

Comment ça va?

CONCLUSIONS D'UNE ENQUÊTE
CITOYENNE SUR LE BIEN-ÊTRE

VOLUME 2
PRÉCONISATIONS ET INDICATEURS

Nos remerciements vont à...

Bernard CARRIERE, président du Conseil de développement de 2015 à 2018, pour le pilotage du lancement de la démarche et de la rédaction du volume 1,

Les services et partenaires du territoire ayant participé aux ateliers, pour leur mobilisation et le temps accordé,

Mathieu PERONA, directeur exécutif de l'Observatoire du bien-être - CEPREMAP, pour sa conférence du 17 octobre 2018 et le regard critique apporté à nos travaux,

Les chercheurs du Bureau d'Économie Théorique et Appliquée (BETA - Unistra, CNRS) qui ont réalisé des tests économétriques sur les données de l'enquête de 2017 et/ou contribué par leur connaissance théorique en économie du bien-être: Jalal ELOUARDIGHI, René KAHN, Francis MUNIER, Phu NGUYEN-VAN, Kim PHAM,

Laetitia DILLESEGER, doctorante, pour le retour fait du Forum de Grenoble, sa participation aux ateliers et sa contribution au travail de l'équipe du BETA,

Les stagiaires Mathilda WINGERT, Pauline COURTEILLE, Marius SOYER, Philippine JAQUET, Djana REMACHE, Silvio PHILIPPE, François-Charles MARCAGGI et Laure-Anne DOBLER (IEP Strasbourg ALORE), pour l'intérêt porté aux travaux du Conseil, et leur valeur ajoutée incontestable,

La ville d'OSTWALD et son maire pour l'accueil du séminaire de juin 2018.

Sommaire

<i>Introduction</i>	7
<i>Synthèse de la contribution volume 2</i>	14
1^{ÈRE} PARTIE – LA PERCEPTION DU BIEN-ÊTRE ET LES ATTENTES EXPRIMÉES PAR LES RÉPONDANTS	17
A-UN ESSAI DE DÉFINITION CITOYENNE DU BIEN-ÊTRE SUR LE TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN TRANSFRONTALIER	19
1- LES MOTS ÉVOCATEURS ET THÈMES CONSTITUTIFS DU BIEN-ÊTRE	20
2- LES INGRÉDIENTS D’ UNE FORMULE COMPLEXE, FORTEMENT INTERDÉPENDANTS	20
a- Une combinaison centrale autour de 3 thématiques: environnement-déplacements-santé	20
b- D’ autres éléments, souvent transversaux aux précédents.....	21
B- LES ATTENTES EXPRIMÉES : UN CADRE DE VIE DURABLE, HUMAIN ET FAVORABLE À LA SANTÉ	22
1- UNE AGGLOMÉRATION ORGANISÉE À TAILLE HUMAINE	23
a- Répondre au besoin de proximité comme élément d’ équilibre de vie.....	23
a-1 Un cadre rassurant, qui protège.....	23
a-2 Une question d’ espace de vie, d’ identité.....	23
a-3 Un ancrage dans les échanges sociaux et les activités concrètes (y compris professionnelles).....	24
b- Assurer un bien-être accessible à tous.....	25
b-1 Si l’ argent ne fait pas le bonheur, il y contribue – particulièrement pour certains.....	26
b-2 Des motivations plus collectives.....	27
b-3 Eviter l’ exclusion de catégories particulières (marginalisées ou pas).....	27
b-4 Un accès facilité à la cité et à ses activités.....	29
2- LE DOUBLE ENJEU D’ UNE URBANISATION QUALITATIVE ET DE L’ ADAPTATION DES MODES DE DÉPLACEMENTS	31
a- La qualité du cadre de vie, élément central du bien-être.....	32
a-1 Les choix d’ aménagement urbain : un équilibre à trouver.....	32
a-2 Une ville à vivre.....	35
b- Les déplacements : pour un territoire facilement accessible.....	36
b-1 Une nécessaire complémentarité des moyens de transport : multimodalité et intermodalité.....	37
b-2 Des efforts attendus pour améliorer la qualité des transports en commun.....	39
b-3 Une invitation à explorer les voies sous-utilisées.....	40
3- UNE GOUVERNANCE PARTICIPATIVE ET UNE MEILLEURE COORDINATION DES ACTEURS LOCAUX AU SERVICE DU BIEN COMMUN	40
a- Se coordonner pour préparer la société de demain	41
a-1 Les attentes exprimées portent sur une plus grande formalisation de la coordination entre acteurs.....	41
a-2 La concertation institutionnelle et l’ association des publics divers.....	42
b- Partager l’ information et responsabiliser.....	42

2^{ÈME} PARTIE – COMMENT RELEVER LES DÉFIS IDENTIFIÉS ET MESURER LES PROGRÈS RÉALISÉS	45
A-DES PRÉCONISATIONS POUR UN CADRE DE VIE DURABLE, HUMAIN ET FAVORABLE À LA SANTÉ.	46
1- POUR UNE AGGLOMÉRATION ORGANISÉE À TAILLE HUMAINE.	46
a- Répondre au besoin de proximité comme élément d'équilibre.	46
a-1 Un cadre rassurant, qui protège.	46
a-2 Une question d'espace de vie, d'identité	47
a-3 Un ancrage dans les échanges sociaux et les activités concrètes (y compris professionnelles)	47
b- Assurer un bien-être accessible à tous	48
b-1 Si l'argent de ne fait pas le bonheur, il y contribue	48
b-2 Des motivations collectives	48
b-3 Eviter l'exclusion de catégories particulières	48
b-4 Un accès facilité à la cité et à ses activités	49
2-POUR RELEVER LE DÉFI DE LA QUALITÉ DE L'ENVIRONNEMENT ET DES DÉPLACEMENTS.	50
a-La qualité du cadre de vie, élément central du bien-être.	50
a-1 Les choix d'aménagement urbain : un équilibre à trouver	50
a-2 Une ville à vivre.	51
b-Les déplacements : pour un territoire accessible.	52
b-1 Une nécessaire complémentarité des moyens de transport : multimodalité et intermodalité.	53
b-2 Des efforts attendus pour améliorer la qualité des transports en commun.	53
b-3 Une invitation à explorer les voies sous-utilisées.	54
3-POUR ORGANISER UNE GOUVERNANCE OUVERTE ET COLLABORATIVE.	54
a-Se coordonner pour préparer la société de demain.	54
a-1 Une plus grande formalisation de cette coordination des acteurs.	54
a-2 La concertation institutionnelle et l'association des publics divers.	55
b-Partager l'information et responsabiliser.	55
B-UN ENSEMBLE D'INDICATEURS POUR MESURER LES PROGRÈS.	57
1- LA MÉTHODE RETENUE	57
a- Pourquoi et comment produire les indicateurs ?	57
b-Les critères finaux de notre choix et les difficultés méthodologiques restantes	58
2-LE PANEL D'INDICATEURS PROPOSÉS : 20+1	59
<i>Annexes</i>	60
<i>Bibliographie</i> (Complémentaire à celle du volume 1)	70
<i>Sites internet</i>	71

Introduction

L'intérêt de traiter du bien-être

Étudier le bien-être des habitants relève d'une nouvelle approche de la gouvernance des territoires - dans un souci de démocratie participative. Il s'agit en effet de prendre en compte les aspirations des citoyens concernés par les politiques que l'on met en œuvre ou que l'on prépare. Cette nouvelle forme de gouvernementalité doit reposer non seulement sur des indicateurs objectifs, mais aussi sur des données déclaratives des citoyens: l'expression de leur sentiment de bien-être à travers les divers aspects structurants de leur vie quotidienne sur lesquels les politiques peuvent avoir un impact.

Nous parlons de bien-être et non pas du bonheur, dans la mesure où notre objectif n'est pas de mesurer un état psychologique intime, personnel et passager mais de saisir une situation des habitants sur laquelle le politique peut avoir une action.

Le terme de « gouvernementalité » que nous employons vient de Michel Foucault qui désigne ainsi un mode d'exercice du pouvoir où l'on a « à l'égard des habitants, des richesses, de la conduite de tous et de chacun une forme de surveillance, de contrôle non moins attentive que celle du père de famille sur la maisonnée et ses biens »¹.

Cette pratique politique - qui pourrait être trop simplement taxée de « paternalisme » - ne devient réellement participative que si l'on se donne les moyens d'écouter les habitants s'exprimer. La question n'est pas de faire le bonheur des gens de manière hiérarchique, mais de leur donner la parole pour connaître leur perception de ce qu'est le bien-être, à la fois individuel et collectif. C'est l'ambition ce qui a été fait sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg avec l'enquête de 2017 (à la suite d'autres expériences en France et dans le monde)². Ce volume 2 de la saisine sur le bien-être va compléter et enrichir le volume 1 dans la démarche en donnant la « parole » aux habitants, dans la mesure où il est largement consacré à l'analyse du *verbatim* extrait des réponses aux questions ouvertes du questionnaire.

Comme on le voit, c'est **un véritable enjeu politique que recouvre le questionnement sur le bien-être**. Pour suivre les préconisations de l'OCDE, de la Commission Stiglitz ou de l'Union européenne, nous allons au-delà d'un simple exercice de recherche d'indicateurs complémentaires au PIB.

Quelques éléments de contextualisation puisés dans la littérature sur le bien-être

De manière générale, les Français apparaissent modérément satisfaits quand ils s'expriment sur les dimensions générales du bien-être subjectif (satisfaction de vie, sens de la vie, niveau de vie, bonheur...) et pessimistes pour leur avenir. Ils apparaissent néanmoins très satisfaits de leur environnement proche (relations avec les proches, sécurité, travail par ex)³. Il y a là une forme de paradoxe que soulignent beaucoup d'études internationales, particulièrement à propos de la France : les gens ne s'estiment pas très malheureux personnellement mais sont inquiets pour les autres et pour l'avenir.

L'Observatoire du bien-être constate également dans ses travaux⁴ que mal-être et pessimisme sont des points communs aux personnes ayant voté FN et extrême gauche, quels que soient les caractéristiques

1 Michel FOUCAULT, La gouvernementalité, Dits et écrits, 1954-1988, Volume 3, p.642

2 Jean-Alain HERAUD et René KAHN, Bien-être et territoire : les enseignements des expériences locales en cours, La Lettre du Financier Territorial, N°338, décembre 2018 (49-55).

3 Mathieu PERONA, Le bien-être des Français - Observatoire du bien-être du CEPREMAP, n°2018-03, 15 mai 2018 et n°2018-05, 24 Juillet 2018

4 Yann ALGAN, Elizabeth BEASLEY, Martial FOUCAULT, Claudia SENIK et Paul VERTIER, Bien-être et vote, CEPREMAP, n°2017-02, 12/04/2017

des profils (âge, CSP, urbain ou rural). Par ailleurs, le niveau de confiance ⁵ (élément du capital social nécessaire à l'individu et à la société) dans les différentes institutions croît avec le sentiment de satisfaction pour la vie en général, sauf pour les individus les plus satisfaits. Ainsi, les habitants de l'Est de la France, qui reportent de hauts niveaux de satisfaction pour la vie en général, ont de très bas niveaux de confiance pour toutes les dimensions : institutions politiques, justice, police ou les gens.

Dans un tel climat, et si «la confiance des Français dans le système démocratique s'érode d'année en année»⁶, il est impératif d'assurer le suivi de leurs propositions et de mettre en œuvre les indicateurs proposés. L'intérêt de démarches comme celle décidée il y a deux ans par le Conseil de développement autour de l'enquête bien-être ne peut qu'être renforcé par l'actualité. Dans une période où 7 Français sur 10 pensent (à tort ou à raison) que l'avenir sera pire que le présent et où simultanément s'exprime une grande défiance vis-à-vis des gouvernants, des corps intermédiaires et des experts.

La problématique du bien-être se décline tout particulièrement à l'échelle des territoires. Précisons pour commencer que le bien-être ressenti par les individus possède de fortes composantes locales. Il est donc naturel d'aborder les politiques correspondantes au niveau des collectivités. Ainsi, le bien-être est-il **au cœur de l'actualité en relation avec l'urbanisation croissante**^{7 8}.

Les réflexions de l'ADEME⁹ rejoignent amplement les résultats de nos travaux : la grande ville prend une connotation péjorative en concentrant les nuisances comme la pollution, le bruit, la surpopulation, les déplacements-mobilités subies, le manque d'espace, le stress... La métropolisation devient ainsi un sujet d'inquiétude. Les habitants rêvent surtout d'une ville-nature et à taille humaine. Les gouvernants doivent prendre conscience d'une telle évolution, assez récente et rapide, du rapport à l'urbain. Ainsi, les préférences des ménages en matière de cadre de vie occupent un poids croissant parmi les déterminants de la mobilité résidentielle. Une meilleure prise en charge de l'urbanisation galopante et des conséquences qu'elle peut engendrer sont exigées.¹⁰

Désormais, les grandes questions sont les suivantes :

- De plus en plus, la métropole concentre les personnes, les activités et la créativité sous toutes ses formes ; mais est-elle toujours l'échelle pertinente de la vie réelle ?
- Les politiques publiques trouvent-elles le bon équilibre entre l'amélioration moyenne de la situation d'une grande partie de la population et le souci des personnes les plus fragiles, sachant que les inégalités vont aussi croissant ?
- La métropole peut-elle être un espace d'invention des solutions de demain aux problèmes contemporains ?¹¹

Le contexte de la contribution

C'est dans ce contexte que, fin 2016, le Président de l'Eurométropole de Strasbourg a saisi le Conseil de développement (annexe 1) sur le bien-être métropolitain, autour de 3 questions :

- 1- Quelles composantes du bien-être, quelle définition de la qualité de vie ?
- 2- Quelle agglomération rêvée par les habitants d'ici 2030 et quels progrès sociétaux attendus pour le territoire métropolitain transfrontalier ?
- 3- Et enfin comment mesurer par des indicateurs accessibles à tous les progrès réalisés ?

⁵ Laura LEKER, Confiance et bien-être, CEPREMAP, n°2016-02

⁶ Brice TEINTURIER et Mathieu GALLARD, Fractures françaises 2018 - Ipsos/Sopra Stéria pour Le Monde, la Fondation Jean Jaurès et

⁷ Les Echos - 3 janvier 2017 - Population : la part des grandes villes baisse

⁸ DNA - 3 janvier 2017 - Alsace : les pôles urbains se renforcent encore

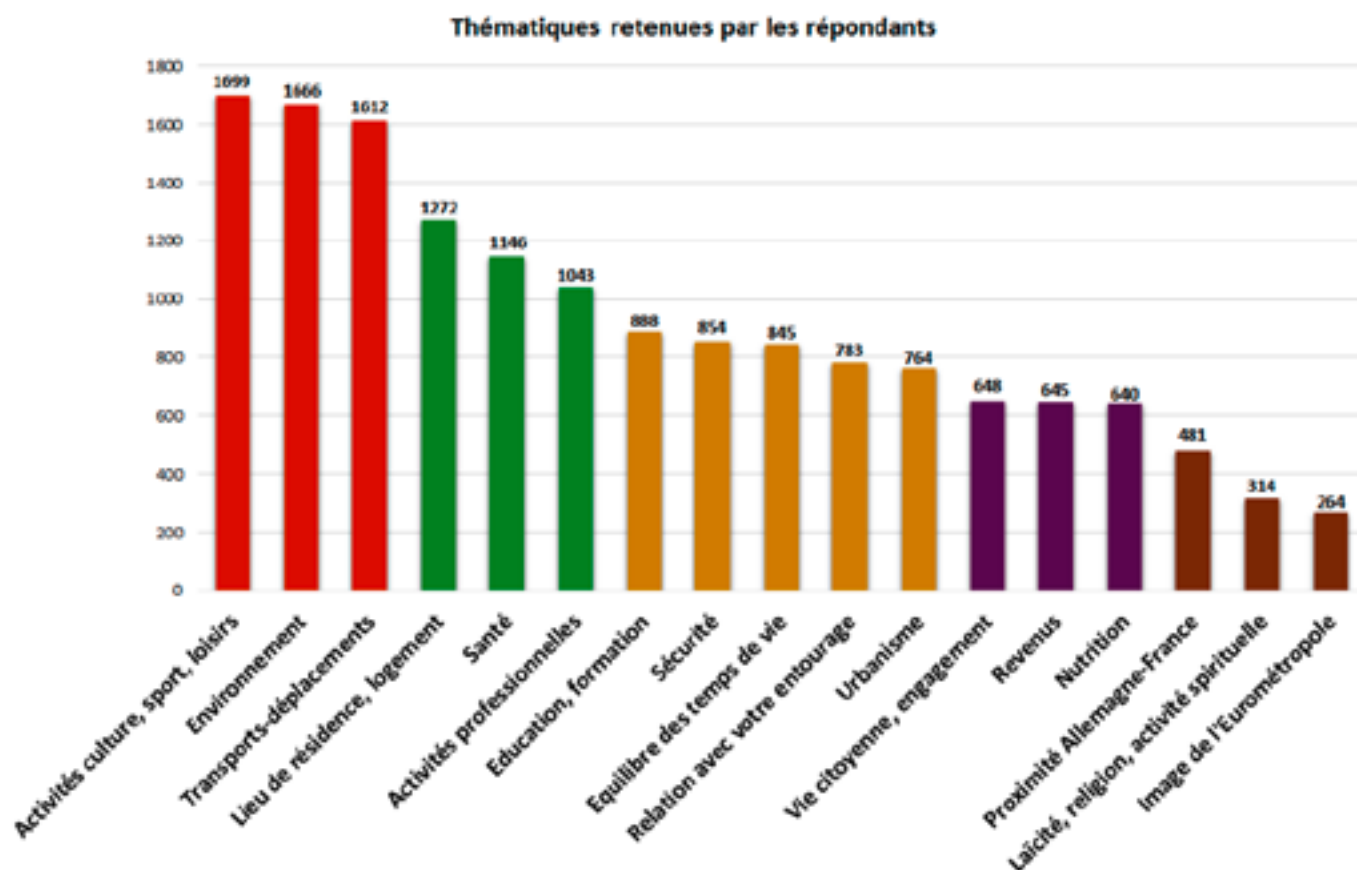
⁹ ADEME, CHRONOS et ObSoCo, La ville intelligente s'invente dans les proximités - mai 2018

¹⁰ Cities for Life, 45 propositions pour inventer la ville pour tous - novembre 2016

¹¹ Julien DAMON - TELOS - Les métropoles vont-elles gouverner le monde ? - 1^{er} juin 2018

Le Conseil a choisi de réaliser une enquête citoyenne pour réunir les éléments permettant d'apporter une réponse: les résultats obtenus sont réunis dans le volume 1 des travaux menés, disponibles sur le site internet : <https://www.strasbourg.eu/conseil-developpement> (annexe 2: synthèse de la contribution).

Pour rappel, les 17 thèmes identifiés par le Conseil de développement ont été ainsi priorisés dans les réponses apportées au questionnaire :



Les choix méthodologiques retenus pour le volume 2

Pour rendre compte de la perception des habitants, le volume 1 a principalement analysé les réponses aux questions à choix multiples du questionnaire, mais cette photographie serait incomplète sans l'analyse des contributions libres apportées aux questions ouvertes : plus de 400 pages de « *verbatim* » éclairent également les 17 thèmes identifiés comme participant au bien-être des habitants. Par ailleurs, les principaux résultats du volume 1 ont été confrontés au regard objectif de partenaires extérieurs, dans divers cadres.

Ainsi, pour asseoir le contenu du volume 2, le Conseil a choisi de :

1- Partager les résultats de l'enquête avec les nouveaux membres de l'assemblée.

Le Conseil de développement ayant été partiellement renouvelé au printemps 2018, il convenait d'accompagner les nouveaux membres dans l'appréhension des sujets abordés en son sein et de les inviter à rejoindre la suite des travaux en toute connaissance de cause.

