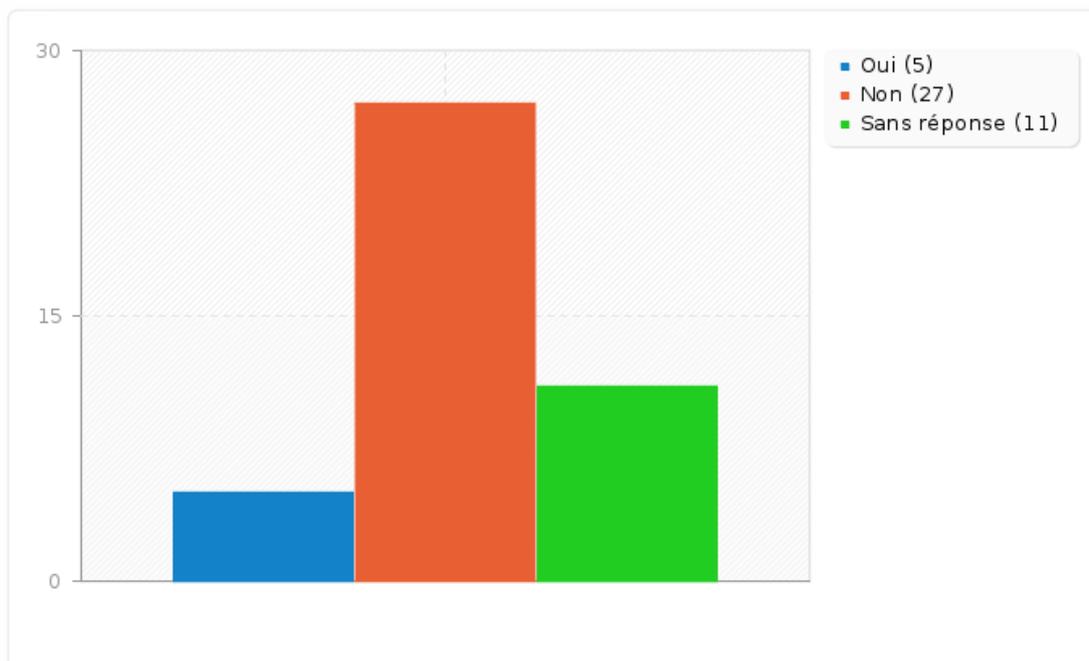
Field summary for A5

Avez-vous ou avez-vous eu par le passé un métier ou une activité bénévole/associative en lien avec la qualité de l'air extérieur ?

Réponse	Décompte	Pourcentage
Oui (Y)	5	11.63%
Non (N)	27	62.79%
Sans réponse	11	25.58%

Field summary for A5

Avez-vous ou avez-vous eu par le passé un métier ou une activité bénévole/associative en lien avec la qualité de l'air extérieur ?



Statistiques rapides

Questionnaire 161568 'Concertation préalable du public - révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération strasbourgeoise'

Field summary for A6

Contribuez-vous au nom d'une association ?

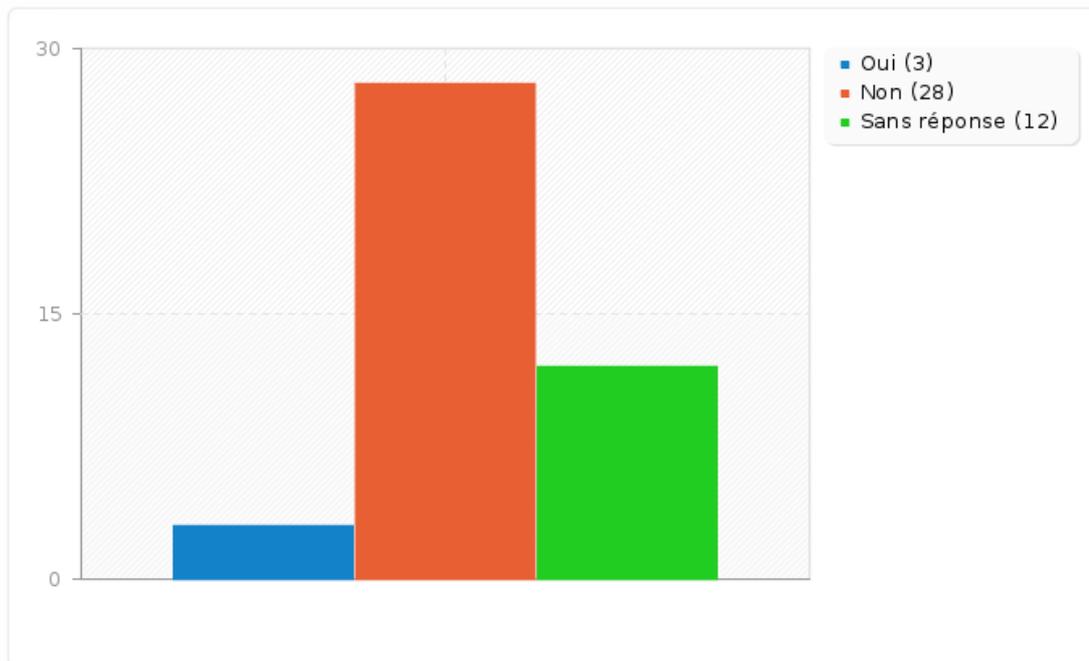
Réponse	Décompte	Pourcentage
Oui (Y)	3	6.98%
Non (N)	28	65.12%
Sans réponse	12	27.91%

Statistiques rapides

Questionnaire 161568 'Concertation préalable du public - révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération strasbourgeoise'

Field summary for A6

Contribuez-vous au nom d'une association ?



Statistiques rapides

Questionnaire 161568 'Concertation préalable du public - révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération strasbourgeoise'

Field summary for A7

Laquelle ?