A cette fin, un séminaire sur le bien-être a été organisé à Ostwald en juin 2018 : après un temps de restitution des données recueillies au cours de l'enquête, des tables de réflexion thématique ont été ouvertes sur 7 sujets : les 6 thèmes qui semblent les principales composantes pour les répondants à l'enquête, ainsi que la coopération transfrontalière, que le Conseil considère comme une des priorités de sa réflexion sur le bien-être dans l'agglomération.

Ce temps d'échange et de brainstorming visait à répondre à 3 questions qui sont au cœur de la seconde phase de la démarche, et à dégager des préconisations et indicateurs :

- Les éléments de réponse réunis sur cette thématique sont-ils conformes à votre vision, à votre réalité vécue ? Quelles sont les surprises éventuelles ? Les manques ?
- A partir des éléments de réponse réunis et de votre expérience, quelle est votre vision de l'agglomération rêvée dans 20 ans ? Quelles propositions feriez-vous pour y parvenir ?
- Quels sont les objectifs attendus ? Comment pourrions-nous mesurer les progrès réalisés ?
 - Quelle est la valeur cible ?
 - Sur quel territoire ?
 - A quelle périodicité de mise à jour ou à quelle échéance ?

2- Enrichir les données chiffrées du volume 1

Des réponses recueillies lors de l'enquête de 2017, restait à réaliser l'exploitation du très riche *verbatim* des réponses aux questions ouvertes pour ne pas perdre l'apport qualitatif de ces réponses spontanées.

En confiant par ailleurs au BETA la base de données des réponses, le Conseil accompagnait la suite de son travail de l'apport de chercheurs en économétrie, adoptant un autre angle pour exploiter les réponses : comment prévoir statistiquement la valeur du bien-être déclaré par un ensemble de variables explicatives telles que le profil du répondant (âge, genre, localisation, etc.) ou ses réponses à certains questions révélatrices de son comportement général et de sa sensibilité à des aspects environnementaux spécifiques comme les éléments naturels, la vie sociale et culturelle, etc.

3-Porter un regard objectif et critique avec les partenaires du territoire (services métropolitains et extérieurs)

Pour la rentrée 2018, 7 livrets thématiques ont été réalisés, présentant chacun l'ensemble des éléments réunis depuis le début de la démarche (résultats du volume 1 et synthèse des *verbatim*), accompagnés d'un rappel du contexte, de la synthèse du volume 1 et ouvrant sur les trois mêmes questions indiquées plus haut et posées au séminaire d'Ostwald. Au cours de 7 ateliers thématiques, ces informations ont été partagées avec les services métropolitains et des partenaires extérieurs compétents sur chacun des domaines. Au-delà du partage des résultats de l'enquête, l'objectif était de croiser nos regards sur le thème de chaque atelier, d'enrichir la compréhension et l'interprétation des réponses par les expertises rassemblées, afin de livrer une proposition d'analyse aussi objectivée que possible.

Si près de 350 personnes ont été invitées (hors membres du Conseil de développement), environ 70 ont effectivement contribué aux ateliers qui se sont déroulés entre le 19 septembre et le 13 novembre 2018.

4-Bénéficiaire d'un éclairage scientifique national, celui de l'Observatoire du bien-être-CEPREMAP, avec la rencontre de Mathieu PERONA et sa conférence sur le bien-être du 17 octobre 2018.

Le volume 2 qui est livré aujourd'hui est le résultat de ce processus, à l'issue duquel nous avons mis en évidence les sujets sensibles, observé quelques manques et procédé à la synthèse des informations qui sont importantes à porter à l'attention du monde politique comme des citoyens impliqués dans la gouvernance de notre système métropolitain.

La légitimité des réponses recueillies et les précautions de lecture induites par la méthode

Comme précisé dans le volume 1, les résultats trouvent leur légitimité dans :

1-le nombre de répondants (3330 réponses exploitables), qui représente un échantillon exploitable, salué par tous les intervenants ;

2-les partenaires présents dans les ateliers qui ont reconnu, dans les données communiquées, une très large part de leurs propres perceptions et observations professionnelles;

3-la richesse des réponses aux questions ouvertes comme déjà noté (exprimant toute une variété d'insatisfactions ou d'attentes) ;

4-les notations nuancées obtenues par chaque thème : le niveau moyen de satisfaction déclarée varie selon les domaines de 5,3 à 7,4/10. Cela donne une indication sur les niveaux respectifs d'urgence politique des multiples éléments constitutifs du bien-être des habitants ou usagers réguliers de la métropole.

Néanmoins, un certain nombre de points ont été identifiés qui peuvent limiter la portée du travail :

1-Il convient de revenir tout d'abord sur le profil des personnes ayant répondu à l'enquête. Comme indiqué dans le volume 1 (pages 7 et 12), le Conseil assume le choix méthodologique de définition des questions et de collecte des réponses, sans constitution d'un panel représentatif de la population métropolitaine interrogée. Le profil des répondants (avec le biais déjà souligné vers des catégories de citoyens plutôt aisés, ayant un capital humain et social notable) constitue en lui-même un élément de réponse. Ce travail appelle donc des champs complémentaires de recherche dont chaque partenaire peut s'emparer s'il le souhaite, par exemple par des enquêtes auprès de publics spécifiques.

2-Les choix de thèmes retenus, la formulation des questions... peuvent également induire un biais subjectif à tous les niveaux, partiellement compensé par l'existence de questions ouvertes que nous avons particulièrement exploitées dans le volume 2.

3-La participation de contributeurs extérieurs aux ateliers s'est révélée plus faible qu'espérée - malgré nos invitations et relances -, ce qui peut avoir limité la valeur ajoutée attendue de l'analyse en termes d'éventail de perception du bien-être et de suggestions d'actions.

4-La difficile mobilisation des membres du Conseil de développement à certaines étapes.

5-A ce stade, le choix de concentrer l'analyse essentiellement sur 7 thèmes parmi les 17 identifiés : l'analyse peut donc apparaître partielle, même si elle se concentre sur la majeure partie des réponses.

6-Le *verbatim* concerné (près de 300 pages) a fait l'objet d'une synthèse classée : le Conseil a dû faire un choix pour illustrer les grands thèmes recensés ; il apparaît de manière plus complète dans les livrets de présentation thématique qui ont été communiqués lors des ateliers.

7-Les *verbatim* sont souvent livrés « sans filtre » : les appréciations peuvent paraître abruptes, sans nuances ; elles reflètent soit un réel mécontentement soit une connaissance parfois partielle des contextes mais illustrent clairement les attentes qu'elles évoquent. Les *verbatim* ont parfois fait l'objet par nous de corrections élémentaires de grammaire et d'orthographe, mais sans aucune modification du fond.

Par ailleurs, un choix de *verbatim* a été opéré dans ce volume 2 pour illustrer la synthèse : la compilation complète des expressions est disponible sur demande auprès du Conseil de développement.

Retour sur les résultats du volume 1 selon une approche économétrique

Les travaux réalisés par le BETA (annexe 3) permettent de confirmer et de préciser les analyses statistiques exploratoires du volume 1. C'est l'occasion de revenir ici sur quelques grandes conclusions tirées de l'enquête de 2017.

Il convient au préalable de rappeler la différence entre les méthodes économétriques et l'approche statistique exploratoire du volume 1. Cette dernière a fait apparaître les points saillants de la perception des habitants en les regroupant par type statistique. Par exemple, on a pu observer que les habitants du centre de l'agglomération sont globalement plus satisfaits de l'ensemble des moyens de transport que ceux de la première couronne, ou que le bien-être lié à l'offre culturelle est plus une caractéristique féminine, tandis que le sous-échantillon masculin présente une légère préférence pour les activités sportives.

L'économétrie, elle, traite les données selon une approche différente : elle cherche à « expliquer » certaines variables par d'autres, toutes choses égales par ailleurs. Cela suppose de poser des questions sous forme de modèles et d'y répondre par oui ou non (démarche confirmatoire). L'équipe du BETA a choisi d'expliquer le bien-être déclaré par diverses variables de profil - particulièrement celles que la littérature sur le bien-être a déjà repérées.

1-Le bien-être subjectif et le rire

Deux données de l'enquête permettent de cerner le bien-être subjectif : la réponse à la question « merci de situer votre sentiment de bien-être sur l'échelle ci-dessous (de 1 à 10) » ; et « avez-vous l'occasion de rire ? » (Oui, pas assez, non). La première donnée est considérée comme la variable principale, la seconde comme un indicateur complémentaire (variable proxy dans le jargon économétrique). Les deux variables ne sont corrélées qu'à 40%. Ces mesures du plaisir de vivre ne sont donc pas substituables. En cherchant à « expliquer statistiquement » l'une et l'autre par le profil des répondants ou les réponses à d'autres variables, on constate aussi que les deux modélisations ne donnent pas des résultats similaires. Pour prendre un exemple, il semblerait que l'engagement social soit un facteur de bien-être, mais les plus engagés des habitants ne sont pas ceux qui rient le plus. Autrement dit, le rire n'est pas une traduction automatique du bien-être, même s'ils vont souvent ensemble. Cela nous ramène à des faits bien connus dans la littérature internationale sur le bien-être : ce dernier est autre chose qu'un simple état de « bonheur ». Si des accès de bonheur peuvent amener à rire, le bien-être, lui, traduit un état de satisfaction individuel et collectif complexe. Pour reprendre l'expression d'Amartya Sen, il touche à la capacité de se réaliser à long terme¹².

2- Le domaine de la santé

La santé apparaît comme un déterminant essentiel du bien-être tel qu'il est déclaré par les répondants à l'enquête. La variable explicative « santé » est en fait formée de tout un ensemble de composantes. Ce qui ressort des tests économétriques, c'est que beaucoup de facteurs de bien-être sont corrélés à la santé, à tel point qu'il est difficile de l'isoler comme un facteur distinct. Bénéficier d'un niveau minimum de santé est indispensable pour pouvoir ressentir du bien-être. Par ailleurs, la santé dépend de facteurs sociaux et environnementaux qui sont eux-mêmes déjà considérés comme des facteurs de bien-être.

Il est très difficile (et sans doute artificiel) de chercher à comprendre jusqu'à quel point la qualité de l'air, la présence de verdure en ville ou le lien social sont des facteurs directs de bien-être ou s'ils le sont via la santé. D'une manière générale, la santé permet de profiter de la vie (y compris pour faire du sport ou être engagé socialement) et réciproquement le sport et l'insertion sont des facteurs de santé. Ces diverses observations - que l'économétrie nous a amenées à pointer - poussent en tout cas à conclure que la santé est un fil conducteur important dans l'analyse du bien-être.

¹² René KAHN, Jean-Alain HERAUD, Bien-être et territoires, La Lettre du Financier Territorial, N°336, Octobre 2018 (p.34-40).

3- L'environnement dans toutes ses dimensions

Les facteurs constitutifs du bien-être liés à l'environnement sont l'autre grand domaine qui ressort des tests économétriques. Il s'agit de l'environnement au sens des aménités « naturelles » comme la qualité de l'air ou la présence de verdure, mais aussi de l'environnement social immédiat et des équipements de proximité. Le bien-être global est particulièrement bien corrélé avec la satisfaction dans la vie sociale - significativement plus qu'au bien-être au travail par exemple.

La problématique de la proximité est à traiter aussi dans le cadre de ce domaine transversal « environnement » au sens large. A titre d'exemple, on peut souligner le lien entre la satisfaction en général et la question du « sentiment de sécurité près de chez vous », ce qui confirme l'importance particulière de la dimension locale du bien-être.

4- La culture, le sport et les loisirs

Parmi les corrélations les plus nettes avec le niveau de bien-être déclaré, on peut souligner les domaines de la culture et du sport. Les deux domaines ont été traités dans le même chapitre du questionnaire, mais ils se manifestent différemment. La satisfaction sportive est un peu mieux corrélée avec l'indicateur général de bien-être. Là encore, il faudra sans doute des analyses plus fouillées pour comprendre la relation causale : à l'instar de la question de la santé évoquée ci-dessus, il y a des relations systémiques complexes entre le fait de pouvoir pratiquer le sport, le fait de le pratiquer de facto et le bien-être global ressenti par les individus. De plus, comme cela a été discuté en atelier, il faudrait distinguer le sport au sens strict des activités physiques (toujours souhaitables, mais sous des formes extrêmement variées à adapter selon les individus, les activités professionnelles, etc.). Pour ce qui est des pratiques culturelles, les corrélations amènent aussi à se poser des questions de fond : ce ne sont pas forcément les gens qui se déclarent les plus satisfaits de l'existence qui se tournent vers l'art et la culture, mais on peut penser que l'art leur fait du bien.

Plan retenu

Nous avons choisi de rendre compte de nos travaux en deux parties : la première relatant la perception du bien-être et les attentes exprimées par les répondants, la seconde proposant une série de préconisations concrètes, mesurables par un indicateur composite.

**« La ville intelligente,
c'est celle qui se soucie avant tout du bien-être de ses habitants. »
Cahier du Monde du 6 juillet 2018« (...)**

**« Merci de nous demander notre avis. C'est très rare »
Extrait du *verbatim***

Synthèse de la contribution volume 2

Fin 2016, le Président de l'Eurométropole saisissait le Conseil de développement sur le thème du bien-être : les résultats de l'enquête citoyenne menée pour réunir l'expression des habitants ont été restitués début 2018, dans un volume 1 intitulé « Comment ça va ? Les déterminants du bien-être exprimés par les participants ».

Le volume 2 vient aujourd'hui finaliser la réponse aux trois questions posées initialement, portant sur :

- une définition collective et partagée du bien-être et de la qualité de vie sur le territoire métropolitain transfrontalier,
- les composantes principales de ce bien-être et
- un choix d'indicateurs crédibles, objectifs, compréhensibles et appropriables par tous, mesurables dans le temps.

La restitution n'est pas exhaustive, elle a impliqué des choix qui permettaient de mettre en évidence les éléments saillants et prioritaires que nous avons réunis dans le volume 1, mais aussi dans les nombreuses réponses aux questions ouvertes et les échanges que nous avons eus avec les services et acteurs du territoire.

Et si les conclusions n'apportent pas de véritable surprise, la matière réunie montre la richesse de l'expression citoyenne, la force de proposition existante et la capacité des habitants à contribuer à une réflexion par leur connaissance et leur usage de notre espace de vie. Une invitation à la coconstruction !

1 - Une définition du bien-être, résultat d'une enquête citoyenne sur le territoire métropolitain transfrontalier.

La définition du bien-être que donnent les habitants de l'Eurométropole (et de Kehl) fait apparaître leur attachement à l'environnement de proximité, même si les facteurs plus globaux ne sont pas oubliés.

Le bien-être est perçu comme :

- un état serein, positif,
- incarné par des personnes, des relations entre elles, des valeurs partagées, mais aussi un territoire de référence,
- et dépendant d'une qualité de vie liée à différents facteurs objectifs.

Trois thématiques centrales l'illustrent prioritairement, après lecture des *verbatim* : l'environnement, les déplacements et la santé.

Pour bien vivre leur territoire, les habitants demandent également de l'information, des activités (surtout culturelles, sportives et de loisirs) et sont prêts à assumer une responsabilité collective du bien-être de tous.

2 - Des attentes croisées qui se concentrent autour de 3 pistes.

Quelle métropole pour l'avenir ? Le rêve urbain est humain et naturel, paisible, inclusif et vert.

Les demandes exprimées, par-delà leur variété, visent principalement :

- le respect des individus et l'inclusion sociale,
- la protection des éléments naturels et du cadre de vie,
- la santé, qui est à la fois cause et conséquence du bien-être,
- une gestion plus intelligente de l'urbanisation et des transports,
- une gouvernance plus cohérente et plus participative.

Nous les avons réunis en 3 groupes d'attentes.

Les habitants souhaitent :

- une agglomération organisée à taille humaine,
- une urbanisation qualitative avec des modes de déplacements adaptés,
- une gouvernance participative et une meilleure coordination des acteurs locaux au service du bien commun.

Notre contribution laisse une large place aux propositions recueillies et illustre chaque affirmation par des préconisations sélectionnées dans le *verbatim*.

3 - Une combinaison de 20+1 indicateurs pour mesurer les progrès réalisés

Le dernier volet de notre contribution propose une combinaison de 20 indicateurs illustrant les préoccupations exprimées :

-pour une agglomération organisée à taille humaine :

- Part des équipements et nombre d'animations associées dans les équipements ouverts au public après 19h / le dimanche / pendant les vacances.
- Délai d'obtention d'un rendez-vous chez un spécialiste, pour les spécialités critiques (à définir).
- Nombre de personnes sans domicile fixe.
- Nombre de structures de permanence de nuit dans le quartier/la commune (SOS médecin, maison de santé,...).
- Nombres de commerces ou services de proximité, d'artisans dans le quartier/la commune.
- Nombre d'élèves inscrits dans une classe bilingue.
- Nombre d'adaptations de l'espace public pour les personnes à mobilité réduite.
- Nombre de salariés concernés par une démarche de responsabilité sociale des entreprises.

-pour la qualité de l'environnement et des déplacements :

- Nombre d'espèces recensées dans les forêts périurbaines et dans les espaces verts.
- Part du logement de bonne qualité énergétique.
- Nombre de personnes habitant dans des zones de dépassement des normes de qualité de l'air (avec un objectif à terme de 0 personne).
- Nombre de personnes ayant un espace vert à moins de 400 m de leur domicile.
- Nombre de m² d'espaces verts ou de parcs par quartier/ commune.
- Nombre d'hectares de terres agricoles urbanisées.
- Nombre de places de parking destinées au covoiturage.
- Amplitudes horaires des transports en commun.

-pour une gouvernance ouverte et collaborative :

- Nombre de projets communs entre la métropole (et/ou ses communes membres) et Kehl.
- Nombre de jeunes participants à la vie locale (conseil de jeunes, des enfants, réunions de concertation...).
- Connaissance de l'offre de services publics (en régie ou délégation) - par sondage auprès du public.
- Taux de déchets triés.

Au-delà de ces 20 indicateurs, **le niveau de satisfaction des habitants par rapport à leur bien-être** pourrait aussi faire l'objet d'une mesure régulière.

Il appartient désormais aux élus, aux services et aux partenaires locaux de s'approprier cette proposition, de la mettre en œuvre, d'en suivre la réalisation et de transformer ces attentes en actions.

1^{ère} Partie

LA PERCEPTION DU BIEN-ÊTRE ET LES ATTENTES EXPRIMÉES PAR LES RÉPONDANTS

Dans l'ensemble, les répondants à l'enquête semblent s'être reconnus dans les thématiques proposées par le questionnaire mis en ligne en 2017 - avec certes des nuances par thématique puisque tous les chapitres du questionnaire (les 17 thèmes) n'ont pas eu le même succès, la même fréquence de choix. Les participants aux ateliers de 2018 se sont également assez largement reconnus dans les réponses apportées par l'enquête. Ils y ont principalement apporté des compléments et précisions, comme nous allons le voir, mais pas vraiment d'éléments de contradiction.

L'analyse des réponses aux questions ouvertes (les plus de 400 pages de *verbatim*) éclaire les sujets proposés dans le questionnaire, parfois avec de belles expressions qui méritent d'être reprises, tandis que certains de ces commentaires soulignent des questions manquantes ou insuffisamment traitées.

D'une manière générale l'approche du bien-être ne distingue pas suffisamment le bien-être individuel direct du concept de bien-être collectif. Certes les répondants se sont exprimés sur la question « pour vous, le bien-être est-il individuel ou collectif ? », mais lorsqu'il s'agit de faire une analyse globale de l'enquête et d'en tirer des recommandations politiques, on ne dispose finalement pas d'assez d'éléments pour traiter la dimension collective du bien-être, celle qui est la plus « politique ». Dans la littérature sur le bien-être on distingue bien ces deux dimensions :

- la mesure du bien-être individuel correspond philosophiquement à une approche hédonique (assez proche de la quête du bonheur)
- la mesure du bien-être collectif correspond à une approche eudémonique, où la réalisation de soi passe par la participation au projet du groupe, à l'inclusion sociale, au bonheur partagé.

Le biais de l'enquête de ce point de vue, à travers la nature des questions posées, est peut-être de ne pas avoir suffisamment incité les répondants à s'exprimer en termes eudémoniques. Cependant, dans l'analyse du *verbatim*, on voit bien apparaître cette dimension - avec la spécificité très française de considérer que « je vais plutôt bien, mais je suis très pessimiste sur le sort des autres et celui des générations futures ». En tout cas, c'est au politique de porter tout particulièrement cette exigence du bien-être collectif ¹³.

13 Jean-Alain HERAUD et René KAHN, Bien-être et territoire : les enseignements des expériences locales en cours, La Lettre du Financier Territorial, N°338, décembre 2018 (49-55).

A-UN ESSAI DE DÉFINITION CITOYENNE DU BIEN-ÊTRE SUR LE TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN TRANSFRONTALIER

Une définition du bien-être qui correspond bien à notre démarche est celle d'Amartya SEN. La pensée de cet auteur - qui a eu un très grand impact sur toute la recherche économique contemporaine dans le domaine - cherche à se démarquer du principe standard de l'utilité économique. En s'appuyant sur les réflexions des philosophes de l'Antiquité autant que sur l'approche du philosophe John RAWLES, il développe un concept de bien-être qui renvoie à la justice sociale et à une certaine vision de la liberté des individus. Son concept de capabilité est au fondement du raisonnement. Il s'agit de la marge d'action des individus dans le choix de leur destin. Pour prendre l'exemple du domaine économique au sens strict, la vraie question n'est pas l'utilité de la consommation que permet le revenu, mais l'ampleur des opportunités de choix de mode de vie et d'accomplissement personnel qu'ouvre le revenu. Le bien-être économique est fonction de la liberté de consommer, non du volume de la consommation. Un autre facteur de la fonction de bien-être est la disponibilité de biens publics. Là encore, il ne s'agit pas de se contenter de mesurer des niveaux objectifs de biens et d'infrastructures, mais de rendre compte de ce que ces actifs disponibles apportent aux habitants comme opportunités pour la vie et possibilités d'accomplissements personnels et collectifs. En conséquence, avant même de chercher des indicateurs concernant l'offre de services publics et autres aménités métropolitaines, il était important d'interroger les habitants sur leur perception de ce qu'apporte exactement cette offre dans leur vie quotidienne aussi bien que pour la société dans le long terme.

Il importe, comme nous venons de le souligner, que le bien-être soit défini à la fois de manière générale et selon les perceptions personnelles. D'une manière générale, on peut considérer que le bien-être perçu par les habitants comme par les visiteurs s'exprime particulièrement en termes d'attractivité, mais il faut se garder de tout ramener à ce critère. L'attractivité telle qu'elle apparaît dans les enquêtes que les médias produisent ou dont ils se font l'écho est importante à prendre en considération, mais il nous semble que donner trop de poids à ce type d'indicateur conduirait à faire du marketing territorial l'alpha et l'oméga de la politique, ce qui est contraire aux expressions spontanées des citoyens quand on les interroge sur le bien-être.

Pour ce qui est de l'attractivité, on peut se référer à une enquête publiée en 2017¹⁴ :

« Strasbourg n'a pas de véritable point faible. Son image est forte avec une dimension historique, internationale, politique et économique marquée. Ses habitants sont sympathiques (2^e après Lille), c'est une ville agréable, où il fait bon vivre (3^e), sûre (2^e après Bordeaux) et respectueuse de l'environnement (2^e après Bordeaux). »

Pour ce qui est de la perception des habitants, notre source d'information est l'ensemble des réponses aux 17 thèmes proposés, avec un classement implicite de leur importance - lequel montre par exemple que l'image de la métropole arrive en dernier avec seulement 264 choix de réponse, contre plus de 1600 pour les activités culturelles, sportives et de loisirs, pour l'environnement ou pour les mobilités. Autrement dit l'attractivité n'est pas le souci principal de l'habitant, même si elle peut être considérée comme un indicateur dans les comparaisons entre métropoles. Il est important de souligner cette distinction pour éviter les amalgames du type « tout ce qui est bon pour l'attractivité de la métropole est bon pour ses habitants ».

Les mots clés du bien-être, comme souligné dans le volume 1 (page 15), sont les notions morales de partage et de respect, ainsi que le principe de liberté (confirmant la définition d'Amartya SEN). Les autres expressions font intervenir les aménités environnementales, avec l'usage des mots « nature », « espace », « calme », « vert », etc.

1- LES MOTS ÉVOCATEURS ET THÈMES CONSTITUTIFS DU BIEN-ÊTRE

Après analyse des termes proposés par les répondants à l'enquête à la question : «Selon vous, quel est le mot le plus évocateur du bien-être sur le territoire métropolitain transfrontalier ?», trois groupes de termes ont été identifiés, permettant de résumer ainsi la manière dont les habitants perçoivent le bien-être :

C'est un état serein (positif), incarné par des humains (des personnes, des relations interpersonnelles, des valeurs partagées, un territoire de référence) et dépendant d'une qualité de vie qu'expliquent différents facteurs objectifs.

Ainsi, sur 1770 expressions réunies :

- 720 décrivent des éléments d'ambiance et des valeurs : sont cités principalement vivre, l'équilibre, le calme, la proximité, la sécurité. . . ,
- 669 relient le bien-être à différents facteurs liés soit à un territoire identifié, un environnement naturel (pour 359 citations : verdure, parc, espace, nature. . .) soit à des opportunités et activités accessibles sur ce territoire (pour 310 citations : vélos, culture, tram, loisirs, sports. . .),
- et 381 l'incarnent dans une dynamique de relations et de flux entre les personnes (ensemble, humain, famille, voisins, échanges, partager, diversité, mixité, convivialité. . .).

Si l'on regroupe les termes par thématique, l'environnement émerge avec plus de 300 expressions, suivi des transports et déplacements (162) et des culture, sports et loisirs (73) : le transfrontalier réunit quant à lui une quarantaine d'expressions.

Pour ce qui est de la sérénité, de nombreux éléments d'ambiance sont cités, variables d'un individu à l'autre et dépendant de l'âge comme de la situation socio-économique. Par exemple, pour les jeunes, c'est souvent l'amour qui rend heureux, mais aussi l'état de santé comme facteur essentiel rendant possible la liberté de profiter de la vie; pour les personnes âgées, la sécurité compte beaucoup.

Le bien-être est généralement défini dans les déclarations des enquêtés en relation avec l'humain et pas seulement avec les biens et les conditions matérielles objectives. Il est important de souligner ce fait fondamental avant de passer à l'analyse des facettes multiples révélées par les réponses aux 17 thématiques (et d'en déduire un panel d'indicateurs souvent matériels).

La qualité de vie dépend par ailleurs d'un grand nombre d'éléments dont seule une analyse multifactorielle permettra de rendre compte.

2- LES INGRÉDIENTS D'UNE FORMULE COMPLEXE, FORTEMENT INTERDÉPENDANTS

a-Une combinaison centrale autour de 3 thématiques: environnement-déplacements-santé

A la lecture des résultats de l'enquête et particulièrement lors des discussions dans les ateliers, il apparaît une combinaison centrale de thématiques autour de l'environnement, des déplacements et de la santé. Non seulement les thèmes correspondants de l'enquête ont été particulièrement choisis par les répondants, mais ils apparaissent fortement reliés. Nous avons vu que l'économétrie confirme également la dimension centrale et inter-reliée de ces composantes du bien-être.

A l'instar de l'ADEME, nous observons qu'il s'agit là d'une problématique typiquement métropolitaine. Les habitants des grandes villes aspirent à plus de proximité, réclament de l'espace et de la verdure, souffrent de la concentration et des pollutions qui vont avec, comme le bruit, la qualité dégradée de l'air, le temps et le stress dans les transports, etc.

Les habitants s'insurgent aussi contre les projets de « smart city » qui apparaissent comme du contrôle des citoyens via les nouvelles technologies alors qu'ils souhaitent plus de liberté et de relations humaines. L'ADEME évoque « la ville future raisonnée, verte et gorgée de commodités à portée de marche ou de vélo ». Bref, la métropolisation est paradoxalement perçue comme un sujet d'inquiétude.

Pour ne citer que quelques contradictions métropolitaines qui créent un cercle vicieux : la taille de l'aire urbaine entraîne plus de transports et de pollution ; le besoin d'échapper partiellement à la ville amène beaucoup d'habitants à se localiser loin du centre, ce qui accroît l'aire urbaine ; faire du sport - ou simplement de l'exercice - peut se révéler dommageable pour la santé si l'air est très pollué ; construire la ville sur la ville permet de réduire l'étalement urbain mais amène à plus de « bétonisation » ; décourager la voiture peut amener à plus de pollution quand la congestion du trafic sur quelques axes et la mauvaise fluidité crée des arrêts et redémarrages permanents ; multiplier les modes de mobilité crée des conflits d'usages, des incivilités, voire des accidents dans la mesure où la densité urbaine ne permet pas la généralisation de voies propres à chaque mode etc.

b-D' autres éléments, souvent transversaux aux précédents

- Les activités : culture, sport et loisirs sont plébiscités, mais se pose alors la question de l'accessibilité inégale aux équipements correspondants.
- La proximité : pour résumer, on peut dire que le « bien-être est un circuit court » ; c'est vrai pour l'accès aux soins, l'attachement au lieu de résidence, les services et équipements aussi bien que les espaces « naturels ».
- L'accessibilité est aussi une question d'information. Comment mieux organiser la communication pour assurer la lisibilité de l'offre ? Il s'agit de repenser les tarifs, les horaires, les modes de communication et d'information. On retrouve ces questions dans le transfrontalier : dans l'accessibilité des services, problèmes institutionnels mais aussi linguistiques.
- Une responsabilité collective : faire évoluer les modes de consommation vers l'éco-responsabilité ; prise de conscience des enjeux (croissante avec la maturité des répondants), une forte attente de résultats de la part des responsables; prise en compte des disparités territoriales et sociales (santé, transport, logement).

B- LES ATTENTES EXPRIMÉES : UN CADRE DE VIE DURABLE, HUMAIN ET FAVORABLE À LA SANTÉ

Si le bien-être perçu par les répondants à l'enquête est estimé à 6,7/10 (avec toutes les réserves inhérentes à ce type de « notation »), une marge de progrès existe donc et des attentes ont été clairement exprimées. Sans vouloir absolument viser un 10/10, inatteignable en réalité, et en acceptant une marge de renoncement du fait de la subjectivité de la notion, des contraintes qui s'imposent... , des pistes ont été proposées, les sujets sensibles identifiés pour se rapprocher de l'agglomération idéale en termes de bien-être et contribuer à définir le choix de société espérée.

Les ateliers ont fait ressortir des points complémentaires par rapport à la matière synthétisée dans le volume 1, et on peut regrouper les principaux éléments jugés manquants ou insuffisamment abordés, dans les catégories suivantes :

a) Les atteintes à l'environnement

- L'enquête n'identifie pas suffisamment les causes industrielles de pollution.
- Elle fait ressortir une grande inquiétude concernant la pollution de l'air, mais pas assez les pollutions des sols et des eaux.
- L'impact sur la santé de la pollution de l'air est essentiellement considéré par rapport à l'air extérieur, mais les spécialistes se préoccupent aussi de la qualité de l'air intérieur (habitations, magasins, usines).
- La question de la sensibilité aux ondes de certaines personnes a été largement débattue il y a quelques années, mais on n'en parle presque plus (à tort ou à raison ?).
- Le bruit n'est pas reconnu comme un risque sanitaire notable (alors qu'il l'est, au moins comme facteur aggravant des pathologies).

b) La santé et les risques de la vie quotidienne

- La nutrition, en lien avec le niveau de vie (revenus), sont sous-estimés dans leur impact sanitaire.
- Les risques liés à l'habitat.
- La problématique des personnes les plus vulnérables (notamment les personnes à mobilité réduite, mais aussi les personnes concernées par des handicaps mentaux, les personnes âgées et les jeunes) n'est pas identifiée spécifiquement, alors que le bien-être collectif passe par l'attention portée à ceux qui sont le moins « heureux » ou « chanceux ».

c) Les mobilités

- Le débat sur le GCO.
- Les camions en ville.
- La coexistence des différents modes de déplacement (qui va d'ailleurs devenir encore plus problématique à l'avenir avec l'émergence de nouveaux objets techniques comme les mono-roues et deux-roues assistés à l'électricité).
- Les incivilités dans les transports publics.

d) Divers

- Le périmètre de la métropole : par exemple doit-on se limiter à la commune de Kehl ou les problématiques s'étendent-elles à tout l'Eurodistrict ?
- La télévision n'est pas traitée dans l'offre culturelle.

Signalons enfin que le travail des ateliers a fait ressortir un sujet de questionnement peu traité par ailleurs, à savoir la question de la coordination des acteurs.

Tout en gardant à l'esprit les éléments liés à la définition du bien-être (Partie 1-A plus haut), ainsi que les points ci-dessus rajoutés par les ateliers, l'exploitation du volumineux *verbatim* tiré des questions ouvertes posées sur chaque thématique va nous permettre maintenant une mise en perspective de ces éléments tout en fournissant des pistes d'action.

Pour synthétiser à l'avance l'ensemble de cette matière, on peut affirmer que trois formes d'attentes apparaissent vis-à-vis de l'environnement urbain, dans le sens « d'une ville verte et de proximités » : l'échelle humaine, l'urbanisation qualitative et la gouvernance participative. Nous allons successivement examiner ces dimensions de l'attente des habitants en illustrant notre propos par des expressions tirées du *verbatim* (*en brun dans le texte*).

1- UNE AGGLOMÉRATION ORGANISÉE À TAILLE HUMAINE

« Prendre soin de l'humain » est l'attente identifiée en premier lieu dans nos travaux. Remarquons au passage que cela confirme tout à fait les études de l'OCDE. Cette attente peut se décliner selon les différentes composantes de la vie quotidienne :

a-Répondre au besoin de proximité comme élément d'équilibre de vie

Comme évoqué dans le volume 1, le bien-être est clairement identifié par des éléments du quotidien en termes d'activités, de cercle familial, de quartier : il apparaît comme un « circuit court » et une grande qualité doit être préservée dans les lieux de tous les jours (espaces verts par exemple).

En réponse à la question « Citer un moment agréable dans votre quotidien », les moments de loisirs et ceux qui concernent les échanges sociaux (famille, amis, commerces, rencontres) ressortent principalement. La vie personnelle et quotidienne apparaît donc un élément essentiel de la qualité de vie.

a-1 Un cadre rassurant, qui protège

La proximité rassure, elle est un espace de connaissance, de maîtrise du monde. Elle doit donc être protégée pour le bien-être des habitants. Ces derniers attendent des collectivités que les valeurs de proximité soient reconnues et soutenues. La métropole, directement ou à travers des partenariats, doit incarner la proximité rassurante à un niveau géographique fin (la vie de quartier) mais aussi globalement dans les diverses dimensions de la vie quotidienne :

- Assurer le bien-être au travail (6^{ème} thème choisi sur 17, comme contribuant au bien-être), ce qui comprend la prévention des risques professionnels ;
- Limiter les autres risques de stress dans le quotidien, par exemple l'agressivité entre piétons, cyclistes et automobilistes ;
- Permettre l'épanouissement physique et psychique (qui passe aussi par une forme de proximité : le lien social).

a-2 Une question d'espace de vie, d'identité

Les réponses réunies indiquent un attachement particulier au territoire de vie et une volonté de s'y réinstaller, ou bien d'y rester quand on évoque un déménagement potentiel ou un changement d'emploi : dans ce cas, le périmètre métropolitain est privilégié par les répondants, quand ils forment

des vœux de relocalisation, et même au sein de la même couronne s'il faut changer de commune (respectivement, en changeant de quartier de Strasbourg).

Ainsi, à travers la question du logement¹⁵ (sa localisation est l'un des premiers facteurs de choix : mon quartier, mon lieu de naissance, une petite commune...), la recherche de proximité est confirmée pour l'habitation, en lien avec un accès facile aux services et aux commerces, à la nature (forte attente en espaces verts dans les quartiers), à l'offre culturelle et de loisirs, au travail, à l'offre éducative. Une attention forte est portée au quartier ou « village », avec une connotation généralement positive de ces échelles de vie quotidienne.

Les relations transfrontalières intègrent totalement ce même registre de la proximité. La disparition partielle de la frontière est soulignée comme un facteur positif et rassurant, qui réconcilie l'international avec la taille humaine. Pour reprendre une expression du *verbatim* : « Une sensation de liberté de passer d'un pays à l'autre avec tant de facilité, et cette liberté fait maintenant partie de notre quotidien ». Les coopérations connues des habitants concernent essentiellement des actions locales, directement accessibles aux citoyens et s'inscrivant dans leur quotidien immédiat : ainsi les structures éducatives mixtes, et notamment la crèche transfrontalière, sont bien identifiées, de même qu'Infobest¹⁶.

a-3 Un ancrage dans les échanges sociaux et les activités concrètes (y compris professionnelles)

L'échelle du bien-être est fortement liée à la personne, à ce qu'elle vit au quotidien, à travers ses multiples activités.

Par exemple, les relations transfrontalières sont attendues sur des actions concrètes comme le Tram, l'emploi, l'éducation. Le trafic automobile, avec ses bouchons et sa pollution sont vus (et déplorés) comme un véritable marqueur frontalier. Un frein indéniable au développement d'un réel sentiment de proximité entre les deux rives du Rhin tient aux « infrastructures insuffisantes » qui cassent la continuité et donc la proximité. Des témoignages montrent que ce n'est pas forcément la différence linguistique qui crée le plus la distance.

Les activités doivent également répondre aux attentes de chacun : des services « cousus mains » sont attendus, de plus en plus pointus et proches de chaque individu : c'est principalement le cas pour les activités culturelles, sportives et de loisirs ou les transports en commun. L'offre actuelle sur notre territoire pourrait être complétée, comme sur le champ des activités familiales ou pour les tout-petits.

Bien correspondre au quotidien nécessite de s'adapter aux temps et mode de vie des habitants : à titre d'exemple, le stationnement des vélos est jugé insuffisant et inadapté aux nouveaux équipements individuels et aux pratiques.

Le bien-être s'appuie également sur **des relations humaines qualitatives, respectueuses des personnes**. Si le thème des « relations avec l'entourage » se positionne au 10ème rang de notre « palmarès des 17 thèmes », une majorité de personnes l'ayant choisi déclarent avoir des personnes sur qui compter en cas de besoin et les 2/3 sont satisfaites de leur vie sociale.

Si les citoyens expriment un désir légitime de bien-être dans tous les aspects de leur vie quotidienne, les collectivités locales ne sont pas toujours à même de leur apporter le confort et la protection souhaités, car les problématiques concernées sont diversement liées au territoire et les leviers d'action sont largement partagés avec d'autres acteurs - publics et privés.

¹⁵ Comment va la vie ? France - OCDE 2017 : le logement est le lieu de repos et de sommeil offrant sécurité, intimité et espace personnel, permettant d'élever une famille (=foyer) : il est le premier poste de dépenses de nombreuses familles.

¹⁶ Réseau des instances d'information et de conseil sur les questions transfrontalières du Rhin supérieur - <https://www.infobest.eu/fr>

Par exemple, les répondants ont beaucoup évoqué **le bien-être au travail et les questions de santé**. Un riche *verbatim* est disponible sur ces sujets, mais nous avons choisi de nous concentrer sur les observations qui impliquent le plus l'action possible de la collectivité territoriale - soit par des politiques directes, soit par la négociation avec d'autres niveaux de gouvernance et d'autres acteurs.