Réponse	Décompte	Pourcentage
Réponse	3	100.00%
Sans réponse	0	0.00%

Identifiant (ID)	Réponse
22	Automobile Club Association
36	ADIR
53	AUTOMOBILE CLUB ASSOCIATION

Statistiques rapides

Questionnaire 161568 'Concertation préalable du public - révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération strasbourgeoise'

Field summary for B1

Le sujet de la qualité de l'air vous préoccupe-t-il ?

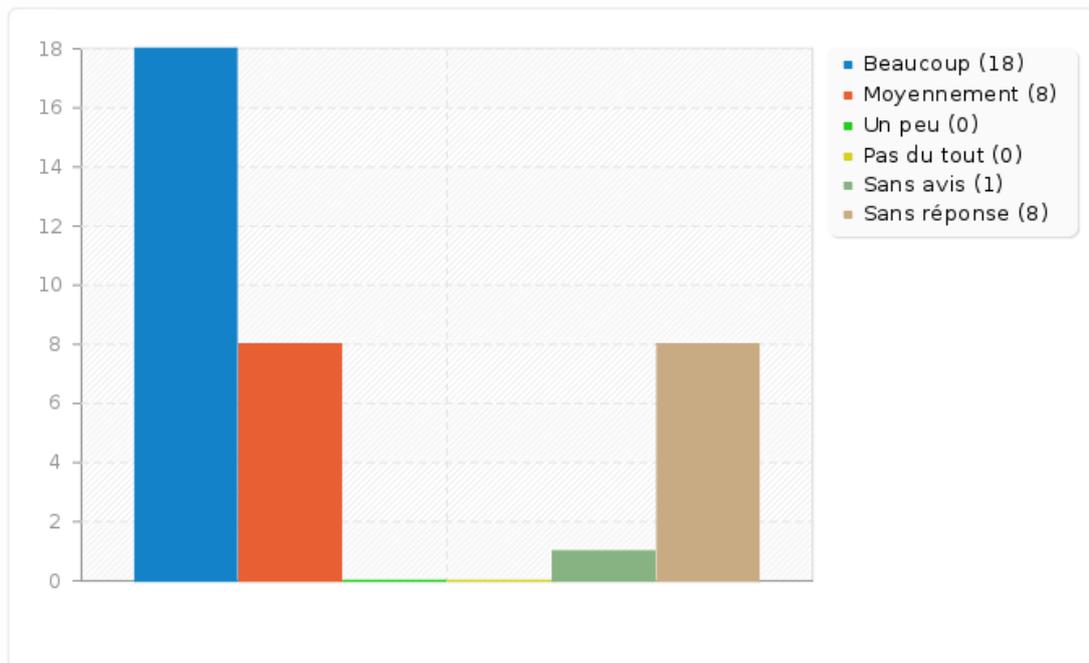
Réponse	Décompte	Pourcentage
Beaucoup (B11)	18	51.43%
Moyennement (B12)	8	22.86%
Un peu (B13)	0	0.00%
Pas du tout (B14)	0	0.00%
Sans avis (B15)	1	2.86%
Sans réponse	8	22.86%

Statistiques rapides

Questionnaire 161568 'Concertation préalable du public - révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération strasbourgeoise'

Field summary for B1

Le sujet de la qualité de l'air vous préoccupe-t-il ?



Statistiques rapides

Questionnaire 161568 'Concertation préalable du public - révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération strasbourgeoise'

Field summary for B2

Vous sentez-vous concerné par la problématique de la qualité de l'air ?

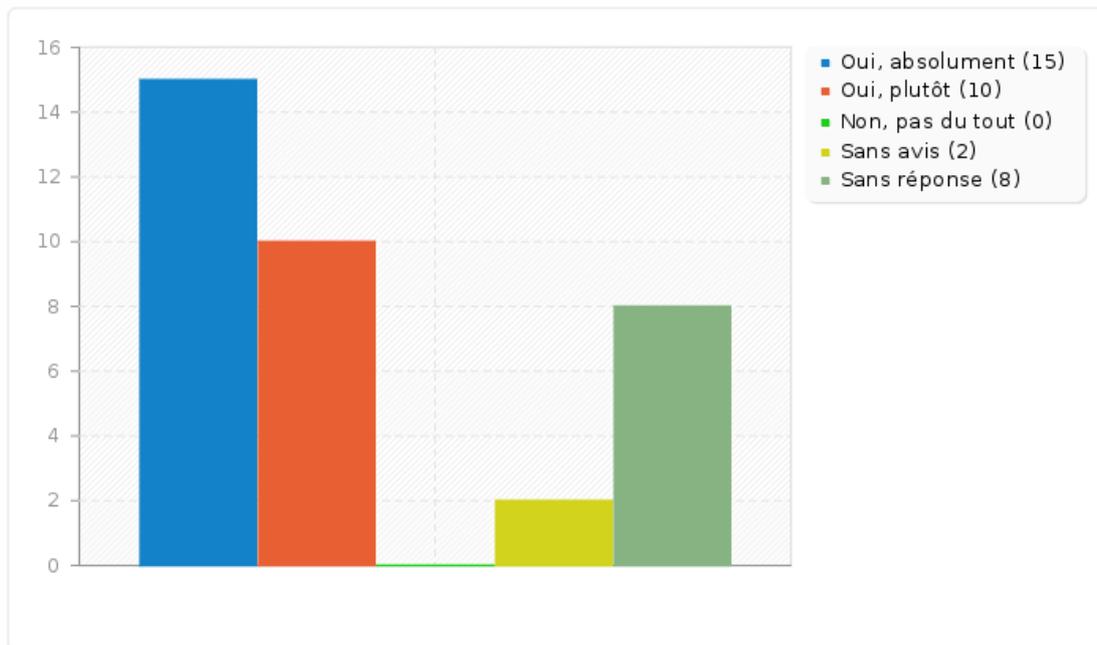
Réponse	Décompte	Pourcentage
Oui, absolument (B21)	15	42.86%
Oui, plutôt (B22)	10	28.57%
Non, pas du tout (B23)	0	0.00%
Sans avis (B24)	2	5.71%
Sans réponse	8	22.86%

Statistiques rapides

Questionnaire 161568 'Concertation préalable du public - révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération strasbourgeoise'

Field summary for B2

Vous sentez-vous concerné par la problématique de la qualité de l'air ?