Dans le domaine de **l'organisation du travail**, il n'est pas facile d'intervenir sur des problèmes de fond comme le fait que « de vieux modèles managériaux prédominent » (on trouve même l'expression de « management par la peur »), ou que le travail soit « peu valorisant et mal rémunéré ». En revanche, certains aménagements du travail suggérés pour apporter du bien-être physique ou de la flexibilité favorable aux rythmes de vie des employés peuvent faire l'objet de réflexions publiques, en lien avec les équipements urbains et en négociation avec les entreprises concernées.

Par ailleurs, un certain nombre de remarques concernent le système hospitalier ou d'autres établissements publics et parapublics pourraient trouver des solutions au niveau métropolitain. On peut relever des remarques de ce type : «Hôpital de l'Elsau : sale, vétuste voir insalubre, manque de moyens» ; «l'hôpital (...) devient une entreprise avec les conséquences de restrictions de budget peu compatibles avec la relation d'aide non quantifiable » ; «Catégorie C fonction publique hospitalière... Absence de reconnaissance». Dans le dernier cas, peut-il exister une action locale ?

L'impact des mauvaises conditions de travail sur la santé est souvent souligné, tout autant que l'impact de la rationalisation budgétaire des organisations de santé sur la qualité des soins. Quel que soit le bout par lequel on prend le problème, on voit que la perception du mal-être implique souvent le triptyque organisation du travail - respect des humains - santé. Si une des principales dimensions du bien-être déclarée par les habitants est le sentiment de protection et d'harmonie, il convient d'aborder de front une des grandes contradictions des sociétés contemporaines, à savoir la rationalisation productiviste qui nous éloigne de l'humain. Parmi les solutions avancées par les déclarations recueillies, on relève :

- une attention portée à la communication professionnelle : « Il serait intéressant de former les responsables des équipes d'entreprises à la communication non violente » ; « Tous les salariés, cadres... devraient obligatoirement suivre des formations en programmation neurolinguistique » ;
- la recherche d'une autre conception de la hiérarchie : «Organisation culturelle avec pratiques pyramidales à la française» et l'exigence de considération et de respect, y compris de la part des collègues («Très mauvaise ambiance, pas de soutien entre collègues»).

b-Assurer un bien-être accessible à tous

Les études internationales sur le bien-être ont abondamment montré que cette perception est très relative, mais d'une manière qui peut paraître contradictoire : les individus tirent une importante satisfaction de se savoir plutôt mieux lotis que les autres sur tel ou tel point (leur position relative compte plus que le niveau brut de l'indicateur concerné) ; cependant la prise de conscience du malheur d'autrui n'est généralement pas réjouissante et l'observation de fortes inégalités dans la société est anxiogène.

On retrouve cette complexité des représentations mentales dans les réponses à notre enquête. A propos de beaucoup de questions la vision du bien-être apparaît très autocentrée, alors que pour près de 80% des répondants le bien-être est déclaré à la fois individuel et collectif (11% le déclarent même principalement collectif). Témoignent aussi de l'attention portée aux autres le nombre et la richesse des réponses à la question « des initiatives à prendre pour assister les personnes en difficulté ». Voici un exemple de vœu formulé par un répondant : «Que beaucoup retrouvent de l'enthousiasme et de l'envie dans leurs activités professionnelles voire personnelles».

b-1 Si l'argent ne fait pas le bonheur, il y contribue - particulièrement pour certains¹⁷

Dans le contexte qui vient d'être décrit, les indicateurs en termes de revenus sont à considérer avec prudence. L'aspect financier est régulièrement évoqué comme frein au bien-être, quand bien même les revenus arrivent en 13^{ème} position dans le classement des thèmes y contribuant. Il prend alors la forme des tarifs des services, du prix du foncier ou de la santé, du montant des salaires. . . , avec parfois avec un décalage entre les « envies de » et le contexte économique et sociétal.

Les moyens financiers impactent les postes premiers de la vie quotidienne et les activités: « De l'argent pour vivre dans un logement, acheter à manger, se soigner et faire du sport ». Il est cependant évident que la contrainte budgétaire ou le mur des dépenses jugées incompressibles varient beaucoup d'un individu à l'autre, particulièrement en fonction du niveau de richesse, sans doute aussi des différences en matière d'éducation et de culture.

Le coût de la vie est souvent jugé « prohibitif ». Les taxes en font partie et sont mises au rang des désavantages de certaines parties du territoire de l'Eurométropole - dans une perception comparative du bien-être. En effet, les habitants des communes périphériques considèrent ne pas avoir « les mêmes avantages que les habitants de Strasbourg », payer « des impôts locaux similaires à ceux des grandes villes de l'Eurométropole » sans avoir. Nous en tirons la conclusion que la question de l'inclusion géographique au sein de l'agglomération reste un sujet à traiter et devrait faire l'objet d'une communication spécifique (particulièrement la tarification sociale, solidaire, la gratuité de certains services, etc.).

D'une manière générale, la question des revenus est naturellement posée en relation avec les composantes du coût de la vie, et c'est là qu'on attend une politique métropolitaine : si la ville ne peut pas me donner plus de revenus, elle peut en revanche réduire certains de mes coûts (ou pas. . .).

* **Le coût du logement** Les inégalités géographiques sont particulièrement liées au logement, en raison du coût de ce poste de dépense dans le budget des ménages : « Le prix en premier, sachant que le loyer représente la moitié de mon salaire ». Du coup, dans les critères de choix, le prix précède le confort, la surface ou la consommation d'énergie. « J'apprécie mon quartier, mais nous sommes étouffés par les taxes qui nous empêchent d'améliorer l'isolation et l'aspect de notre maison » ; « J'aimerais y rester surtout. Mais les tarifs deviennent exorbitants (dès lors que l'on cherche plus grand) ».

Pour analyser le rapport entre le bien-être et le revenu, il faut vraiment tenir compte de la diversité des situations économiques et l'organisation géographique de la métropole est au cœur du débat (différentiel de revenus et de coût du loyer entre France et Allemagne).

* **Le coût de la santé** est également un élément très discriminant et les commentaires évoquent clairement une médecine à deux vitesses (fractures sociales et territoriales) : « Il existe des inégalités sociales et territoriales de santé, selon le niveau social, économique et selon le lieu de vie précis dans l'Eurométropole de Strasbourg ».

* **Faciliter l'accès à la culture**, aux sports passe notamment par la tarification de ces services : les répondantes ont connaissance des dispositifs en place (référence implicite à la carte culture, dont l'accès a été modifié et systématisé pour la rentrée universitaire 2018) et démontrent un souci de solidarité et d'équité d'accès : « la ville fait déjà des efforts pour permettre à plus de monde d'y avoir accès mais il s'agit surtout -et malheureusement- de différences de niveau social entre ceux qui font du sport et ont des activités culturelles face à ceux qui ne peuvent pas ».

17 Comment va la vie ? France- OCDE 2017 : le niveau de revenu permet d'obtenir un meilleur niveau de vie et donc de bien-être. Des ressources plus importantes peuvent également faciliter l'accès à une instruction de qualité, à des services de santé plus performants et à un meilleur logement.

* **Le secteur des transports** illustre lui aussi les interrogations liées au tarif des services et à la situation géographique: « Pour me rendre d'Illkirch à Strasbourg en tram il est préférable financièrement de démarrer ma voiture pour faire 2 kms pour la stationner au relais tram puis prendre le tram avec mon conjoint et mes 2 enfants plutôt que de laisser ma voiture au garage et de prendre bus et tram. Il faut adapter la tarification tram aux trajets ponctuels qui sont trop chers pour une famille». Le coût du service, son mode d'organisation et de financement sont également interrogés : « Le prix du ticket tram devient prohibitif, équilibrer le prix global des transports public/privé selon les externalités négatives générées ». La baisse des tarifs est demandée par 11% environ des répondants. La question de la gratuité est même soulevée par 7%, dont une part propose la modulation selon les moments (dimanches, jours fériés, après 19h), les lieux (depuis et vers les parkings relais) ou en faveur de certains publics (retraités modestes, jeunes, enfants, cyclistes en cas de pluie). Quelques personnes citent les exemples de villes ayant adopté la gratuité des transports en commun comme Niort et Dunkerque.

b-2 Des motivations plus collectives

La tarification des services publics est par ailleurs évoquée dans un autre cadre que celui du bien-être individuel. Les politiques tarifaires peuvent avoir des objectifs politiques de type incitatif ou éducatif et les citoyens y sont aussi attachés. C'est le cas de la création d'habitudes de fréquentation dans le domaine culturel: « Proposer des tarifs accessibles aux moins aisés, quitte à les appliquer à des journées dédiées à un public peu ou pas initié aux us et coutumes requis à l'appréciation de ces modes d'expression, et ainsi susciter un partage de découverte élargie ». On trouve évoquée la possibilité de journées portes ouvertes ou de parcours de découvertes pour s'ouvrir sur de nouvelles pratiques ou expériences de spectateur: « Des périodes spécifiques proposant une réduction de tarif comme "le printemps de cinéma" etc. ».

Si beaucoup considèrent la politique tarifaire d'une manière indifférenciée, le spectre des réponses illustre la variété des pratiques culturelles et sportives. De nombreuses réponses ne détaillent pas quelles seraient les politiques tarifaires à faire évoluer et abordent le sujet d'une façon très générale : « Horaires, tarifs, équipements » ; « Tarifs parfois excessifs », mais quand les réponses sont plus détaillées il apparaît difficile d'en faire une synthèse et encore plus de discerner un consensus d'action. On voit émerger toute la diversité des publics de l'Eurométropole : familles, étudiants, jeunes, seniors, personnes handicapées, revenus modestes... La priorisation des publics à cibler est une gageure, alors même que la question de l'accès de tous à tous les services est un objectif général auquel est attachée une large proportion des citoyens comme nous allons le voir.

b-3 Eviter l'exclusion de catégories particulières (marginalisées ou pas)

Il s'agit d'adapter les prestations, notamment publiques (services et équipements), à toute la population, dans toute son hétérogénéité.

* **L'inclusion de tous** s'appuie sur le souhait exprimé d'une agglomération mixte, y compris au centre-ville, qui respecte la diversité et refuse les ghettos. L'accès à la cité doit être ouvert aux plus défavorisés, le traitement des disparités territoriales et sociales étant alors un chantier en soi. La justice sociale implique de desservir toutes les zones, notamment les quartiers très peuplés et mal desservis. C'est un objectif de la politique des transports.

En matière de santé notamment, il apparaît nécessaire de cibler les actions sur les pathologies et quartiers prioritaires. L'attente exprimée pour traiter les inégalités en matière de santé illustre ce souhait d'inclusion et de renforcement de la présence et du temps médical sur toutes les catégories de population et sur tout le territoire: « Accès variable selon le statut des patients » ; « Insuffisant pour les populations des quartiers dits sensibles accessibilité aux soins et à l'information non identiques pour tous ». Il est frappant d'observer le nombre de répondants qui sont très conscients que la définition du territoire de

l'agglomération doit être interrogée, car les fonctions métropolitaines remplies concernent toute une zone de polarisation : « L'offre semble si vaste et de niveau diversifié qu'elle attire des villes d'autres régions et du lointain ».

Une meilleure couverture territoriale attendue, voire une déconcentration de l'offre culturelle ou sportive, s'est exprimée soit de manière générale, invitant à la déconcentration des animations et équipements - « (...) c'est la centralisation culturelle qui embête un peu... » ; « Créer de nouveaux lieux culturels hors centre-ville, soit sur des cas particuliers : « Une bibliothèque à Schiltigheim... » ; « Re-déplacement de la médiathèque de HautePierre - revitaliser HautePierre ».

Le thème des transports en commun est lui aussi particulièrement sensible dans sa dimension d'accessibilité à tous : cas des femmes enceintes, des parents de jeunes enfants, des personnes à mobilité réduite... Des solutions techniques sont avancées pour ce besoin d'accompagnement: adaptation des trottoirs, la présence d'ascenseurs, places adaptées, accès aux heures de pointe...

* L'inclusion passe également par une définition et une **organisation des services adaptés aux modes de vie actuels**. Sont alors évoquées les questions d'horaires d'ouverture, de souplesse de fonctionnement, d'accès aux sites...

Concernant **la santé**, quelques demandes ont été émises pour le respect des horaires de rendez-vous, l'ouverture de créneaux mieux adaptés aux personnes en activité.

La culture et le sport sont un autre domaine où un accès non discriminatoire passe par des horaires plus souples et adaptés. On observe certes des attentes différentes en fonction des publics, les répondant-es formulant des propositions à travers le prisme de leurs propres attentes. Par exemple certains formulent des demandes relatives aux matinées (activités sportives douces, aquagym, « offre culturelle »), alors que le gros des demandes apparaît plutôt centré sur les soirs et week-end pour répondre aux besoins des personnes ayant une activité professionnelle aux horaires « standards » ou aux familles. D'autres commentaires sur les horaires concernent la garde d'enfants pendant les loisirs des adultes (à envisager sur site), le développement d'offres pour les familles, le lien avec les rythmes scolaires. A souligner également : la question de la relative inadéquation des horaires pour ceux qui habitent hors Strasbourg. Les remarques suivantes illustrent globalement la demande d'élargissement générale des horaires d'ouverture : « Des plages plus large (soirs et week-ends) » ; « Plus de propositions le week-end pendant les vacances scolaires comme à Baden-Baden » ; « Essai d'ouverture au-delà de 18h (jusqu'à 20h-22h) une fois par mois voire par semaine avec au préalable une information efficace au public ».

Certains équipements emblématiques sont particulièrement visés :

- pour **les médiathèques**, est évoqué l'élargissement des horaires en particulier avec l'ouverture dominicale ou une ouverture 24h/24, 7j/7 comme cela se fait parfois à l'étranger. Certaines propositions sont plus modérées : « Ouvrir au moins une des grosses médiathèques du réseau les dimanches et lundi » (ex : BNU) ; « Ouverture en nocturne des médiathèques de la ville 2 fois par mois » ; « Ouvrir les bibliothèques (Malraux) 1 ou 2 soirs/semaine » ;
- **les piscines** : « Les piscines ferment très souvent trop tôt. » ; « Horaires piscines à adapter aux professionnels: tôt ou tard accès à la piscine » ; « (...) plus d'horaires d'ouverture bassin enfant dans les piscines durant l'année ».

* Faciliter l'accès de tous (publics et privés) aux activités proposées peut également passer par **des infrastructures mutualisées** : une optimisation de l'utilisation des infrastructures existantes est finalement dans l'intérêt de tous, qu'elle concerne les salles de répétition pour la danse, la musique, le théâtre, ou encore la pratique du sport, etc. : « Multiplier les salles à disposition des associations et des habitants pour leurs propres initiatives » ; « La ville pourrait mettre des lieux à disposition aux associations sportives pour faciliter les accès illimités et l'équipement installé définitivement » ; « Ouvrir les stades

plus souvent pour une utilisation hors association (courir le soir) ». Les structures culturelles, sportives et de loisirs pourraient aussi se coordonner avec d'autres lieux de vie et répondre à cette remarque liée à l'animation de la ville, en particulier la nuit : « Ouvertures des bars et restaurants en adéquation avec les activités culturelles ».

Mais les transports en commun sont également pointés en matière d'horaires (cadencement) et de fréquence, comme de flexibilité (heures de pointe, heures creuses, mode de transport): « Les trams s'arrêtent un peu tôt selon moi (0h30 contre 2h dans certaines villes) » ; « Rotation plus fréquente des bus aux heures de pointe pour éviter la promiscuité. » ; « Cadencement des bus l'été ».

Adaptation à des catégories d'usagers: « Minibus électriques de quartier en maraude le soir le dimanche » ; « Navettes de bus pour les personnes âgées à généraliser » ; « Les trains ter sont bien pour le travail, mais peu adaptés pour les loisirs (trop peu de train aux heures tardives) ».

Rationalisation du réseau et de son fonctionnement: « Développer les lignes transversales dans les transports en commun afin que les temps de trajet ne soient pas supérieurs en transport en commun à ceux en voiture » ; « L'intermodalité avec le train n'est pas bonne pour Lingolsheim question horaires » ; « Améliorer la fréquence des trams. (...) Est-ce si compliqué d'en avoir un toutes les 5 min à la place ? » ; « Feux mal synchronisés avec les trams: créent des bouchons inutiles ».

b-4 Un accès facilité à la cité et à ses activités

Cette question est abordée en termes de lisibilité de l'offre et de souplesse d'utilisation.

***Une offre lisible, compréhensible**

Une information exhaustive, facilement accessible et personnalisée est régulièrement évoquée pour répondre aux besoins des habitants en matière de compréhension et de lisibilité de l'offre sportive, culturelle et de loisirs sur le territoire métropolitain, mais aussi dans le cadre des relations transfrontalières ou encore dans la fréquentation des transports en commun. Elle implique des croisements entre partenaires et une coordination à l'échelle métropolitaine.

On note, par exemple, une mention spécifique du cas des « nouveaux habitants » pour lesquels un recensement des activités serait facteur d'intégration à la vie locale.

Les supports et vecteurs d'information sont pourtant présents sur l'agglomération, peut-être méconnus, en trop grand nombre ou mal coordonnés.

Si les répondant-es ont généralement conscience d'être face à une offre généreuse et variée, il est cependant difficile de naviguer entre les différentes structures, programmations, formules d'abonnements, tarifs... culturels ou sportifs : « Difficultés à s'y retrouver dans toute l'offre existante. » ; « Accès à l'information, paradoxalement de plus en plus difficile avec la multiplication des outils d'information ». La solution, aussi complexe soit-elle, tient sûrement en quelques mots : « Améliorer la communication » et « Meilleure coordination (...) » et appelle des solutions pragmatiques (« Trouver les voies de diffusion de l'information sur les activités (...) en fonction des publics que l'on veut toucher. » ; « Guichet unique ».

Il serait, selon les répondants, possible de coordonner et simplifier l'accès à l'information avec :

- un recensement général et exhaustif des événements à la fois publics et privés du territoire, et une meilleure communication autour de ces derniers : en présentiel (« guichet unique »), sur papier (« magazine »), ou en version dématérialisée (plateforme dédiée par exemple). « Mon travail me prend beaucoup de temps et je me perds un peu en recherche sur internet pour trouver quelque chose d'intéressant. » ; « Les rendre visibles sur un portail unique, qu'elles soient d'initiative privée ou publique ».

- une présence plus affirmée des structures et/ou de l'Eurométropole /des communes sur les réseaux sociaux : « Créer des newsletters avec possibilité de personnalisation par l'abonné » ; « (...) avec possibilité d'alertes » ; « Journal ou blog listant les activités pratiquées par telle association ou club sur l'EMS », en s'inspirant de dispositifs existants (ex : Greenroom¹⁸ , Lyon Citycrunch¹⁹)

En matière **transfrontalière**, la barrière de la langue est la difficulté la plus largement citée. Certains précisent, et regrettent, que cela découle de défaillances du système scolaire, rendant difficile un apprentissage continu et prolongé de la langue. Au-delà des cas individuels il est aussi mentionné à plusieurs reprises que cette absence de maîtrise de la langue allemande est d'autant plus flagrante et regrettable chez les « commerçants, restaurateurs » mais aussi les « services publics » strasbourgeois. Dans la perspective de faire véritablement vivre le caractère transfrontalier de l'Eurométropole, une meilleure maîtrise de la langue de l'autre au sein, au moins, des services directement concernés, paraît de toute façon être une étape indispensable. Cette question est indissociable de celle du manque d'informations pour se comprendre et partager qui est aussi mis en avant par les répondant-es. (« Ce serait bien d'avoir les informations dans les deux langues à Strasbourg et Kehl »). Une presse bilingue manquerait actuellement pour notamment partager l'information (télévision, presse écrite, sites internet...). La coordination de l'information (ex dispositifs de vignette dans chaque pays) est également au cœur de la lisibilité de celle-ci et de la compréhension des services, droits et obligations.

Le domaine des **transports en commun** n'échappe bien entendu pas à cette demande d'une plus grande lisibilité de l'offre, notamment dans l'optique de « faire le bon choix », en toute conscience : l'information endosse alors un rôle de pédagogie incitative. Une vision globale et complémentaire des modes de transport est aussi attendue : « Mettre en place une application mobile pour faire un itinéraire CTS » ; « (...) imperméabilité entre les offres de transport ici et en Pays de Bade » ; « Concernant les transports en commun à quand le lien entre TER et TRAM ? Le réseau ferroviaire autour de Strasbourg est presque abandonné alors qu'il est tellement pratique. (...)».

En termes d'information, les usagers attendent également de la fiabilité : « Des chauffeurs de tram et de bus qui parlent, expliquent les raisons de blocages et des retards. » ; « (...) intégrer les horaires de transports en commun sur Google Maps y compris les bus ».

***Une offre souple, adaptable, coordonnée**

L'information doit s'adapter aux besoins des usagers. Ces derniers sont en attente d'une formulation simple et coordonnée des abonnements, qui les rendrait plus lisibles et attractifs.

Cette piste de réflexion a été évoquée à la fois pour les structures culturelles et sportives, tant pour l'expérience de spectateur que pour la pratique d'une activité. La création d'un pass ou d'une carte permettant de s'abonner à différents lieux en une seule fois est une piste de nombreuses fois citée dans les réponses recueillies : « Un abonnement qui permettrait de concilier plusieurs genres : cinéma, théâtre, opéra, spectacles divers » ; « Créer un portefeuille transversal de spectacles (un portefeuille qui me permette d'aller voir une pièce que j'aurais choisie au TNS, un spectacle de danse que j'aurais choisi à Pôle sud, etc... »).

L'expression « **Badgeo culture** », regroupant à la fois évènements et pratiques culturels et sportifs, est évoquée, permettant de faciliter les démarches et l'accès à certaines activités, quels que soient les publics : « (...) Pass multi activités. Parcours dédiés entre plusieurs activités, reliées par une même thématique. (...) » ; « Une facilité pour les inscriptions (en ligne) pour les activités des enfants versus faire la queue pendant des heures »).

¹⁸ <http://www.greenroom.fr/>

¹⁹ <https://lyon.citycrunch.fr/>

On peut donc imaginer un « guichet unique », la création d'une plateforme groupée pour des inscriptions en ligne, ou encore une carte à prix attractif donnant accès à divers lieux, notamment des salles de musculation / fitness, des événements et cours. Ces abonnements combinés pourraient également inclure les transports.

* Une offre multimodale équilibrée

Dans ce domaine, la prise en compte des usages différents (quotidien/exceptionnel ou selon le public concerné) fait l'objet de propositions :

« Le vélo n'a pas suffisamment de place. Il faudrait promouvoir le vélo par des aides financières(...). A contrario, il faudrait aussi pouvoir utiliser sa voiture, lorsque l'on en a de vrais besoins (aller à l'hôpital), c'est à dire contraindre la voiture de tous les jours, pour laisser la place à la voiture occasionnelle indispensable (...) ».

La thématique de l'automobile et souvent abordée pour demander une politique plus subtile que le découragement systématique actuel :

« Meilleur équilibre à trouver: ne pas systématiquement contraindre les voitures en pensant notamment aux personnes âgées et aux véhicules de secours, moins de grèves à la CTS surtout les jours de bac pour inspirer confiance aux transports en commun » ; « L'utilisation de la voiture est une nécessité compte tenu des contraintes liées aux enfants en bas âge (horaires école, courses...) » ; « Arrêter de stigmatiser les utilisateurs de voiture (tout le monde ne peut pas se déplacer en transport en commun ou en vélo!) (...) ».

2- LE DOUBLE ENJEU D'UNE URBANISATION QUALITATIVE ET DE L'ADAPTATION DES MODES DE DÉPLACEMENTS

Les facteurs du bien-être sont intimement liés et les différents thèmes identifiés doivent être traités de manière globale, comme un tout indivisible. Cette imbrication forte est souvent source de contradictions (exemple : plus de logements en ville à proximité des services et plus d'espaces verts à côté de chez soi) mais révèle aussi de fortes corrélations.

La thématique santé en est une parfaite illustration en ce qu'elle est associée, dans les *verbatim*, à :

- des choix de vie personnelle et sociale
- la qualité de l'alimentation et les modes de consommation
- l'information et la prévention
- les moyens financiers
- les modes de transports
- le cadre de vie
- les conditions de travail
- la spiritualité et l'équilibre psychologique.

Au sein de ce système complexe à analyser, on voit cependant ressortir quelques grandes lignes structurantes. Deux groupes thématiques sont très fortement interconnectés: celui du cadre de vie et celui des modes de déplacement

a-La qualité du cadre de vie, élément central du bien-être

Les choix d'urbanisation impactent bien la vie quotidienne et la perception du territoire. Pour assurer la viabilité de la ville, des arbitrages doivent être faits entre logement, circulation et espaces libres.

a-1 Les choix d'aménagement urbain : un équilibre à trouver

L'évolution démographique et la densité de population sont perçues comme sources de problèmes environnementaux: « (...) Le territoire est très peuplé, sa qualité de vie est meilleure que d'autres métropoles de France. Cependant, elle n'est pas suffisante et elle pourrait même diminuer avec cette population croissante. Il faudrait donc essayer de bien "gérer" cet accroissement de la population et les défis environnementaux nombreux à ce jour (...) ».

***La préservation des milieux naturels**, deuxième item choisi pour définir le terme « environnement » (volume 1 page 33) est liée, dans les réponses, à la pollution lumineuse, au bétonnage réalisé aux dépens des espaces naturels vierges (différenciés des parcs et jardins), à la préservation de la flore et de la faune. La préservation de ces espaces s'inscrit elle aussi dans l'actualité de l'été 2018. Certaines réponses étaient prémonitoires : « (...) les villes souffrent de manque d'espaces verts pour faire baisser les températures ! » ; « Aucune réflexion sur la canicule » ; « Centre-ville et proche banlieue intenables par les temps de grande chaleur - manque d'air et d'arbres, de parc arborés en plein centre-ville(...) ».

La question de l'urbanisation est aussi reliée à la question de la prévention des inondations (imperméabilisation des sols, adaptation des réseaux...).

Une forte attente est par conséquent exprimée pour **plus de nature, de végétation en ville** (arbres, milieux naturels, verdure, parcs urbains, prairies, zones humides...), moins de minéralisation des sols et des modalités d'entretien respectueuses de l'environnement (produits phytosanitaires, usage des pesticides dans les jardins privés) :

«Attention, les végétaux sont un formidable moyen de lutter contre la pollution de l'air et contre la chaleur en ville ! Ne les détruisons pas, alors qu'ils mettent longtemps à pousser ! (...) ! Pourquoi, mais pourquoi les responsables politiques laissent-ils faire des choses aussi aberrantes, si contrairement au développement durable ! Ils sont censés représenter les citoyens, et la grande majorité des citoyens est contre la destruction des milieux naturels, si précieux pour notre santé physique et morale ! » ; « Les projets de réaménagement/réhabilitation en centre-ville n'incluent pas suffisamment d'espaces verts : place du château, place d'Austerlitz, presque île Malraux, Rivétoile, ... ».

Maintenir des espaces libres et naturels : « Strasbourg est une ville polluée, bruyante, sale dans son centre (...), encombrée, stressante et manque cruellement de "ceinture verte" et de parcs pour décompresser de cette pression pour les enfants comme les adultes » ; « (...) les projets commerciaux d'ampleur en centre-ville et la construction d'immeubles comme les tours Black Swan et le Primark auraient pu laisser place à la création d'espaces verts et à la plantation d'arbres au lieu de ne faire que le bonheur des constructeurs, des investisseurs et des multinationales... »

L'affectation des terres²⁰ et le rôle joué par l'agriculture (pollution-pesticides, manque de biodiversité, monoculture intensive et alimentation bio) sont interpellés par les répondants :

« (...) La ceinture verte est, elle aussi indispensable: tout "grignotage" sera une perte définitive pour la communauté. » ; « Arrêter de construire sur des terres agricoles de qualité, privilégier les reconstructions sur des friches »

L' **activité industrielle** est également pointée du doigt en termes de risques (pollution, risque SEVESO au Port du Rhin). On peut rajouter certains équipements collectifs comme l'incinérateur (« imposer à l'incinérateur des filtres plus efficaces »). Le problème réside dans la proximité de telles activités avec le milieu urbain. La situation va s'aggraver avec l'urbanisation des friches du Port. On demande la création effective de zones logistiques en dehors de la ville pour éviter le transit de camions (cf. lien avec le PLUi).

Les pollutions visuelles (publicités) et lumineuses sont évoquées de façon plus marginale dans la préservation du cadre de vie.

***Un soin particulier à apporter à l'urbanisation de toute l'agglomération**

« Veiller à ce que Strasbourg ne soit pas une vitrine au détriment de communes de la métropole comme s'il y avait des "frontières" entre elles ».

Les habitants ont formulé des attentes qualitatives en termes de cadre de vie dans le choix du **logement**. Le premier critère concerne la qualité du lieu (calme, sécurité, qualité de l'air, confort d'une maison individuelle avec un jardin si c'est possible). Le second critère concerne la proximité des réseaux et services (agrégeant travail, écoles, réseau social).

Un enjeu fort apparaît aussi sur la qualité technique de l'habitat (isolation, bilan énergétique, qualité de l'air intérieur, couleurs des façades...) dans un contexte d'adaptation au changement climatique.

L'activité commerciale gagnerait à être mieux répartie entre centre-ville et périphérie : « Une explication sur l'activité commerciale, qui fait partie de l'environnement de vie, pas seulement matérielle. Le centre-ville est pollué par des excès de certaines activités (...) Le problème n'est pas tant l'overdose qui peut correspondre à un besoin voire une nécessité économique, mais l'absence de commerces plus orientés vers les besoins de l'habitant. Ces commerces sont déjetés vers les zones commerciales extérieures, quand les petits commerces qui proposent ces produits, souvent plus originaux et moins produits en Chine, survivent péniblement avant de fermer. Faites une enquête sur ce type de commerce, quelle est la cause? Probablement en partie des frais de tenue de commerce hors proportion avec leur activité. Il y a à trouver un juste équilibre, j'ai conscience que cela est difficile à réaliser, mais ce questionnaire a pour but de passer des messages idéalistes voire utopiques »

Manifestement peu séduits par certains choix d'urbanisation, les habitants regrettent la **densité du bâti** de la ville, les **choix architecturaux** et l'évolution de leur environnement direct.

La « densification exagérée » engendre du trafic et des difficultés de stationnement : « Ils veulent construire la ville sur la ville mais ils oublient les garages et parkings à imposer aux urbanistes » ; « il y a une multiplication des constructions sans se préoccuper des modalités de déplacement ou de stationnement » ; « La politique de la ville de réduire les voitures en ville en supprimant des possibilités de stationnement me paraît complexe. Il n'y a pas moins de voitures, et cela ne réduit en mon sens pas la pollution. Il me paraît plus approprié de rendre des rues piétonnes comme cela sera fait au quai des bateliers » ; « En ce moment vous construisez sans prévoir de quoi s'ébattre dehors pour les gosses et les jeunes ».

Une véritable incompréhension apparaît dans beaucoup de commentaires vis-à-vis des choix urbanistiques et architecturaux faits par la municipalité. On souhaite « Limiter le nombre de permis de construire sur la Robertsau (disparition programmée des espaces vacants et densification clairement recherchée à des fins de fiscalité locale...) ». On espère l' « émergence d'un urbanisme audacieux sur notre territoire, qui mette fin au bétonnage à outrance, à la construction de vilaines tours d'immeubles moches en ramenant au contraire de la verdure, des matériaux plus naturels et des constructions à échelle humaine ». On aimerait « (...) construire avec un toit (ras le bol des cubes) - intégrer du grès dans les nouvelles constructions ». Une habitante du quartier Eco Danube parle de « bâtiments moches à l'extérieur et complètement biscornus à l'intérieur ».

Pour ce qui est de la vie dans l'espace transfrontalier de la métropole, un facteur de dégradation du bien-être immédiat est l'existence de bouchons à la frontière - une perte de temps significative, sans parler de la pollution qui en résulte. Non seulement cet axe devrait être délesté d'une partie du trafic international qui l'emprunte, mais certains commentaires expriment la crainte de voir l'engorgement renforcé par la densification du quartier du Port. D'un autre côté, les espaces à urbaniser à Kehl, près de la gare, ont été évoqués comme une piste à explorer pour « desserrer l'urbanisation du centre-ville » : cette hypothèse est à mettre en lien avec l'avis rendu par le Conseil de développement en 2016 sur le PLUi pour une réflexion à 360° sur l'aménagement du territoire transfrontalier, en collaboration avec la ville de Kehl.

L'environnement (Jardin des 2 Rives) est présenté comme le second élément d'attractivité du territoire transfrontalier pour les allemands et les français. Au-delà du cadre de vie agréable, ce sont bien des enjeux environnementaux²¹ qui sont pointés par les réponses: « (...) se comporter dans le total mépris de la planète. Où est la supériorité de notre intelligence si elle conduit à saborder nos avenir ». Les projets de densification urbaine autour du Rhin, ne sont donc pas toujours bien reçus.

***Les enjeux identifiés relèvent également des comportements, des choix de ressources et des modes de consommation.**

Le respect des espaces publics entre régulièrement en ligne de compte. Les déchets dans les rues, sur les quais dans le cours d'eau longeant la place de l'Étoile, le long des montées d'autoroutes, sur le bord des routes, sur la voie publique dans le quartier de l'Esplanade et l'Elsau, dans la nature ... sont stigmatisés, quand bien même la présence des déchetteries est bien rappelée. La question de la propreté des espaces est abordée sous l'angle du comportement humain (tabac, déjections, odeurs) ou de la cohabitation avec la nature (herbes folles, mauvaises herbes, excréments de pigeons...).

Une préoccupation essentielle concerne la production des déchets. Les commentateurs expriment le souhait de la voir diminuer et dénoncent le manque global de civisme :

« J'ai du mal à accepter le manque de civisme qui consiste entre autre à déposer des ordures partout où la ville s'évertue à les enlever, le non-respect des jardins partagés, les tags sur tout le matériel urbain sans parler des murs, les crottes de chiens qui transforment les trottoirs en crottions, les cyclistes sur les trottoirs et les zones piétonnes qui ne respectent rien ni personne etc. » ; « Chercher et proposer des alternatives écologiques et durables (réduire les déchets, le plastique etc.) ».

Les modalités de tri et de valorisation pourraient être améliorées. Sont cités : le nombre de poubelles dans les rues, le recyclage insuffisant du plastique, le rythme de ramassage des poubelles, le même type de tri dans toutes les communes. Le mot « compost » illustre aussi les priorités d'action sur ce thème : « Complexité relative au tri pour les déchets type compost », « (...) absence des bacs à compost promis », « Pas de compost dans les parties communes des logements (donc pas de réduction des déchets) », « (...) aucun dispositif de la ville pour traiter les déchets verts ménagers ».

La question des « énergies renouvelables » revient massivement : « Peu de possibilité de se fournir en énergie renouvelable » ; « impossibilité de s'abonner à un fournisseur d'électricité "propre" » ; « Aucune incitation aux énergies renouvelables pour les immeubles » ; « Absence d'énergie renouvelable : panneau solaire, chauffage eau sur les toits de Strasbourg ». Toutefois, la question du nucléaire n'apparaît pas dans les réponses au questionnaire général (contrairement à la mention faite dans les réponses à Kehl).

On observe une prépondérance de l'idée d'énergie électrique pour les transports dans les réponses des jeunes notamment, pour lutter contre la pollution.

Les modes de consommation sont aussi interrogés, eu égard à leur impact sur la santé (qualité des produits, cantines bio, menus végétariens et vegans à l'université), à l'accès à cette qualité (prix, précarité de certains publics, proximité des points de vente), au gaspillage (surproduction).

²¹ La Tribune - 23 au 29 novembre 2018 - Villes et climat : des destins inextricablement liés

a-2 Une ville à vivre

Pour être durable et agréable à vivre, la métropole doit être exigeante en matière de préservation de l'environnement tout en favorisant un bon équilibre des temps de vie de ses habitants.

*La préservation de l'environnement conditionne l'état de santé.

« Un environnement sain et des infrastructures adéquates limitent déjà les problèmes de santé liés au mal être et au stress ».

Faire le lien entre environnement et cadre de vie²² s'impose naturellement et les répondants ont exprimé cette sensibilité en mettant la qualité de l'air (et donc la pollution) au cœur de leurs préoccupations : « Dans mon quotidien le problème de la qualité de l'air est clairement problématique ».

Identifiée comme la priorité d'avenir en matière d'environnement, la qualité de l'air est de nombreuses fois étagée dans les *verbatim* : « Qualité de l'air de Strasbourg très médiocre ! Impossible de déménager pour préserver notre santé. Prise quotidienne de médicaments pour lutter contre les problèmes respiratoires liés à la pollution de l'air » ; « La qualité de l'air, c'est aussi s'attaquer aux émissions polluantes des industries et des feux de cheminée, pas seulement à celles des voitures » ; « (...) je possède un jardin à la Robertsau, je fais de la culture bio, mais mes légumes ne sont en fait pas bio à cause de la qualité de l'air ! ».

Les **effets sur la santé** (asthme, maladies chroniques, problèmes respiratoires et digestifs, allergies, suffocation,...) sont particulièrement perçus par les cyclistes, les sportifs, les enfants et sont liés aux déplacements au quotidien.

« (...) Ce n'est pas un pot de fleur en centre-ville qui va chasser l'air pollué. (...) Allons vers une vraie réflexion sante- environnement-préservation. Posons-nous les bonnes questions des besoins et de l'utilité des choses... Mettons les hommes et enfants au centre des préoccupations... » ; « La mauvaise qualité de l'air et la pollution sont les points noirs de l'agglomération en matière de santé publique. ».

Ces questions de santé sont intimement liées aux commentaires négatifs concernant les transports et déplacements routiers: les termes relatifs aux bouchons, trafic, gaz d'échappement, voiture, camion... sont très largement récurrents. Ainsi, l'A35 revient à de nombreuses reprises dans le registre des nuisances (bruit et pollutions). Les expressions concernant le GCO, sous l'angle du thème environnement, sont exclusivement négatives : « La création du GCO qui va juste déplacer la pollution dans des endroits jusque-là préservés. La faune et la flore qui vont disparaître alors que les catastrophes climatiques nous montrent que plus que jamais il faut en finir avec les routes et les camions et envisager d'autres alternatives ».

Mais des répondants sont prêts à modifier leurs modes de déplacement vers de nouvelles pratiques pour préserver leur santé et beaucoup interviennent simplement pour dire qu'ils ont déjà adopté des comportements tournés vers les modes de déplacements alternatifs : « Voiture électrique et covoiturage » ; « Acheter un vélo électrique » ; « Utiliser exclusivement les moyens de transports en commun pour se rendre au travail ».

La **qualité de l'eau**, fortement liée au terme « environnement » (volume 1 page 33), est parfois questionnée par certaines observations : « Bonne qualité de l'eau, quelques fois j'ai des doutes... :-/ « (...) goût prononcé de chlore dans l'eau du robinet », « (...) qualité de l'eau potable selon les quartiers de la ville ».

²² Techni Cités n°317 - novembre 2018 - Les espaces verts, atout santé des villes

D'autres nuisances sont identifiées dans notre environnement quotidien :

- les nuisances sonores : pompiers, ambulances, véhicules bloqués dans la circulation, musique à haut volume, églises, en centre-ville, chantiers... L'isolation phonique et les arbres comme antibruit naturel sont donnés en exemple de solutions. Des cas particuliers sont également signalés : circulation dans certains secteurs, aéroport, avions, Laminoirs, autoroute, camions, activités nocturnes dans les parcs, bateaux de croisière...
- bien que moins identifiées dans les contours de l'environnement (volume 1 page 33), les ondes sont ici citées au titre des nuisances (antennes relais, wifi, compteurs Linky...)
- les incivilités, sous diverses formes et notamment les questions de voisinage (bruit, salubrité voire violence), viennent compléter la liste: salubrité des parties communes d'immeuble, absence d'action des forces de l'ordre, insécurité la nuit.