Statistiques rapides

Questionnaire 161568 'Concertation préalable du public - révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération strasbourgeoise'

Field summary for B3

Quelles sont vos observations générales sur le projet de révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération strasbourgeoise (processus, objectif, etc.) ?

Réponse	Décompte	Pourcentage
Réponse	16	45.71%
Sans réponse	19	54.29%

Identifiant (ID)	Réponse
9	Insuffisant
12	Des décisions prises trop tardivement qui amènent à des changements trop rapides pour les populations et leurs entreprises
16	<p>Les projets économiques restent prioritaires et ne permettent pas de prendre le problème à bras le corps.</p> <p>Le développement des voies de circulation dans l'ensemble des territoires permet un développement du transport routier. Dans ce cadre, je me suis rendu compte que certaines personnes s'étaient manifestées lors de la construction de l'autoroute à l'ouest de Strasbourg et en me documentant, j'ai constaté que la déviation ne concernerait qu'une toute petite partie des véhicules mais constituera un "appel d'air" significatif pour augmenter cette circulation dans la plaine d'Alsace.</p> <p>Je ne comprends donc pas pourquoi cette déviation a été construite. Peut-être ce projet bénéficie-t-il à certains décideurs ou entreprises ??</p>
30	Jamais entendu parlé
34	Prises de décisions trop lentes, beaucoup de réunions avec des statistiques et graphique ATMO qui précisent l'importance de faire quelque chose? Les participants au PPA savent que les chiffres ne sont pas bons, ils veulent des actes des propositions, avancer.
36	<p>Il est indispensable de qualifier et de quantifier les sources de pollution individuellement</p> <p>Les émissions industrielles doivent être communiquées individuellement en sortie de cheminée. Pour le peu qui est connu, elles dépassent le niveau qui pourrait être atteint avec les moyens modernes de filtration. Par ex. comparer les émissions de poussières entre la chaufferie du Port aux pétroles (ES) et celles des HKW à Kehl de même puissance.</p>
44	Le processus choisi me semble adéquat et j'espère que les objectifs fixés dans cette révision seront ambitieux et que tous les moyens seront mis en œuvre par les collectivités pour les atteindre.
46	Tout ce qui va dans le sens d'une amélioration de la qualité de l'air est bienvenu. C'est évidemment le transport sous toutes ses formes, essentiellement voitures et camions, qui détermine la qualité de l'air mais aussi la tranquillité dans l'espace urbain. Le chauffage, et la climatisation, sont également des points sur lesquels se concentrer. A charge des institutions de fixer des règles pour le bien commun et à charge du citoyen de les respecter.
47	Très abstrait, lien avec la ZFE non évoqué
50	Je réside non loin de la zone Seveso. La qualité de l'air y est médiocre surtout lors des "dégazages" nocturnes ou au petit matin. N'y a-t-il pas moyen de procéder à ces pratiques en journée ?
51	<p>Il y a lieu d'établir un document cadre qui empêche ou réduise au maximum toute pollution.</p> <p>Pour cela, le projet doit être d'une exigence extrême: on ne saurait tolérer un laxisme sur ce point. Il en va de la santé de milliers de strasbourgeois et de milliers d'enfants. Attenter à leur futur du fait de nos pollutions actuelles est moralement intolérable.</p>
53	Un plan ambitieux qui supposera un accompagnement attendu et réclamé par les usagers pour revoir leurs habitudes en termes de mobilité, sans nier les réalités pratiques et pragmatiques de leur quotidien.
54	J'espère que la qualité de l'air va s'améliorer mais je n'ai plus beaucoup d'espoir.
59	Arrêtez de rendre les automobilistes qui vont juste travailler responsables de la pollution alors que la pollution causée par les voitures ne représente qu'une infime partie de la pollution mondiale... interdiction des diesels complètement hors de propos... les véhicules essence émettent peut-être moins de particules fines mais ils émettent plus de gaz à effet de serre que les diesels (entre la peste et le choléra...). Et au final ce sont toujours les mêmes qui payent alors que les gros pollueurs ont l'autorisation de continuer au titre de l'économie et « rachètent » la pollution qu'ils émettent en proposant des isolations foireuses à 1€ des maisons particulières... c'est triste de vivre dans ce monde

Statistiques rapides

Questionnaire 161568 'Concertation préalable du public - révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération strasbourgeoise'

- 60 Je ne suis pas très optimiste quant à une amélioration significative.
- 61 La concertation est utile, mais il ne faut pas seulement écouter mais entendre ! Au-delà de l'action individuelle et des changements de comportement, les actions véritablement opérationnelles pour réduire les émissions de polluants repose sur des choix d'aménagement et collectif. Faire porter l'essentiel de l'action sur la communication et la connaissance est très insuffisante. C'est fondamentalement nos modes de productions qu'il faut changer (industrie, transports, agriculture ...)

Field summary for B4

Quelle est selon vous la place du citoyen pour agir au côté des institutionnels dans la lutte contre la pollution de l'air extérieure sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg ? Quelles actions pourraient mobiliser et impliquer le citoyen dans la lutte contre la pollution ?