*L'équilibre des temps de vie améliore également la santé

La question de l'équilibre des temps de vie ressort bien entendu sous la thématique des activités professionnelles («Equilibre vie professionnelle et vie personnelle parfois compliqué» ; « Combattre le stress et le rythme de vie que m'impose la société » ; « Continuer d'améliorer mes compétences sociales») et induit des propositions allant dans le sens du développement du télétravail : « Encourager le télétravail en cas de pic de pollution».

Le développement du sport en entreprise (ex : entre midi et deux) peut à la fois être bénéfique pour la santé et les liens sociaux (sous la thématique « équilibre des temps de vie » - volume 1 page 39, le temps libre accordé à la famille et aux amis occupe la seconde place dans le temps libre).

Enfin le « temps » apparaît comme mot clé qui lie emploi et transports: «Temps de déplacement trop long par rapport aux horaires de garde des enfants» ; « Facteur de stress : les bouchons qui engorgent Strasbourg ».

b-Les déplacements : pour un territoire facilement accessible

Les transports sont généralement décrits comme un réel avantage de la vie dans l'Eurométropole transfrontalière. L'enjeu, après avoir construit et organisé la ville viable, est donc de gérer le trafic induit par les aménagements urbains et les modes de vie. Au sein même de Strasbourg, les transports en commun (tram et bus) et les pistes cyclables permettent de tout rendre « accessible sans voiture ». Le nombre de réponses soulignant cela paraît témoigner d'une vraie évolution des mentalités en la matière, la possibilité d'éviter d'utiliser la voiture au quotidien semblant devenir un indicateur de bien-être significatif pour les citoyens. Ce qui amène également à se poser la question de savoir si le meilleur déplacement n'est pas celui que l'on ne fait pas : « (réduire) au maximum les besoins de transport en privilégiant la production locale pour une consommation locale, entre autres..... ».

Une préférence reste manifestement marquée pour le Tram.

« Le tram route du Gal de Gaulle à Schiltigheim aurait permis la suppression de deux lignes de bus vers le centre. Dommage! Le tram est plus régulier, plus confortable, plus accessible que le bus. » ; « Tram de nuit au lieu de bus de nuit ».

Par ailleurs, l'accessibilité (au sens de la géographie et des transports) est le 3^{ème} facteur de choix de son logement, confirmant une préoccupation récurrente, en lien avec la question de la temporalité. Les réponses recueillies lient intimement la question de l'environnement, du cadre de vie à celle des modes de déplacement. Ainsi, dès la première question ouverte sur les problèmes liés à la qualité environnementale, les modes de déplacement sont le sujet sur lequel les répondants s'expriment massivement (volume 1 page 36).

Les transports publics (CTS et SNCF) sont également identifiés comme sources de difficulté : fiabilité (retards), coût et desserte (seconde couronne, manque de solutions alternatives à la voiture). La Route du Rhin, le réglage des feux tricolores, le trafic à Wolfisheim ou rue Mélanie à Strasbourg, le manque de pistes cyclables ou de tram, dans certains secteurs, sont par ailleurs des exemples concrets liés aux difficultés de circulation.

On peut classer les remarques et suggestions en plusieurs catégories : la complémentarité modale, la qualité des transports en commun et le développement de modes alternatifs.

b-1 Une nécessaire complémentarité des moyens de transport : multimodalité et intermodalité

Dans notre enquête (volume 1 page 71), les quatre modes de déplacement (à pieds, voiture, vélo et transports en commun) sont, à quelques unités près, également utilisés par les répondants.

* Du fait de cette cohabitation, la qualité des déplacements apparaît tributaire de la **multimodalité** (offre large, complète), de la **cohérence** des modes (combien de moyens de transport pour un trajet ?) et de l'**intermodalité** (combien d'alternatives ?).

A titre d'exemples sont évoquées les combinaisons vélo/transports en commun (tram et bus), vélos et/ou vélo-cargo/trains, covoiturage/stationnement vélo pour faire la jonction avec les déplacements piétons, en train ou par un réseau express métropolitain.

« Un maillage train, tram, cycle, auto partage plus développé et un cadencement fréquent » ; « Coupler une offre stationnement résident / carte de transport » ; « Des tarifs plus abordables pour associer voiture/transports en commun. Les parkings relais sont bien trop chers » ; « Relais tram en dehors de l'agglomération (avant Wolfisheim RN4, Lampertheim, Fegersheim, Entzheim) » ; « Développer des interconnexions entre lignes tram en dehors du centre-ville, parfois il n'y aurait que peu de km à créer ».

* Les répondants expriment ainsi un besoin de **pacifier la cohabitation entre les différents modes de déplacement** et proposent de nombreuses pistes pour améliorer la situation : sensibiliser et surveiller (clarifier les comportements à adopter par tous les usagers, cyclistes, piétons et automobilistes), aménager (divers types d'aménagements sont attendus qui ne peuvent à eux seuls résoudre les questions de comportement), redonner une place clairement identifiée dans l'espace public et de la considération **au piéton** (20% des réponses), différencier les espaces piétons/cyclistes ou encore garantir des réseaux cyclables (existants ou à venir) continus, sûrs et cohérents, pour tous usages. N'oublions pas également que l'activité physique par la simple marche à pieds est la plus accessible à tous et facteur positif sur la santé !

« (...) protéger les piétons en centre-ville contre la dangerosité des cyclistes » ; « (...) plus d'arceaux et plus de rues vélo-piétons » ; « Matérialiser des bandes cyclables en milieu piétonnier » ; « Utiliser le vélo en respectant les termes de l'article R412-34 du code de la route (sur les emplacements réservés aux piétons) ».

* Interrogés sur les progrès attendus quant à l'offre en déplacement, les réponses portent avant tout sur le **développement des modes de transports doux**, questionnant en premier lieu l'évolution des déplacements individuels.

Près de 48% des propositions visent à améliorer les **pistes cyclables et leurs équipements connexes** : « Continuer à favoriser le vélo partout à Strasbourg, en faire la première ville cycliste de France serait une fierté ». Le stationnement des vélos doit être adapté à son usage exponentiel pour répondre aux remarques sur le déficit de places de stationnement organisé, confortable et sécurisé (plus particulièrement en centre-ville, à la gare, devant les grands établissements culturels, Neudorf, Koenigshoffen, Schiltigheim) et pour tenir compte des nouveaux usages (des carrioles, charrettes ou vélos cargo).

« Augmenter la sécurité des pistes cyclables en prenant exemple sur la Hollande (...) » ; « Créer des autoroutes de vélos permettant de relier facilement et rapidement (sans danger) les principaux quartiers

et banlieues » ; « une réelle éducation pour les cyclistes et les piétons !! » ; « Développer des pistes cyclables à grand gabarit des communes vers Strasbourg et entre les communes pour anticiper le développement du vélo électrique afin de permettre des déplacements de 10 à 15km facilement » ; « Développer des pistes cyclables dépassant les limites de l'EMS et les transports collectifs départementaux pour limiter les flux automobiles entrants ou sortants de Strasbourg ».

Les aides à l'achat, la location ou l'entretien sont autant de pistes pouvant favoriser l'usage du vélo : « Créer des aides à l'achat de vélos et vélo cargos électriques, ou des offres de location de longue durée à des tarifs raisonnables » ; « Instauration d'une subvention au vélo électrique pour remplacer celle, éphémère, de l'Etat. » ; « Développement (...) des tricycles Vél'hop avec bac pour bagage/courses pour ceux qui ne sont pas très à l'aise à vélo ».

L'amélioration du confort d'utilisation du vélo fait l'objet d'attentes exprimées en nombre: « Accroître la fréquence des transports en commun en cas de pluie » ; « Consignes pour les affaires des cyclistes, endroits prévus pour faire sécher les équipements de pluie, et une vraie lutte contre le vol » ; « Sécurité sur les pistes cyclables par rapport aux voitures, de nuit et sous la pluie, aux carrefours ! ».

Néanmoins des pistes de progrès concernent également le tram, comme l'adaptation des lignes aux besoins (et en particulier en évitant le centre) :

« Il manque une ligne circulaire tram, tout passe par l'homme de fer, ça sature dès le moindre problème » ; « Il faudrait sans doute améliorer l'offre de transports pour les gens qui doivent circuler quotidiennement entre les communes de l'eurométropole. (...) ». La mauvaise desserte de Koenigshoffen : « Koenigshoffen, 30000 h, populaire et pas encore de tram, un scandale », « (...) faire passer le tram pour Koenigshoffen par la gare, en extension de la ligne C actuelle ». Et celle des petites communes : « (...) il serait plus que temps de relier les communes de la 2^{ème} couronne périurbaine » ; « Continuer de développer le tram dans les quartiers qui ne sont pas reliés » ; « Plutôt développer les bus à haut niveau de service que tram sur rail ».

***La place de la voiture (13% des réponses) est quant à elle requestionnée :**

- **Ne pas faire totalement la guerre à la voiture :** « Permettre aux salariés de se garer gratuitement quelques jours par mois plutôt que d'obliger à l'abonnement (...) » ; « Peut-être que l'urbanisation prônant une densification à outrance est incompatible avec l'envie d'un mode de vie agréable » ; « Créer enfin le GCO, ne pas entendre que les anti-GCO ».

- **Proposer des alternatives crédibles pour s'en passer :** « Systèmes de ramassage en bus » ; « Plus de places de parking pour pouvoir garer les voitures et ainsi pouvoir prendre le tram. Cf. centre-ville de Freiburg: beaucoup de parking, donc plus facile de marcher à pied ou de prendre le tram » ; « Faire que la CTS propose enfin des services dignes de ce nom : des bus rapides, propres, climatisés, respectant les horaires, avec un cadencement raisonnable (pas toutes les 12 à 15 mn), des tarifs en rapport avec les prestations... Ce n'est pas en pourrissant la vie de l'automobiliste que ce dernier va se diriger vers les transports en commun(...) ».

- **Quelle voiture conserver ?**

Laisser la voiture en dehors du centre : « Réfléchir aux parkings relais (apparemment un sujet complexe) » ; « Créer des parkings aux entrées autoroutières desservis par des bus express » / « Créer des parkings relais directement accessibles des autoroutes à 5 km de Strasbourg » ; « Prévoir un parking relais pour les touristes arrivant d'Allemagne ».

Covoiturer et lutter contre l' « autosolisme » : « Développer des arrêts de co voiturage » ; « Organiser du covoiturage grâce à une plate-forme numérique » ; « Centre-ville à péage pour les autos solistes, parking gratuit à partir de 3 passagers dans une voiture ».

Fluidifier la circulation en gérant mieux les feux : « Utiliser les technologies modernes pour fluidifier le trafic, ne pas mettre des feux non synchronisé comme par ex av. Herrenschmitt ».

Se passer de l'achat d'un véhicule personnel : « Peut-être un service de location de voiture non privatisé ? »

Quelle vitesse en ville ? : « Limiter les vitesses et contrôler ».

Favoriser les véhicules peu polluants / les énergies propres : « Gratuité des parkings en surface pour tous les véhicules avec vignette 0 ou 1. » ; « Véhicule au gaz et électrique. Bannir le diesel! ».

Adapter le stationnement aux activités et rythmes de la ville : un besoin spécifique de stationnement le soir est exprimé (à lier avec des questions de desserte des transports en commun), mais aussi le temps de la pause méridienne. La différenciation des tarifs en fonction des usages (résident/personnes travaillant sur le territoire) est un élément à prendre en compte : « Il me paraît important de limiter fortement l'occupation de la voie publique (...). Concernant les véhicules individuels, j'estime qu'il ne suffit pas de s'occuper des polluants émis, mais qu'il convient aussi de mettre le holà à la multiplication des voitures individuelles de taille démesurée, comme c'est la mode en ce moment. En ville, la place est chère. » ; « Je paie un abonnement mensuel qui me donne le droit de tourner en rond pendant 10 minutes dans mon quartier dès que je souhaite garer ma voiture, car le nombre de places de stationnement ne cesse de diminuer d'année en année! » ; « Une seule place de stationnement par appartement, injuste pour les très petits revenus en ville (prix garages!) ».

b-2 Des efforts attendus pour améliorer la qualité des transports en commun

Pour délaïsser la voiture, on attend des transports en commun qu'ils soient plus agréables et moins surchargés ; d'autres aspects sont également à traiter (incivilités, nouvelles attentes des usagers...).

***Un enjeu qui porte sur l'image des transports en commun et les conditions de voyage :** « Baisser les prix, augmenter le maillage et la fréquence (c'est coûteux, mais c'est un choix de société). » ; « Améliorer l'expérience de l'utilisateur » ; « Le défi principal est selon moi de changer les habitudes des usagers pour qu'ils arrêtent de prendre la voiture. De nombreux efforts ont été faits dans ce sens, il faut bien sûr les poursuivre (...). La question d'un désengorgement des transports en commun me paraît également fondamentale pour attirer encore plus de personnes vers ces moyens de transport » ; « Gros problème de desserte SNCF depuis les villages de l'Ems et environs : trains bondés aux heures de pointe et pas de trains en soirée : les gens préfèrent la voiture dans ces conditions... Donc mieux gérer la desserte en train. »

Les incivilités : « Remettre des contrôleurs dans ces transports pour limiter les incivilités (surtout aux horaires de sortie de collèges!!!) » ; « Sécuriser les transports en combattant la délinquance » ; « Les places pour handicapés sont souvent occupées et les personnes ne se lèvent pas lorsque celui-ci arrive (...) »

Le sentiment de sécurité : « Sécurité place de l'homme de fer (...) » ; « Plus de sécurité la nuit ».

***L'adaptation des transports aux attentes actuelles (notamment déplacements domicile-travail, l'accessibilité des vélos et fauteuils roulants...)**

« Mieux assurer les liaisons entre les différents moyens de transport (...) » ; « (...) faciliter le transport des vélos dans les transports en commun » ; « Parking relais / bornes électriques / chargements électriques pour vélos » ; « Achat d'un billet unique parking/vélo via smartphone » ; « Aménager certaines rames du tram pour les poussettes, les chariots » ; « Développement de navettes de petites tailles pour augmenter la ramification des fins de réseau » ; Bus en sites propres souvent cités : « Lignes de bus prioritaires sur l'A35 ».

***La qualité de la desserte et du service rendu est aussi remise en cause, les liaisons transversales, ou en toile d'araignée étant très souvent citées :** « Lignes de banlieue à banlieue à construire » ; « Construire un transport en commun en « ring » pour les déplacements banlieue à banlieue » ; « Petits minibus hybrides

qui partent très régulièrement et circulent entre les lignes de tram » ; « Améliorer la desserte ter (problème : tous les TER ont pour terminus la gare centrale) » ; « Rajouter des lignes de trains qui contournent la ville, pour aller du nord ou sud sans passer par le centre-ville ».

b-3 Une invitation à explorer les voies sous-utilisées

Une partie de l'infrastructure de transport actuelle n'est pas utilisée, qu'il s'agisse de voies ferrées ou de voies d'eau navigables. Par ailleurs, l'innovation technologique ou d'usages vient apporter des solutions nouvelles que l'on pourrait mobiliser.

***le transport fluvial des biens et des personnes** : « (...) Développement du fret fluvial et ferroviaire. Soutien aux ressources et filières de transformation locales et régionales. » ; « (...) bateaux électriques sur l'Ille » ; « Transport type vaporetto Venise » (bateau-bus).

***le transport ferroviaire** garde une place en zone rurale et dans les petites villes ; c'est peut-être un avenir pour l'Eurométropole et sa zone de polarisation :

« Utiliser le réseau ferré existant pour proposer un S-Bahn ou RER » ; « Intermodalité tram-train avec développement et réouverture de gares et dessertes dans la région » ; « Gros problème de desserte SNCF depuis les villages de l'Ems et environs (...) » ; « Revoir lignes ter pour proposer trajets amont/aval Strasbourg sans changement de train (...) ».

***la recherche d'alternatives innovantes, notamment pour des dispositifs de transport de marchandises et pour une réorganisation du système de livraison** : « Laisser les camions à l'extérieur de la ville et organiser des navettes par des engins électrique ou au gaz » ; « Développer les livraisons propres (cyclo cargos par exemple) (...) » ; « (...) introduire des véhicules hippomobiles dans des secteurs "verts" » (transports à traction animale cités deux fois).

Mais aussi en utilisant les nouvelles technologies ou nouveaux usages : auto partage, voiture par l'usage et non la propriété, véhicules autonomes, engins de déplacement personnels...

***des modes de déplacement souples** : navettes, transport à la demande

« (...) navette pour les trajets non desservis » ; « (...) navette pour dépanner en cas d'absence de trams (...) ».

Sur ce double enjeu (urbanisation qualitative et adaptation des modes de déplacement), le niveau d'exigence est très fort et la mise en œuvre risque d'être difficile en raison des nombreuses contradictions à gérer. Pour y parvenir au mieux, la collaboration entre acteurs et la coordination de leurs interventions sont apparues comme un incontournable. C'est l'objet du paragraphe suivant.

3- UNE GOUVERNANCE PARTICIPATIVE ET UNE MEILLEURE COORDINATION DES ACTEURS LOCAUX AU SERVICE DU BIEN COMMUN

Pour réaliser les attentes des citoyens, il est nécessaire de :

- coordonner les responsables sur les multiples fonctions qui ne doivent surtout pas être pensées « en silos »,
- associer les citoyens dans la conception et la mise en œuvre des politiques, tout en assurant une communication claire et cohérente.

a-Se coordonner pour préparer la société de demain²³

La transversalité forte des différentes thématiques, évoquée ci-dessus, implique sans surprise une attente de coordination, de partenariats exprimée tant par les répondants que par les partenaires. L'économie sociale et solidaire est un modèle cité en exemple.

a-1 Les attentes exprimées portent sur une plus grande formalisation de la coordination entre acteurs.

Outre la lisibilité qu'elle apporterait, cette coordination autoriserait un croisement des disciplines et une meilleure cohérence des politiques publiques (ex : sport, culture, loisirs), des offres communes pourraient plus facilement être proposées (ex : activités et transport dans un billet combiné ou lier vie de l'entreprise et culture), les expériences partagées (pourquoi pas un projet de « culture sur ordonnance » ?) : vers une offre plus « intelligente » ?

Au lieu de penser la stratégie métropolitaine principalement en termes d'attractivité, de croissance et de masse critique (« Ce n'est pas la «taille» qui compte, c'est la qualité de l'organisation! »), les répondants à notre enquête suggèrent surtout de réfléchir à un modèle de smart city - non pas au sens de l'intelligence artificielle et du contrôle généralisé, mais au sens d'un système complexe humain capable de concevoir son avenir à travers un dialogue raisonné.

* Pour la thématique « environnement », les répondants attendent **un véritable projet de société, puissant et concret, responsable**, prenant en compte l'ensemble des facteurs et de leurs interactions « Les priorités d'avenir " pour l'environnement » sont les priorités d'avenir pour la survie de nos sociétés : éducation, démocratie, respect de notre environnement...», « Tenir compte de la chaîne de vie dans son ensemble (...) ».

Un projet porté par une volonté politique affirmée - « Il n'y a pas de politique ambitieuse et innovante pour faire de Strasbourg une ville réellement verte. Nous avons perdu toute notre avancée depuis 15 ans. Quelle vision et actions pour le futur ? Que nos élus y travaillent plus sérieusement »,

...et construit avec les habitants - « Pour l'efficacité de la mise en pratique de ces buts, nous savons tous, en tant qu'Alsacien, qu'il faut un raisonnement venant de la population, et non « d'en haut »!