Réponse	Décompte	Pourcentage
Réponse	17	48.57%
Sans réponse	18	51.43%

Identifiant (ID)	Réponse
9	référendum qui soit écouté
12	Une action politique claire, qui ne change pas tous les 2 ans. Les citoyens ont besoin d'un cap pour y comprendre quelque chose. Nous avons trop vue les réglementations évoluer et favoriser telle énergie et l'interdire 15 ans plus tard (Diesel ...). Les modes de déplacement doux et/ou actifs doivent être mis au premier plan et protégés. Trop d'incivilités de la part d'automobilistes qui se sentent sur leur seule voie de circulation et qui sont prêts à tuer un cycliste pour gagner 3 secondes sur leur périple
16	Après avoir montré l'exemple, le pouvoir devrait se pencher sur le problème et commencer à réfléchir. Cette étape franchie, il se rendrait compte que le citoyen est généralement peu disposé à faire des efforts s'il se sent isolé (je ne parle pas des exceptions). Jee pense sincèrement qu'une alternative au transport individuel ou de marchandises doit être développé pour être attractive avant tout. Pour l'instant, la SNCF traîne les pieds et ne prend pas en compte les besoins des collectivités mais est plutôt attentive à son exploitation commerciale. Prendre un transport collectif aujourd'hui est particulièrement compliqué (je le vie tous les jours) notamment pour les résidents hors Eurométropole, ces gens qui sont obligés de prendre leur voiture pour aller au boulot parce qu'ils n'ont pas suffisamment de moyens de transport pour les utiliser (dessertes peu attractives avec des horaires peu intéressant et obligés de rentrer tôt si on ne veut pas dormir dans l'Eurométropole...) En conclusion, c'est principalement les résidents en dehors de l'Eurométropole qui provoquent cette pollution et on traîne les pieds pour leur faciliter la tâche en leur permettant d'utiliser les transports collectifs. On a parlé d'un "réseau express métropolitain" qui serait une (bonne) solution mais qu'attendons nous pour le faire ?
30	Il faudrait nous demander notre avis, mettre en place des sondages/enquête. Invité les personnes à venir débattre et proposer des solutions. Il faudrait VRAIMENT nous impliquer dans les actions et pas juste nous les imposer sans comprendre.
34	La place du citoyen est importante, il faut être à l'écoute de toutes le problématiques mais aussi de toutes les solutions, certaines personnes sont tellement impliquée qu'elles peuvent vous proposer des solutions auxquelles personne n'a pensé jusqu'ici.
36	Les écouter et non les ignorer
44	À mon sens, le citoyen n'est pas du tout impliqué dans la lutte contre la pollution de l'air extérieur à cause d'une méconnaissance des méfaits d'une mauvaise qualité de l'air extérieur et des moyens pour agir à son niveau. Cependant, la place du citoyen est importante dans cette lutte. Il faut viser les structures où évoluent le public vulnérable : enfants, personnes souffrant de pathologies chroniques, personnes âgées, etc. donc les écoles, ehpad, médecins ... ce qui touchera au final tout le monde. Les actions qui pourraient mobiliser et impliquer le citoyen sont d'abord l'information sur les enjeux de la qualité de l'air, la sensibilisation dans les écoles, sur les effets nocifs des véhicules. Selon moi, tant que le citoyen ne sait pas ce qu'il risque, il ne s'investira pas dans cette lutte. La pollution de l'air est invisible et peu de citoyens en ont conscience alors qu'ils en souffrent. Il faudrait des aides financières et un accompagnement des citoyens par la collectivité pour se chauffer et surtout se déplacer autrement. La collectivité doit pousser à la mise en place de plan de déplacement dans ses structures (écoles (par exemple développement du pédibus), administrations...) La mise en place de panneaux pédagogiques pour informer des alternatives à la voiture sur de courts trajets, des conséquences atmosphériques et sur la santé humaine. Il faudrait rendre plus confortable l'utilisation des transports en commun (augmentation des capacités des transports en commun aux heures de pointes, réouverture

Statistiques rapides

Questionnaire 161568 'Concertation préalable du public - révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération strasbourgeoise'

de gare de l'Eurométropole (par exemple port du Rhin) avec un affichage d'information à bord sur le gain de temps, les émissions de CO2 évitées et la préservation de la santé humaine). Enfin, il pourrait y avoir des informations et des projets impulsés au niveau des assemblées de quartier pour faire émerger des actions collectives.

- 46 Le citoyen peut faire part en tant qu'utilisateur de l'espace public de ses besoins, de ses contraintes pour ses déplacements et accessibilités diverses. Les changements ne pourront se faire contre les citoyens, il faut donc beaucoup de pédagogie pour que ceux-ci adhèrent à l'idée de devoir modifier leurs modes de vie.
- 47 Des propositions opérationnelles plus que des indications stratégiques ... Usage raisonné de la voiture, du chauffage et plus particulièrement du chauffage au bois en ville, etc.
- 50 Le citoyen ne peut que constater et référer quant aux pratiques industrielles intempestives les plus polluantes.
- 51 Le citoyen n'a pas vocation à contribuer aux côtés des institutionnels dans la lutte contre la pollution de l'air extérieure.

Cette politique revient aux institutionnels qui sont en charge de l'intérêt général.

Le citoyen doit être intransigeant avec des politiques qui ne le prendrait pas en charge au profit d'autres politiques (développement économiques, politique de l'habitat).

On pourrait donc mener des actions de naming contre les politiques qui ne font rien ou les sociétés polluantes. On pourrait également tenter des procès pour mises en danger de la vie d'autrui contre ses politiques: c'est bien beau de vouloir des responsabilités mais il faut les assumer. Ceux qui ne font rien doivent être jugé et goûter à l'air vicié de la maison d'arrêt de l'Elsau.