...même si la géographie de l'action à mener dépasse le périmètre de la seule métropole, en termes géographique et de compétences - « L'environnement est, à mon sens, une problématique qui nécessite beaucoup d'action à des échelles plus larges (états, union) » ; « Il ne suffit pas d'agir sur la ville et l'euro métropole, mais aussi au niveau du département, ainsi que transfrontalièrement (...) ».

Le domaine du logement est à relier à celui de l'environnement et à traiter dans la concertation, avec des expériences comme les éco-quartiers ou l'habitat participatif qui associent le destinataire final du projet.

Signalons pour finir que le rôle des acteurs locaux, dans un système instaurant plus de transversalité, est à redéfinir en termes de gouvernance multi-niveaux et multi-acteurs. Leurs poids respectifs dans des engagements qui relèvent non seulement du niveau local mais également des niveaux national et international (les questions environnementales sont emblématiques de cette complexité) sont remis en question.

Leur coordination est donc impérative pour une plus grande efficacité. Il va falloir apprendre à se parler et à négocier, ce qui n'est pas toujours dans l'ADN des Français.

²³ The Conversation - 3 juillet 2018 - Les établissements de santé, entre concurrence et coopération sur les territoires

* **A l'échelle transfrontalière**, les différentes instances existantes devraient **mieux travailler ensemble**, dans la complémentarité : l'Eurodistrict, bien identifié, pourrait être une sorte de « chef de file » du fait d'un champ de compétences assez large et d'un territoire d'assise plus proche du bassin de vie.

* En matière de transports, une demande de **mise en cohérence** est exprimée par les répondant-es (ex: si l'électrique ou le cyclable sont à favoriser, les mesures nécessaires à leur implantation doivent aussi être prises : « On prône les voitures électriques mais l'offre de prise électrique dans les parkings publics du centre-ville est quasi-nulle et peu attractive » ; « Parking vélo payant : quel encouragement pour les déplacements doux ? »). La question a aussi été soulevée dans les ateliers par les acteurs de ce domaine : développer la concertation en amont de la programmation des différentes autorités organisatrices des transports.

a-2 La concertation institutionnelle et l'association des publics divers

* **La vision prospective et la stratégie** sont d'ordinaire confiées aux institutions, avec un risque de décalage avec le quotidien, les habitants, voire les acteurs privés : travailler ensemble est une perspective à prendre en compte, en intégrant le facteur concertation dans le temps des décisions, pour pouvoir faire avec les usagers. Mais on exprime dans le *verbatim* un certain scepticisme : par exemple, « Pas de concertation CTS-SNCF ».

* **Le délicat et nécessaire exercice d'anticipation** des changements de société (ex : vieillissement de la population), d'intégration des différentes « révolutions » (comme celle du numérique, des nouveaux modes de transport), doit faire participer tous les acteurs dans une simulation, un « jeu de rôles » et intégrer la prévention des risques, des évolutions supposées et appropriées par tous. « Il serait temps de construire une vision de l'espace urbain à long terme et non sur le temps d'un mandat électoral (...) ».

* C'est également une **démarche de responsabilisation**, qui passe par la formation et l'information, notamment des jeunes publics. On connaît l'impact que ces derniers peuvent avoir par exemple dans le tri des déchets ou des pratiques écologiques diverses (jardins partagés) quand ils bénéficient d'une formation sur le sujet : « Introduire une campagne de sensibilisation dans les écoles et les quartiers en souffrance. Montrer par l'action, faire faire (...) ».

b-Partager l'information et responsabiliser

Pour faire fonctionner cette gouvernance, un partage de l'information et une communication cohérente sont nécessaires.

* **Partage entre acteurs, partage avec les usagers.** Ces derniers auront une meilleure connaissance et un niveau d'exigence plus grand : cela nécessite une communication adaptée et de la pédagogie (ou des nudges) pour mieux faire connaître l'action publique et valoriser de manière globale l'offre de services sur les territoires. A deux reprises des besoins en **Observatoires structurés** ont été exprimés pour partager les données entre acteurs : en matière de santé et de sports, par exemple.

* Un travail est à engager (ou à poursuivre) pour **aplanir les différences administratives et juridiques** ou pour disposer de facilités mieux partageables (par exemple dans le domaine de la santé, au sein de l'espace transfrontalier) : simplifier, faciliter les démarches et mises en relations. Les habitants sont prêts à se responsabiliser. Ils sollicitent même plus de contraintes réglementaires (voire de répression dans certains domaines) en faveur de l'environnement. La responsabilité collective, l'éco-responsabilité, ressortent clairement comme des valeurs intégrées par beaucoup de citoyens (ex : prise en compte des résultats d'enquête publique, qualité de la démocratie, anthropocène). Encore faut-il, pour appuyer ces démarches individuelles, que le système de normes et de recommandations soit lisible et non contradictoire.

Un exemple de domaine où les partenaires montrent qu'ils sont eux-mêmes demandeurs de plus d'engagement est celui de la gestion des eaux usées par les consommateurs. D'une manière générale, beaucoup d'habitants sont prêts à s'engager pour l'environnement, mais ils attendent en retour des acteurs publics qu'un contexte de régulation et de communication intelligent et clair soit mis en place : « (...) De bonnes choses ont été faites à Strasbourg, mais on ne va pas assez vite, pas assez loin. Exemple : les jardins ouvriers qui sont encore pour la plupart cultivés à l'ancienne. Les consignes pour le tri sélectif qui varient d'un endroit à l'autre (...)».

Les citoyens qui ont répondu à l'enquête souhaitent enfin que ce qui est communiqué soit mis en cohérence (à toutes les échelles) : « Viser le respect des valeurs de l'organisation mondiale de la santé pour la santé des habitants de l'euro métropole » ; « Politique de transport en adéquation avec les accords de la COP21 (...) »

Conclusion :

La définition du bien-être que donnent les habitants de l'Eurométropole (et de Kehl) fait apparaître leur attachement à l'environnement de proximité, même si les facteurs plus globaux ne sont pas oubliés. Par environnement est ici désigné à la fois le cadre humain et les éléments naturels présents en ville et en périphérie. Cela signifie par exemple que les aménités urbaines que sont les services publics, les commerces, les activités de loisir et les espaces verts ne sont pas seulement évaluées à l'échelle métropolitaine, mais dans une large mesure en fonction de leur immédiate proximité. Pour illustrer le propos : la question n'est pas tant qu'il y ait un grand parc et un beau Tram à Strasbourg, mais qu'il y ait des espaces verts dans chaque quartier/commune et une station de tram à proximité.

Quelle métropole pour l'avenir ? Le rêve urbain est humain et naturel. Autrement dit, l'utopie est une ville composée de villages paisibles, inclusifs et verts. La dystopie est une grande ville d'un seul tenant, bétonnée et gérée par des algorithmes.

Les demandes exprimées, par-delà leur variété, visent principalement :

- le respect des individus et l'inclusion sociale,
- la protection des éléments naturels et du cadre de vie,
- la santé, qui est à la fois cause et conséquence du bien-être,
- une gestion plus intelligente de l'urbanisation et des transports,
- une gouvernance plus cohérente et plus participative.

« Le rêve : une ville future raisonnée, verte et gorgée de commodités à portée de marche ou de vélos. »

(ADEME)

2^{eme} Partie

COMMENT RELEVER LES DÉFIS IDENTIFIÉS ET MESURER LES PROGRÈS RÉALISÉS

Quelle forme les 3 axes prioritaires identifiés dans notre Partie 1 peuvent-ils prendre ?

Saura-t-on en mesurer l'évolution dans le temps ?

Nous avons, tout au long de notre travail, posé ces questions aux divers contributeurs.

A-DES PRÉCONISATIONS POUR UN CADRE DE VIE DURABLE, HUMAIN ET FAVORABLE À LA SANTÉ.

Pour choisir les préconisations les mieux à même de refléter les attentes exprimées par les habitants, nous sommes partis des éléments réunis dans les *verbatim*, à l'occasion du séminaire d'Ostwald (membres du Conseil de développement) et des ateliers organisés fin 2018.

Par étapes successives, nous avons synthétisé, réduit, classé toutes les propositions émises, mettant en avant 70 d'entre elles, au final.

Si ce nombre peut paraître important, il n'illustre que partiellement, et donc imparfaitement, la variété des expressions. Les pistes présentées ici sont non exclusives et les élus, services, partenaires de ce territoire peuvent bien évidemment aller au-delà et exploiter d'autres pistes plus finement.

L'organisation thématique s'est également avérée complexe du fait de l'imbrication des sujets concernant le bien-être et nous avons privilégié les propositions pouvant concerner plusieurs sujets en même temps.

Souvent, les préconisations exprimées ne tiennent pas compte de l'existant. Elles reflètent par ailleurs le ressenti à un moment précis qui peut être influencé par l'actualité. Ainsi, concernant les services disponibles, horaires, tarifs... la réalité est souvent plus favorable que le ressenti mais l'information ne parvient pas de manière optimale au destinataire final, qui de son côté, ne fait pas toujours l'effort de la chercher...

Sur ces bases, nous avons sélectionné dans les encadrés les préconisations qui nous ont semblé le mieux illustrer les attentes exprimées. Pour mémoire, nous indiquons aussi, en gris, les « autres préconisations » émises.

1- POUR UNE AGGLOMÉRATION ORGANISÉE À TAILLE HUMAINE.

a- Répondre au besoin de proximité comme élément d'équilibre.

a-1 Un cadre rassurant, qui protège.

Il s'agit de trouver dans son quartier, sa commune les éléments constitutifs du bien-être

Faire le lien entre logement et santé

Diminuer les éléments de risque et de stress

Plus de sécurité et civisme (notamment la nuit, faire appliquer les lois existantes (tapage nocturne) mais aussi question des dégradations de l'environnement (ne pas jeter dans la rue, tag...)

Plus personne à la rue

Recenser l'offre médicale par quartier et plus particulièrement la nuit (20H à 6H par exemple)

Autres préconisations :

Prévention des risques au travail

Intégrer la révolution numérique dans le logement

Améliorer la permanence des soins relevant de la médecine générale dans les quartiers où elle est insuffisante (parfois pour des problèmes de sécurité, notamment la nuit et pour effectuer des visites)

Cibler les actions « santé » sur les pathologies et quartiers prioritaires

Organiser la vie nocturne de façon durable avec de la mixité sociale au centre-ville - isoler phoniquement les autoroutes et boulevards urbains

Mettre en place des mesures de protection des populations, de réduction des vulnérabilités

a-2 Une question d'espace de vie, d'identité

Le territoire vécu est celui du quotidien.

*Diversifier les commerces du centre - qu'ils répondent plus aux besoins des habitants - besoin de proximité.
Plus d'espaces de convivialité couverts non payants avec une police de proximité (lien social et sécurité)
Des événements (les jeunes proposent par exemple l'organisation «de jeux en plein air» ou «d'activités sportives») ou plus simplement de faire du «skate»
Travailler sur des sujets concrets en matière de coopération transfrontalière*

Autres préconisations :

Définir le territoire pertinent de la coopération transfrontalière

Lever les préjugés, aller plus loin que les relations quotidiennes

a-3 Un ancrage dans les échanges sociaux et les activités concrètes (y compris professionnelles)

Les habitants veulent retrouver du bien-être dans toutes leurs activités.

*Relier les quartiers à travers des transports tenant compte de toute la diversité des activités
Faciliter les pratiques sportives libres, autonomes, dans chaque quartier
Valoriser les bons managers (garantissant le bien-être au travail)
Mise en place de véritables infrastructures communes, sur le modèle du jardin des Deux-Rives, pour créer un sentiment de proximité et de mixité durable dans l'espace transfrontalier
Création de tiers-lieux pour développer le lien social (jardins partagés, cafés...)*

Autres préconisations :

Événements communs, échanges sur le quotidien

Plus grande mobilité professionnelle

Choix pour des carrières multiples

Lien social : épanouissement psychique et santé mentale

Développer le mécénat de compétence pour faciliter l'intégration et l'évolution dans le travail

Temps de rencontre, des lieux pérennes, des infrastructures légères et accessibles comme pour les activités sportives.

Accompagner les transitions professionnelles, proposer un accompagnement individualisé pour un changement de parcours ou d'orientation quand on est en emploi et qu'on souhaite réfléchir/envisager un nouveau projet

Revaloriser les formations professionnelles

Protéger et valoriser les fonctions d'enseignants

Augmenter le nombre de piscines sur l'Eurométropole et s'inspirer du modèle allemand de gestion (services, confort des lignes d'eau, sécurité...)

b- Assurer un bien-être accessible à tous

b-1 Si l'argent de ne fait pas le bonheur, il y contribue

La prise en compte du facteur financier est impérative.

Étude sur gratuité des transports en commun

Informier le grand public sur « comment trouver les spécialistes de secteur 1, ne pratiquant pas les dépassements d'honoraires (consultation du site AMELI par exemple)

Développer les créneaux d'activités physiques gratuites (pas que l'été).

Logement social : faire un choix de société plus volontaire dans ce domaine (accès à la cité pour tous= mixité)

Autres préconisations :

Question des quotas pour forcer les communes à construire du logement social au regard des résidences existantes, de l'accessibilité

Réduction des inégalités les plus excessives y compris dans le domaine du logement

Inclure le coût du transport urbain dans les billets

Intégrer le facteur coût dans le prix des transports ?

Diminution des tarifs du train / TER et TGV ?

Prévoir un accès aux salles de répétitions ou aux infrastructures sportives à faible coût (ou gratuit) pour les associations ou clubs.

Inciter les médecins spécialistes à signer l'option conventionnelle limitant les dépassements d'honoraires

Développer l'offre « ophtalmologie » dans les centres mutualistes et maisons de santé

Tarif solidaire annexé sur le quotient familial, Subventions (activités enfants), gratuité ponctuelle et journées portes ouvertes, déduction d'impôts (sport), prix libre

Carte d'abonnement, réductions et tarifs préférentiels pour certains publics (jeunes, monoparentale, personnes âgées) ou à certains moments

b-2 Des motivations collectives

L'incitation s'organise collectivement.

Tarifification sociale, solidaire à adapter: des transports, de la culture (démocratisation)

Autres préconisations :

Valoriser les monnaies locales : « Accès aux équipements avec le Stück »

Ville mixte y compris en centre-ville

Lier culture et entreprises

Adaptation temporalité des services avec les modes de vie

b-3 Éviter l'exclusion de catégories particulières

L'hétérogénéité de la population doit être considérée (inclusion de tous, adaptation aux modes de vie actuelle, mutualisation).

Traiter les inégalités sociales de santé

Attente pour une offre de services « cousue mains » (offre de plus en plus pointue et à proximité)

Développer les activités pour les tout-petits, une offre plus familiale

Faciliter l'accès aux soins des deux côtés de la frontière

Autres préconisations :

Logique du « bien manger, bouger, bien être » : arriver dans le cadre d'une ville à offrir à tout le monde des possibilités
Travailler sur un découpage pertinent permettant de relever les inégalités de santé par quartier.
Accès à la cité pour les plus défavorisés
Toujours plus et mieux de services, desservir toutes les zones (notamment quartiers très peuplés non desservis)
Pas de ghetto
Faire en sorte que d'une façon régulière des articles dans les journaux apparaissent que décrivent l'actualité chez le voisin.
Pareil devrait se faire avec des reportages dans la radio et à la télévision locale.
Attente pour des services « cousu mains », justice sociale (rôle des employeurs)
Injustice sociale/transports liée aux horaires, cadencement, co-voiturage, normes de propreté des véhicules... : rôle des employeurs
Amélioration de l'offre de service en termes de desserte et de plages horaires du réseau de transports en commun

b-4 Un accès facilité à la cité et à ses activités

Il faut assurer une meilleure information et une plus grande coordination pour simplifier l'accès aux activités

Meilleure lisibilité sur tarifs, offre de structures, de services, information

Coordination et exhaustivité de l'information à l'échelle de l'agglomération (croisements) : guichet unique

Propositions de billets couplés (formule billet + transport) : ex Badgeo culture, ticket unique, Pass multi activités

Communication en deux langues, idem presse pour les informations locales et transfrontalières

Autres préconisations :

Aplanir les difficultés du quotidien liées au transfrontalier
Rôle de la boutique culture en y intégrant les autres communes de l'Eurométropole²⁴.
Renforcer l'information réciproque dans les médias français et allemands pour éviter une remontée des préjugés (transfrontalier)
Un annuaire/agenda de toutes les manifestations et structures culturelles pourrait aussi passer par un partenaire extérieur, les DNA pouvant être un partenaire potentiel en suivant cet exemple suisse : <http://www.eshmedias.ch/communiques/sortir-arcinfo-ch-une-plateforme-pour-tous-les-evenements-regionaux/>
Bilinguisme
Affirmer la volonté de faciliter l'apprentissage des 2 côtés de la frontière
Meilleure information pour réaliser des choix conscients de transports en commun
Besoin d'information des deux côtés pour se comprendre, coordination de l'information (ex dispositifs de vignette dans chaque pays)
Assurer un renforcement du bilinguisme. Il faut commencer par les enfants et les inclure dans une démarche d'apprentissage de la langue (français ou allemand) pour supprimer cette barrière linguistique. Il est important d'apprendre la langue du voisin car si on ne peut pas parler ensemble, on ne pourra pas communiquer et travailler ensemble
Communiquer sur l'intérêt du sport et les réalisations : bulletin EMS, site internet, smartphones...
Centraliser l'information culturelle, sportive et de loisirs sur « Mon Strasbourg » (contenu simple, complet, mise à jour en temps réel du site)
Prévoir une présentation exhaustive des possibilités sportives (comme la Boutique culture le fait en matière de spectacles)

²⁴ Service municipal consacré à la promotion des activités culturelles proposées à Strasbourg et dans l'Eurométropole. La Boutique Culture a développé un partenariat avec vingt-cinq structures culturelles programmant des événements et manifestations culturelles tout au long de l'année pour lesquelles elle propose un service de billetterie pour tous les spectacles, concerts et autres festivals

2-POUR RELEVER LE DÉFI DE LA QUALITÉ DE L' ENVIRONNEMENT ET DES DÉPLACEMENTS.

a-La qualité du cadre de vie, élément central du bien-être.

a-1 Les choix d'aménagement urbain : un équilibre à trouver

*La préservation des milieux naturels.

Nous devons garantir la place de la végétation en ville.

Préserver les milieux naturels (faune et flore)

Créer des espaces verts (ou éléments naturels : arbres, toits végétalisés...)

Plus d'espaces publics utilisables par l'humain

Travaux d'intérêt général en rapport avec l'environnement et le lien social

Autres préconisations :

Arrêter de détruire le milieu naturel (lutte contre la pollution de l'air et de la chaleur en ville)

Respecter la ceinture verte

Imposer un % d'espace vert à chaque nouvelle construction (au sol et en façade/toiture)

*Un soin particulier à apporter à l'urbanisation de toute l'agglomération

Urbanisme et constructions doivent répondre à des exigences qualitatives.

Arrêter la bétonisation de la ville pour plus de nature, moins de minéralisation des sols et équilibrer l'occupation de l'espace (urbain-agricole-naturel)

Adapter l'urbanisation aux changements climatiques

Qualité de la conception des bâtiments (qualité de l'air intérieur, isolation pour la dépense énergétique, éviter les façades foncées ou en métal pour diminuer la chaleur en ville en période de canicule, eau potable utilisée pour les sanitaires, habitat producteur d'énergie).