- 53 Les consultations de ce type sont nécessaires pour impliquer le citoyen mais elles restent une exercice complexe pour un certain nombre d'entre eux.
Les structures notamment associatives ont un rôle important à jouer dans la collecte et la remontée de témoignages de terrain et peuvent être le trait d'union entre les usagers et les collectivités.
La qualité de l'air et les mesures s'y afférant pour l'améliorer supposent adhésion et acceptabilité, une démarche gagnant-gagnant.
- 54 Le citoyen a peu de place pour agir. Je pense également que la majorité des habitants de l'Eurométropole de Strasbourg sont indifférents à la qualité de l'air. Les actions qui pourraient mobiliser sont limiter les déplacements polluants, oser intervenir lorsque des conducteurs laissent le moteur en marche pendant des dizaines de minutes alors qu'il sont à l'arrêt, en utilisant leurs téléphones.
- 57 Il aurait fallu empêcher le gco.
Limiter l'usage des moteurs thermiques (ex souffleuse de feuilles mortes)
Étendre les voies et pistes cyclables, permettre de prendre le vélo dans le tram.
Avoir des parkings à vélo surveillés.
Éteindre le moteur dès que possible, par ex dans les embouteillages et à certains feux rouges.
Instaurer la gratuité des transports publics urbains
- 59 Aucune place, le citoyen n'a pas son mot à dire à l'exception d'une petite poignée de bobos strasbourgeois qui sont écoutés. Tout le monde ne veut pas ou ne peut pas se permettre d'habiter à Strasbourg. De plus depuis plusieurs années une politique a été menée pour que les gens sortent hors de la ville pour habiter en périphérie et maintenant ils devraient arrêter d'aller travailler en voiture ? Pas de transports en commun suffisamment performant, j'attends le bus (qui bien évidemment ne pollue pas) qui viendra me chercher chez moi quand je dois me déplacer en pleine nuit pour le travail !! On marche sur la tête !!
- 60 La place du citoyen est minime. Je ne vois pas les actions qui pourraient mobiliser le citoyen parce que la majorité des personnes ne sont pas prêtes à faire des efforts individuels.
- 61 Si le citoyens à un rôle à jouer, c'est l'offre de service en matière de transport alternatif, la mise en œuvre de règles et l'activation d'aides notamment financière que permettrons de réduire les polluants liée au chauffage, la mise en place de nouvelles filière de collecte de déchets pour en réduire l'impact ... qui auront un réels effet levier. Et c'est le rôle tant de la collectivité, de l'Etat, mais aussi des entreprises !
Il est contreproductif de culpabiliser les individus, la solution est collective !

Field summary for C1

Transports et déplacements :

Réponse	Décompte	Pourcentage
Réponse	14	66.67%
Sans réponse	7	33.33%

Identifiant (ID)	Réponse
9	Rendre gratuit les transports en commun le WE, prime pour les salariés se rendant au travail en vélo ou à pied, augmenter le prix du carburant, durcir les normes des filtres à air utilisé par les industriels dans un rayon de 100km
12	Trop d'autosolisme Trop d'usage de la voiture pour un déplacement de moins de 3 Km L'urbanisme est centré sur la voiture, il faut mettre les modes doux au premier plan Le train est le compagnon idéal du mode doux, il faut faciliter l'intermodalité pour amener les citoyens à se libérer de leur voiture.
16	Je viens de le relater dans la question précédente
34	Il faudrait augmenter le nombre de jours d'alerte pollution et de restriction de circulation en abaissant les seuils, difficile de fédérer une profession sur les changements climatiques avec un nombre de jours de restrictions qui se compte sur les doigts d'une main.
36	séparer les pollutions entre camions, voitures individuelles, bus, etc
44	Le défi est de délaissier la voiture individuelle polluante et bruyante au profit des transports en commun, la marche, vélo, trottinette... Qui dit trafic routier dit bruit, c'est la double peine pour les riverains. Un abaissement généralisé de la limitation de vitesse à 30 km/h et particulièrement sur les voies les plus problématique comme par exemple l'avenue la plus polluée de Strasbourg (avenue du Rhin) permettrait de réduire en plus du bruit les émissions de polluants. Cet abaissement de vitesse pourrait inciter certains conducteurs à changer de mode de transport ou d'itinéraire en délaissant les zones urbanisées (comme les transporteurs routiers). En parallèle, il serait judicieux d'étoffer les moyens de transport en commun comme la réouverture de la gare du Port du Rhin à la desserte voyageurs. Mettre en place des navettes électriques au départ de la gare vers le Port autonome de Strasbourg (PAS) ou d'autres quartiers de la ville en impliquant le PAS, les entreprises... La collectivité devrait travailler en étroite collaboration avec les entreprises car les entreprises disposent de moyens financiers ce que n'a pas toujours le citoyen. Et en définitive, toucher une entreprise revient à toucher le citoyen. Réfléchir aux actions à mettre en place pour que le "dernier kilomètre" soit vert toujours en impliquant tous les acteurs concernés (collectivité, entreprises,...) Mettre en place des navettes fluviales, faire une enquête sur les flux de véhicules afin de savoir quels sont les besoins en terme de transports (chaque année des nouveaux habitants arrivent, les besoins évoluent). Instaurer une fois par mois ou en tous cas régulièrement, une journée sans voiture avec billet transport en commun à mi-tarif, ce qui inciterait les conducteurs à changer leurs habitudes, et à essayer de nouveau moyen de transport. La capacité d'accueil des transports en commun est également un point à étudier : qui souhaite voyager debout et serrés aux heures de pointes alors qu'il a payé son billet ? Pourquoi quitter le confort de sa voiture pour la promiscuité des transports en commun. Techniquement, ajouter des rames à un tram c'est certainement difficile pourquoi pas alors renforcer la capacité avec des bus électriques ou un autre moyen de transport aux heures de pointes. Mettre en œuvre des actions fortes comme améliorer l'arrêté municipal JG/MK N° P2012-024 du 19 avril 2012 qui autorise aux poids lourds ayant leur société implantée sur Strasbourg ou livrant ou chargeant des marchandises sur Strasbourg de circuler sur l'avenue du Rhin (partie entre le tunnel de l'Étoile et la rue du Havre). Il faudrait interdire les poids lourds sur cette section de route, Strasbourg gagnerait en qualité de l'air et anticiperait la mise en route de l'A355 (COS) et faciliterait la requalification de l'A35 et l'A4. Les camions doivent être interdit sur le territoire de l'Eurométropole. Des solutions logistiques plus écologiques existent et il faut les mettre en œuvre en concertation avec tous les acteurs, l'Eurométropole doit accompagner financièrement ces changements. L'Eurométropole devrait apporter des compensations (financières, sur les taxes,...) aux entreprises concernées pour encourager leur adhésion au changement.

Statistiques rapides

Questionnaire 161568 'Concertation préalable du public - révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération strasbourgeoise'

46	Réduire le trafic voiture en zone urbaine en développant: - pistes cyclables sûres - transports en commun, tram, bus - taxis bon marché - restreindre l'accès en véhicule de certaines zones à certaines heures, ou avec dérogation possible pour résidents, livreurs, cas de force majeure - création de parkings silos en périphérie des zones urbaines denses
47	Qualité de l'air médiocre sur les axes de circulation et à proximité. Usage raisonné de la voiture, adéquation des caractéristiques du véhicule à la nature du trajet.
50	En espérant que le GCO atteigne ses objectifs concernant la circulation des PL ...
51	Réduction de la voiture en ville. Suppression de places de stationnements dans les quartiers périphériques: le tout bagnole de la Robertsau and co doit cesser. Suppression de certains axes de circulation pour les voitures au profit des piétons et vélos. Création d'une extension de la gare (par derrière côté rue des remparts).
53	<p>La qualité de l'air que nous respirons est un enjeu majeur de santé publique et toutes les pistes de travail pour remédier à cette situation doivent être explorées.</p> <p>Pour autant la mise en œuvre d'une approche ressentie comme punitive ira à l'encontre du but recherché, à savoir l'acceptabilité par le citoyen et son adhésion à une démarche globale pour une mobilité durable, responsable et économe en énergie.</p> <p>S'il est difficile de se passer de sa voiture pour un certain nombre de ménages, une marge de progression est indéniable dans la manière de l'utiliser.</p> <p>Les usagers sont prêts à repenser leur mobilité, ils doivent pour cela être accompagnés.</p> <p>Dépassionnons le débat pour avancer de manière globale, constructive, pragmatique et surtout sans brutalité avec un calendrier réaliste qui tient compte de la vie quotidienne des ménages.</p> <p>Nos propositions extraites de notre Dossier Priorité à la mobilité : https://www.automobile-club.org/assets/doc/Priorit%C3%A9_%C3%A0_la_mobilite%C3%A9_DOSSIER.pdf</p> <p>* DES VILLES "SMART" et une "MOBILITE PLURIELLE": Il faut penser les déplacements selon le concept des « smart cities » où la mobilité « plurielle » est à l'honneur. Les modes de déplacement ne doivent pas s'opposer mais cohabiter sans prédominance d'un mode par rapport à l'autre. Pour cela les villes, leur organisation et leur politique de déplacements ont un rôle crucial à jouer avec :</p> <ul style="list-style-type: none">• l'abandon des politiques « clivantes » opposant systématiquement « les bons » et « les mauvais » modes de déplacement qui cristallisent tensions entre usagers qui desservent notamment la sécurité routière ;• le développement des systèmes de gestion du trafic en temps réel (signalisation routière et vitesses variables...);• une réelle offre de stationnement avec des parkings « intelligents », du paiement du stationnement à distance...);• le renforcement de la logistique urbaine (itinéraires pour poids lourds, zones de livraison...);• l'action conjointe et coordonnée de tous les acteurs de la mobilité (service public, sociétés, start-up...) pour le développement d'outils qui agrègent en une seule interface tous les services de mobilité selon le concept « MaaS » (Mobility as a service) <p>Le vrai défi est de créer des solutions d'une mobilité plurielle qui soient en mesure de fournir aux personnes un choix, de la flexibilité et une inter-connectivité sans faille entre les différents modes de transport.</p> <p>*POUR SUIVRE ET RENFORCER LES AIDES PERMETTANT D'ACCÉLÉRER LE RENOUVELLEMENT DU PARC AUTOMOBILE</p> <p>*LA VOITURE TOUJOURS MAIS DIFFÉREMMENT : promotion positive du covoiturage, de l'écoconduite, de challenge type "Smart Driving Challenge"</p>
57	Étendre les pistes cyclables et relier toutes les communes de l'eurometropole au réseau.
60	énormément de problèmes dus aux transports. le défi serait de privilégier la circulation des véhicules aux habitants de Strasbourg uniquement, limiter, voire interdire la circulation des voitures et deux roues à moteurs dans le centre de Strasbourg. Privilégier le stationnement

Statistiques rapides

Questionnaire 161568 'Concertation préalable du public - révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération strasbourgeoise'

résidant payant à des tarifs bas, à condition de prendre les transports en commun, vélos, pieds la plupart du temps et réserver l'utilisation de la voiture exceptionnellement pour sortir de la ville. limiter, voire interdire l'accès à la ville aux non résidents en proposant des parkings limitrophes. une dérogation pour les entreprises qui doivent travailler sur place. les habitants des campagnes ne payent pas leur stationnement, ils ont des garages, cours...Pourquoi le citadin serait-il obligé de se ruiner pour se garer près de chez lui alors qu'il utilise peu son véhicule mais qu'il est obligé d'en posséder un parce qu'il a soit un handicap, des enfants, des chiens (il est quasi impossible de se passer de voiture lorsqu'on a un chien de grande taille)... Les citadins aisés ont souvent un garage ou une cour intérieure et ne changeront pas leurs habitudes. Je pense qu'il faudrait trouver une solution équitable pour que les gens responsables ne soient pas pénalisés à cause des personnes qui abusent des déplacements intra urbains en véhicule diesels ou à essence.

61 Pollution par les NOx - Abaissement du seuil de référence de l'OMS de -75% - Besoin de renforcer les efforts - la baisse constatée correspond à l'amélioration des motorisations, mais on arrive probablement à un seuil

État : renforcer les taxes "pollution" en intégrant un critère "poids" du véhicule, réduire les taxes si massification des transports de marchandises autrement que sur la route

Collectivités : Renforcer le maillage des zones piétonne ou de rencontre, étendre les zones 30 (= plus de pollution par véhicule automobile, mais moins d'incitation à l'usage = bilan potentiellement positif), renforcement du réseau cyclable et des transports en commun, accélération de la mise en place d'un réseau de train métropolitain, renforcement des aides pour l'achat ou la location de vélo électrique, soutien financier à la mise en place de plans de mobilité en entreprise, soutien aux modes de livraison alternatifs (tramway-fret, barges, vélo cargo ...) ...

Entreprise : sortir du juste à temps qui font que les stocks sont sur la route et limite la massification des transports (utilisation du train, des voies navigables), réduire les besoins de déplacements (visioconférence, télétravail, utilisation de tiers lieux ...)

Statistiques rapides

Questionnaire 161568 'Concertation préalable du public - révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération strasbourgeoise'

Field summary for C2

Résidentiel / tertiaire :

Réponse	Décompte	Pourcentage
Réponse	11	52.38%
Sans réponse	10	47.62%

Identifiant (ID)	Réponse
9	Favoriser l'utilisation d'énergie renouvelable pour le chauffage l'hiver (géothermie, éolien), défavoriser la vente de produits électroménager émetteur de gaz nocifs
12	Continuer de favoriser l'isolation des logements
16	Difficile quand cela nécessite des investissements de la part de personnes qui n'ont pas toujours les moyens et que les réponses apportées par l'état ne concourent pas à l'amélioration du résultat
34	Mettre à disposition de chaque citoyen les avantages et les inconvénients de chaque solution de chauffage. Aujourd'hui en France il est très difficile de s'y retrouver dans les solutions proposée tout comme dans les méandres des subventions.
44	La collectivité territoriale devrait mieux accompagner le citoyen pour les travaux de rénovation et de chauffage. Elle devrait aussi proposer des aides financières. Le développement des réseaux de chaleur biomasse, est-ce vraiment une bonne idée, quand on sait que c'est une source d'émission de particule fines (PM 2,5 et PM 10). ne vaudrait-il pas mieux explorer d'autres voies.
46	- Obligation légale pour les nouvelles construction du chauffage solaire thermique - encouragement au solaire thermique pour les bâtiments anciens - rénovation thermique des bâtiments, isolation - développement d'un chauffage performant utilisant la biomasse - mise en place de réseaux de chaleur
47	Limitation voire interdiction du chauffage au bois en ville.
51	Il faut stopper la densification à tout va de la ville menée depuis 15 ans. Créer des espaces de fraîcheur et de verdure est plus qu'une nécessité.
57	Aller vers les énergies renouvelables et isoler les bâtiments
60	pollution due aux moyens de chauffage qui est problématique. Il faut éduquer les gens à limiter la température intérieure de leurs logements, utiliser des énergies moins polluantes.
61	Pollution particules (chauffage en partie) État : aides à l'isolation des bâtiments, interdiction de la location des passoires thermique (cf. Loi Climat et résilience) -> besoin de mettre en œuvre les décrets d'application rapidement Collectivité : aides à l'isolation des bâtiments, aux renouvellement des installations de chauffages, poursuite du développement de réseaux de chauffage urbain Entreprises : réduire les besoin en locaux (télétravail), être exemplaire dans l'isolation des bâtiments

Statistiques rapides

Questionnaire 161568 'Concertation préalable du public - révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération strasbourgeoise'

Field summary for C3

Industrie :

Réponse	Décompte	Pourcentage
Réponse	10	47.62%
Sans réponse	11	52.38%

Identifiant (ID)	Réponse
9	Durcir les normes sur les émissions rejetées, mis en place de contrôles réguliers pour une inspection du bâtiment dans le but de limiter sa consommation énergétique
16	En dehors de l'utilisation de réseaux ferrés (s'il y en a encore), je ne peux répondre à cette question où une démarche qualitative pour chaque entreprise pourrait être entreprise et accompagnée par des spécialistes
34	Accompagner et soutenir les entreprises engagées (Programme CLES) entreprises qui sont majoritairement précurseurs et force de proposition pour fédérer d'autres entreprises.
36	voir précédemment : individualiser les émissions et les quantifier, enregistrer en temps réel et non moyenné
46	Les bâtiments industriels peuvent aussi faire l'objet d'installations solaires thermiques, photovoltaïques, de travaux d'isolation. Pour les industries émettrices de chaleur, la récupérer.
47	Inciter à une implantation judicieuse par rapport aux lieux de vie, contrôler les normes applicables en matière de rejets.
51	Aucune industrie sur le territoire de l'EMS sauf le port aux pétroles.
57	Filtres performants, chasse au gaspillage énergétique, flotte de véhicules peu polluants
60	Problématique très importante. Certains matins je sens les hydrocarbures, les résidus de fumée d'incinération des ordures ménagères, ou les odeurs acres des industries installées trop près de Strasbourg. L'atmosphère est irrespirable. Là également je suis pessimiste quand aux solutions prévues pour assainir l'air.
61	Pollution particules - un effort important déjà fait (ou désindustrialisation ?) / plus de vrai problème avec le SO2 suite à la fermeture des raffineries ... Massification des transports via l'utilisation des trains ou des barges fluviales

Statistiques rapides

Questionnaire 161568 'Concertation préalable du public - révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération strasbourgeoise'

Field summary for C4

Production centralisée d'énergie :

Réponse	Décompte	Pourcentage
Réponse	8	38.10%
Sans réponse	13	61.90%

Identifiant (ID)	Réponse
9	Imposer une part de 50% d'énergie verte aux fournisseurs
16	Trouver le moyen de réduire la consommation avant tout
34	Sans avis pour le moment pas assez d'informations fiables sur le sujet
36	att: le chauffage au bois est à supprimer compte tenu des émissions particulièrement nocives
46	La production d'énergie devient un enjeu de plus en plus important car les besoins vont croissants, en partie avec le développement de l'électrique dans l'automobile. Il faut réduire le nucléaire dangereux qui produit des déchets dont on ne sait que faire. Investir plutôt dans le renouvelable à petite ou grande échelle, éolien, photovoltaïque, biomasse. Et contrairement à la centralisation, favoriser aussi les petites structures de production d'énergie pour une consommation locale, par exemple petit hydraulique, installations à financement citoyen. Concernant le petit hydraulique il semble que la loi ne permet pas d'utiliser les cours d'eau à cet effet. Nombre d'industries s'installaient autrefois sur les cours d'eau pour disposer d'une source d'énergie. Cela doit redevenir possible dans le respect des règles et normes environnementales.
47	Inciter à une implantation judicieuse par rapport aux lieux de vie, contrôler les normes applicables en matière de rejets.
51	Bonne idée.
61	Tout type de polluants - De très gros effort déjà fait - poursuite de l'utilisation d'énergie alternative - ne pas rejeter la géothermie profonde (expérience réussie sur Soultz-sous-forêts, malheureuse sur Vendenheim !) UIOM : une fausse bonne solution (rejet aqueux et atmosphérique de métaux lourds et autres polluants ...)

Statistiques rapides

Questionnaire 161568 'Concertation préalable du public - révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération strasbourgeoise'

Field summary for C5

Agriculture :

Réponse	Décompte	Pourcentage
Réponse	11	52.38%
Sans réponse	10	47.62%

Identifiant (ID)	Réponse
9	Interdire l'utilisation de pesticides non-essentiels, prime pour l'achat d'utilitaire électrique, interdire l'arrosage à midi, effectuer une transition dans la production de viande.
12	Eradiquer pour de bon les engrais chimiques Favoriser l'agriculture locale
16	Le développement d'un contrôle qualitatif devrait permettre un usage correct des produits utilisés. Habitant en quelque sorte à la campagne, je constate que rares sont les paysans à être sensibilisés à ce problème. Une information et un accompagnement, voire une taxe ou une aide dans certains cas permettrait "d'aider" certains d'entre eux.
34	Etre à l'écoute des agriculteurs engagés qui sont souvent aussi force de proposition.
36	réduire les phytosanitaires
46	Développement et soutien à l'agriculture biologique, s'assurer d'un partage des plus-values plus équitable et non au détriment des producteurs et garantir aux petits paysans un revenu décent.
47	Encadrer les pratiques de l'agriculture industrielle, limiter les intrants.
51	Interdire l'agriculture dans l'EMS. Tout espace agricole sera préempter pour en faire des espaces verts.
57	Éliminer les élevages intensifs car ils sont contre nature et génèrent des GES et de l'ammoniac. Les methaniseurs ne sont pas non plus la panacée. Je
60	L'agriculture qui utilise des pesticides est responsable également des la mauvaise qualité de l'air. Aux alentours de Strasbourg il y a énormément de champs de maïs traité. De ce côté là j'ai l'espoir que les mentalités évolues dans le bon sens et que le bio devienne la norme.
61	Modifier profondément notre mode de production agricole : limiter le machinisme et la poursuite de la concentration vers une agriculture de plus en plus intensive. Valoriser au contraire des exploitations de petites tailles, avec des circuits de production locaux et si possible bio. Réduire les élevages de type intensif, favoriser le retour de bêtes à l'herbe ... Aller vers des cultures sans labours ...

Statistiques rapides

Questionnaire 161568 'Concertation préalable du public - révision du plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération strasbourgeoise'

Field summary for C6

Commentaire libre

Réponse	Décompte	Pourcentage
Réponse	6	28.57%
Sans réponse	15	71.43%

Identifiant (ID)	Réponse
9	Arrêtez les demi-mesures
16	Il y a urgence !
36	Donner aux associations l'accès aux informations détaillées et individualisées. Ecouter l'expertise citoyenne
46	Il est difficile de faire évoluer les mentalités et tout changement rencontre généralement une opposition. Ceci dit des mesures impopulaires ont été par la suite acceptées et leur pertinence reconnues. Il en est ainsi du tram à Strasbourg, de la mise en place de secteurs piétonniers, de l'interdiction du tabac dans des lieux publics etc..... C'est certes parfois inconfortable pour les décideurs de prendre des mesures radicales mais quand cela va dans le bon sens l'homme s'adapte!
51	Il faut bien plus de radicalité en faveur d'une réelle politique de dépollution de l'air extérieur. Les arbres en pots et les ZFE en 2028, c'est uniquement un affichage politique. Il faut agir, plus vite, plus efficacement et tout de suite.
61	L'agglomération de Strasbourg, est dans concernée directement par l'arrêt du 24 octobre 2019 condamnant la France « pour manquement aux obligations issues de la directive qualité de l'air ». Le 04 août 2021, le Conseil d'État, suite à des premières décisions de 2017 et 2020, a condamné la France à payer une astreinte financière pour manquement répété à atteindre les valeurs limite des polluants, notamment liées aux transports. Il est vraiment plus que temps de mettre réellement en œuvre des actions visant à réduire la pollution de l'air