Diminuer la pollution visuelle (publicités) et lumineuse

Autres préconisations :

Stopper la densification exagérée

Rejoindre la question de la prévention des inondations (imperméabilisation des sols) et de la

Interdire façades noires/foncées

Végétalisation des façades et toitures pour répondre aux préoccupations, adapter le territoire aux effets du réchauffement climatique - canicule

Favoriser isolation phonique et végétaux, les haies végétales pour diminuer la pollution sonore

Travailler sur un habitat de qualité

Resabler entre les pavés pour éviter déchets (mégots et papiers)

Rues qui s'allument que quand un passant passe, ne pas éclairer pour rien (publicités), plus de lumières, favoriser l'éclairage par led

Explorer de nouveaux espaces à habiter : ex Kehl

Obliger / favoriser Maison la construction des nouveaux bâtiments passive en énergie devienne la norme. fs en énergie

Favoriser et faciliter le développement et l'utilisation d'énergies renouvelables en Alsace (hydraulique, solaire, éolien) - installation de panneaux solaires dans l'habitat collectif

Qualité environnementale forcément liée à la question du transport et l'urbanisation

Organiser des points de distribution de produits locaux et bio - améliore le transport (pas besoin d'aller en voiture si c'est en bas de chez moi ou sur mon lieu de travail), moins de bouchons et de pollution

Développer les réseaux de chaleur

Élaborer des projets de logements qualitatifs, pour trouver plus facilement des locataires (ex : isolation par rapport à la chaleur)

***Les enjeux identifiés relèvent également des comportements, des choix de ressources et des modes de consommation.**

Les habitants sont prêts à s'engager, des incitations sont à prévoir.

Systèmes d'incitation au tri (moins d'impôts à chaque poubelle pleine)
Poursuivre la pédagogie pour ceux qui ne savent pas trier
Extension du tri sélectif à toutes les communes, densifier les points d'apport volontaire
Extension du système de récupération de compost
Inciter les entreprises à relever les défis climatiques

Autres préconisations :

Bâtiments à usage multiple (jour et nuit)

Pollution et engagement

Se chauffer : favoriser les travaux d'isolation des logements (soutien à l'investissement)

Limiter toujours plus la place de la voiture dans la ville

Arrêter d'urbaniser en fonction de la voiture

Plus de personnel pour la propreté de la ville

Inciter la récupération des eaux de pluie

Réutilisation des eaux usées pour le chauffage...

Installer des ruches sur les toits accessibles

Démarche biosourcée

Lien avec les priorités du PCAET

Mise en place d'une politique zéro déchet pour accompagner les habitants dans ce changement de mode de vie Favoriser et faciliter une consommation plus responsable en vrac (moins d'emballages) /locale -

Trouver un équilibre entre économie/social/environnement

Lutter contre le gaspillage

Taxe par kg de déchet

Poursuivre les efforts quant à l'utilisation des déchetteries : amendes pour les citoyens et les entreprises à l'origine de dépôts sauvages?

Plus de poubelles de tri dans les rues - mieux organiser la récolte des déchets en dehors de la commune de Strasbourg

Mettre des amendes si surconsommation d'eau

Se nourrir : favoriser l'accès à une alimentation plus saine et favoriser la redistribution de nourriture

Se déplacer : gratuité des TC

a-2 Une ville à vivre.

***La préservation de l'environnement conditionne l'état de santé.**

La qualité de l'air est cœur des préoccupations de santé.

Améliorer la qualité de l'air, de l'eau, des sols
Promouvoir des modes d'alimentation plus sains et plus respectueux de l'environnement
Diminuer l'impact polluant des modes de déplacement (et/ou dépolluer)
Faciliter les procédures de prises en charge par la Sécurité sociale d'une part, l'AOK (transfrontalier)

Autres préconisations :

Œuvrer sur les missions de prévention, selon les ressources

Il faut introduire la santé sur d'autres politiques publiques (le climat, l'habitat)

Promotion d'une agriculture bio, locale, urbaine, raisonnée >> plus de biodiversité, moins de pollution (sols/eau) tout en garantissant son accessibilité (prix, proximité des points de vente) - cantine Bio/moins d'apports en protéines animales

Mutualiser les investissements lourds (plateau de chirurgie, centre de dialyse)

Faciliter le jardinage en zone urbaine

Intensifier le maraîchage local

Se servir des terres agricoles pour nourrir la population et pas pour du maïs.

Aller au-delà du bio avec permaculture et agroforesterie - subventionner les agriculteurs vertueux

Améliorer la qualité de l'air (extérieur et intérieur) pour une meilleure santé aussi

Modalités d'entretien des espaces verts respectueuses de l'environnement (interdiction des pesticides dans EMS)

Études sur l'impact des ondes sur la santé et améliorer les sources en conséquence dans l'aménagement urbain

Vignette auto en cohérence avec la pollution réelle du véhicule et pas juste année du véhicule.

Gratuité (une fois par semaine/que pendant un pic de pollution/tout le temps)

Réduire le transit poids lourds en ville - en lien avec la santé - et notamment avec une taxe - limiter les transports de marchandises par voie routière

Diminuer l'utilisation de la voiture

Développer les actions de prévention pour la santé, en recensant :

- l'offre d'activités physiques orientées vers la compétition et celle plus douce visant notamment les adultes non licenciés et les personnes âgées (pour favoriser leur autonomie même en maison de retraite),
- les acteurs de la prévention santé (associations, ARS, collectivités, mutuelles), leur offre et le nombre de participants par action.

Médecines douces ou alternatives : Compte tenu des risques que représentent le développement des Pratiques Non Conventionnelles à Visée Thérapeutique (les PNCAVT), il pourrait être opportun de d'établir une relation avec la MIVILUDES pour repérer et signaler des situations à risque et pour bénéficier des publications.

Journée sans voiture une fois par mois - une fois par semaine

***L'équilibre des temps de vie améliore également la santé.**

Développement du télétravail

Développer le sport en entreprise (ex entre 12 et 14h)

Allier bien-être au travail et qualité de vie.

Lien sport et santé (à lier avec Sport Santé sur Ordonnance) : « Carte abonnement à la gym déductible d'impôt. Plus de gens que font du sport, moins de malades et moins de dépenses pour l'assurance maladie régionale!

Quelles tendances pour les mobilités à venir ? Ex : télétravail.

Combiner Sport et Enfant : garderies sur le lieu sportif ou activité spécifique pour l'enfant en parallèle.

b-Les déplacements : pour un territoire accessible.

Les expressions réinterrogent les options de principe en matière de déplacement, à travers ces exemples :

Sensibiliser les citoyens à participer par leur attitude à la qualité de vie

Redéfinir le déplacement individuel et son impact sur le logement : partage de véhicules, pas de stockage à proximité du logement. . .

Évolution des déplacements individuels

Ville sans voiture

Repenser la place de la voiture

Vitesse auto et organisation urbaine à adapter

Rôle des entreprises pour faciliter les déplacements des salariés

Arrêter la densification exagérée qui engendre trop de trafic

Faire des choix de politiques incitatives plutôt que contraignantes en matière de Transport

Appliquer les lois existantes (trafic routier de transit interdit avenue du Rhin . . .)

b-1 Une nécessaire complémentarité des moyens de transport : multimodalité et intermodalité.

L'expérience « déplacement » et les relations entre les usagers doivent être adaptées et pacifiées.

Parfaire l'intermodalité et la complémentarité des modes de déplacement (incluant une ligne de tram périphérique)

Compléter le maillage et améliorer le réseau des pistes cyclables

Plus de stationnement à l'extérieur de la ville (parking-relais)

Autres préconisations :

Diminuer le temps de trajet grâce aux interconnexions

Améliorer l'estimation du temps en utilisant les datas de la CTS et du SIRAC

Estimer et suivre l'évolution du temps de trajet

Améliorer les commodités de trajet (moins de changements, de correspondances) pour des gains de temps

Placer des parkings en périphérie

Développer les axes périphériques qui ne passent pas par le centre-ville

Le futur repose sur la mise en réseaux, en lien avec les flux constatés et à venir

Améliorer les liaisons entre les 33 communes et entre les quartiers, desservir toutes les zones (ex : habitat social)

Diversifier les réponses en fonction des territoires, prendre en compte les différents publics

Cohabitation des modes de transport, améliorer multi et intermodalité (ex avec train) : parkings hors agglo, stationnement, vélo dans train, réseau express métropolitain, Vialsace, covoiturage. . .

Organiser la multimodalité

Promouvoir l'intermodalité des transports

Réseaux cyclables à améliorer (itinéraires alternatifs loin des grands axes, itinéraires plus protégés, signalisation, sécurité, déneigement)

Construire plus de pistes cyclables

Place du vélo à améliorer dans les trains et tram

Développer l'intermodalité

Développer l'usage du vélo en seconde couronne

Les déplacements seront facilités par une complémentarité des modes et du développement de l'intermodalité permettant une alternative à la voiture individuelle

Garantir des réseaux cyclables continus, surs et cohérents pour tous usages

Développer le réseau cyclable hors Strasbourg, autoroutes à vélos= moyen de transport à part entière

Réalisation des infrastructures nécessaires aux entrées de l'agglomération (parking)

Pour une cohabitation pacifique des moyens de transports : transports en commun plus rapides, pour moins d'embouteillages/moins de pollution/plus d'accessibilité

Proposer des alternatives à la voiture en 2nde couronne (fiabilité, coûts, desserte des TC)

Contourner le centre-ville

Zone logistique en dehors de la ville pour éviter le transit de camions

Extension du Tram

Proposer des navettes pour les évènements d'envergure

b-2 Des efforts attendus pour améliorer la qualité des transports en commun.

Les transports en commun doivent mieux correspondre aux besoins, proposer de meilleures conditions de voyage pour améliorer leur image.

Changer l'image des transports en commun pour inciter à leur utilisation (nudges, information en temps réel)

Améliorer les amplitudes horaires des bus

Ticket unique pour tous les modes de transport sur l'agglomération, et en lien avec les activités pratiquées

Autres préconisations :

L'offre présentée doit être préférée à l'utilisation de la voiture individuelle
Achat de tous les titres dans toutes les communes (égalité des usagers)
Nouvelles lignes de tram vers quartiers peuplés, adéquation des lignes aux besoins
Développer les transports publics au-delà de Kehl, vers les plus petites communes
Les quartiers et zones à desservir correctement
Dimensionner les réponses transport en commun en fonction des incitations et de la fréquentation
Contourner le centre-ville, relier les quartiers entre eux (parkings relais, bus directs vers le centre-ville)
Croiser les disciplines, faire des offres croisées (ex avec les transports en commun)

b-3 Une invitation à explorer les voies sous-utilisées.

Si l'existant mérite d'être mieux pris en compte, il faut également s'ouvrir aux nouveautés.

Revoir la place du train dans les déplacements

Exploiter la voie fluviale

Favoriser/faciliter covoiturage

Nouvelles technologies et déplacement : auto partage, voiture par l'usage et non la propriété, véhicules autonomes, engins de déplacement personnels...

Favoriser une autre organisation du travail pour limiter les déplacements : emplois de proximité, télétravail, espaces de co working

Autres préconisations :

Le réseau ferroviaire mieux utilisé avec des trains traversant et non en terminus à la gare centrale, pour réduire les temps de parcours entre Nord-Sud ou Est-Ouest de l'Eurométropole en faveur des déplacements travail-domicile. (Exemple : Illkirch-Reichstett doit être plus rapide qu'avec l'utilisation d'une automobile)
Les transports doux favorisés, le transport fluvial des marchandises sera de mise, les livraisons seront organisées à partir de deux pôles de répartition judicieusement situés sur le territoire et raccordés au ferroviaire, les marchandises dispatchées sur des véhicules propres selon un itinéraire à des heures réglementées.
Lutte contre l'autosolisme - déjà en période de pic de pollution - n'autoriser qu'un nombre limité de trajets en voiture seul à bord
Prime ou réduction fiscale pour les individus adoptant des mobilités plus vertes.
Favoriser le fret ferroviaire et fluvial
Requalification de l'A35 en boulevard urbain
Organiser des transports en utilisant des solutions sur mesure et innovantes
Déplacement domicile-travail : transports ne sont pas adaptés aux besoins actuels
Promotion du vélo électrique.

3-POUR ORGANISER UNE GOUVERNANCE OUVERTE ET COLLABORATIVE.

a-Se coordonner pour préparer la société de demain.

La coopération et la mutualisation doivent permettre de créer des passerelles entre acteurs.

a-1 Une plus grande formalisation de cette coordination des acteurs.

Prendre le temps de la coordination des acteurs en amont, dans la conception des projets

Mieux formaliser la coordination des acteurs partager une vision collective (ex : en matière d'environnement)

Mieux coordonner l'action des instances transfrontalières

Autres préconisations :

Quantifier et qualifier l'activité culturelle, sportive et de loisirs sur le territoire, pour avoir un master plan d'évolution
Développer la concertation et la programmation entre acteurs et autorités organisatrices des transports, par secteurs géographiques, bassin de vie
Lier sport et culture (coordination et cohérence dans les politiques publiques): culture sur ordonnance
Évolution du rôle des acteurs locaux (plus transversal, plus concerté)
Coordination
Faciliter l'accès aux soins des deux côtés de la frontière
Partenariats, développement de l'économie sociale et solidaire
Coordination des acteurs
Améliorer la coordination des acteurs en matière d'environnement sur les thèmes suivants :
- mobilités
- alimentation et agriculture plus saine
- économie et pollution
- économie et surconsommation
Relations partenariales avec les entreprises
Renforcer le rôle des institutions transfrontalières et améliorer leur visibilité

a-2 La concertation institutionnelle et l'association des publics divers.

Adaptation de l'espace urbain et des services au vieillissement de la population
Faire participer les jeunes aux réflexions sur le futur de l'agglomération, ainsi que les personnes vulnérables
Partager les données entre acteurs (Observatoire : sport (y compris pratiques libres), santé ...)

Autres préconisations :

Création effective d'une instance de participation citoyenne transfrontalière
Observatoire pour évaluer offre et la demande en matière de sport, culture et loisirs, et son évolution
Monter un observatoire des pratiques libres (changer le comportement des gens, baisser les coûts pour la collectivité) car beaucoup de personnes pratiquent sans être encadrées et font suffisamment d'activité physique.
Concertation (ex : éco quartier, habitat participatif)
Anticipation des changements de société, prévention du vieillissement
Prévention, anticipation
Intégrer la révolution numérique
Disposer de facilités dans le domaine de la santé
Formation des enfants et adultes (tri)
Plus de contraintes réglementaires en faveur de l'environnement
Valoriser de manière globale l'offre sur les territoires
Associer les habitants à ces transformations (déchets, transports, verdissement de la ville (recréer des espaces verts)
Imaginer la ville de demain ensemble (logement), associer les partenaires aux projets structurants pour l'agglomération
Intégrer la concertation systématique dans les projets d'habitat (ex des Eco quartiers), en incluant tous les partenaires en amont
Intégrer les évolutions de la société dans les choix et projets (ex : vieillissement- travailler avec des ergothérapeutes)

b-Partager l'information et responsabiliser.

Responsabiliser les habitants, faire évoluer les comportements
Mieux faire connaître l'action publique : communication, information, pédagogie
Des entreprises et un territoire plus engagés pour l'emploi et le mécénat de compétences
Aplanir les différences administratives et juridiques dans l'espace transfrontalier

Autres préconisations :

Responsabiliser les consommateurs d'eau dans la production d'eaux usées

Augmenter le niveau d'exigence en fonction du niveau d'information

Former les jeunes

Importance de la prévention santé

Réduire successivement les différences administratives et juridiques pour un espace rhénan sans obstacles : Une des difficultés expérimentées aujourd'hui dans le transfrontalier est les différences administratives et juridiques entre les deux côtés de la frontière. Par exemple, il est difficile d'avoir l'accès à la clinique Rhéna pour les Allemands, alors qu'elle est géographiquement si proche de Kehl. Par ailleurs, les réglementations concernant la qualité de l'air sont également incompatibles.

Affirmer la volonté de faciliter l'apprentissage des 2 côtés de la frontière

Il existe un réel manque de diffusion de l'information sur les institutions transfrontalières.

Mieux communiquer sur les actions concrètes de l'Eurométropole pour réduire l'écart perception des habitants/travail des collectivités (plan climat air énergie par exemple) - En étant plus pragmatique, cela permettra d'accompagner la population : c'est dans l'échange, si la population se saisit de cette question, que de vrais changements de mode de vie, même contraignants, pourront voir le jour et être acceptés.

Mieux communiquer sur les consultations citoyennes (plan climat air énergie par exemple)

Mieux communiquer sur les consignes de tri pour mieux les faire respecter et ne pas gaspiller l'argent public et l'énergie des habitants qui trient

Éducation des populations et d'abord des enfants - citoyens de demain - sur les questions environnementales - consommer moins et mieux pour générer moins de déchets - lutte contre le gaspillage (alimentaire et non-alimentaire, journaux gratuits et publicitaires ...) - tri des déchets - nettoyage

Plus de communication quand il y a un pic de pollution (panneaux d'affichage municipaux, site internet de l'EMS)

Prendre la question dans la globalité du territoire et ne pas considérer juste Strasbourg.

Assurer une meilleure communication entre les deux côtés du Rhin : Avoir des messages écrits en français à Kehl et des messages écrits en allemand à Strasbourg serait une bonne chose. Il faudrait que les administrations soient plus ouvertes et pensent transfrontalier, cela faciliterait la vie des gens tous les jours (pouvoir se faire soigner de l'autre côté de la frontière sans contrainte administrative ni linguistique).

Conclusion :

Le lecteur a pu constater la grande variété des préconisations recueillies, qui vont de recommandations générales (moins de pollution, plus de sécurité, une société plus inclusive, limiter la bétonisation, inciter les habitants à des comportements plus citoyens, mieux organiser l'espace transfrontalier, améliorer la gouvernance globale...) à des préconisations de détail souvent pertinentes mais difficiles à résumer.

Il y a là une matière dont peuvent se saisir à la fois les élus pour repérer les grandes priorités et l'administration pour des suggestions intéressantes à prendre en compte dans une multitude de domaines.

La partie suivante est consacrée au choix d'indicateurs illustrant une partie des nombreuses préconisations.

B-UN ENSEMBLE D'INDICATEURS POUR MESURER LES PROGRÈS.

Dans cette partie finale du rapport, nous partons donc des attentes exprimées pour proposer un ensemble d'indicateurs qui permettront de suivre aussi objectivement que possible comment évoluera la situation des habitants, selon les différentes dimensions du bien-être retenues en analysant l'enquête. Ils permettent également de mesurer l'efficacité des actions engagées.

Quels sont les principes généraux du travail réalisé ?

L'objectif est de proposer ce qui a été appelé, dans un premier temps, un « indicateur composite » ou « synthétique » du bien-être. Synthétique ne veut pas dire agrégé. En fait, il s'agit d'un panel d'indicateurs qui couvre aussi largement que possible toutes les facettes du bien-être.

Autrement dit, nous souhaitons fournir les moyens de construire un tableau de bord utilisable pour la conception et le suivi des actions des collectivités et des principaux acteurs du territoire. Si l'on cherche un indicateur « global » de bien-être, il suffit de se référer à la déclaration brute de satisfaction telle qu'elle a été saisie dans l'enquête - par exemple en prenant la note de 6,7/10 qui est la moyenne observée des réponses à la question « merci de situer votre sentiment de bien-être sur une échelle de 1 à 10 ».

L'idée d'un tableau de bord est autre, c'est celle d'un ensemble de mesures objectives (non additionnables) sur divers aspects jugés essentiels au fonctionnement et à la bonne santé d'un système. Sur la base du tableau de bord, le pilote d'un système peut prendre des décisions stratégiques et évaluer son action. Le bien-être global déclaré n'est finalement qu'une des variables à considérer pour piloter le système socio-économique local.

1- LA MÉTHODE RETENUE

a- Pourquoi et comment produire les indicateurs ?

- Le travail de réflexion sur les indicateurs a été amorcé dès les premiers travaux en commission début 2018, comme le volume 1 s'en est fait l'écho (annexe 4). Nos réflexions ont également été accompagnées par l'INSEE qui nous a, à la fois, précisé la définition et les caractéristiques d'un indicateur, et fourni une liste de 31 qui sont couramment utilisés pour apprécier la qualité de vie sur un territoire.
- Nous y avons rajouté les propositions issues du séminaire d'Ostwald le 16 juin 2018, celles des ateliers organisés avec des citoyens (membres du Conseil de développement) et des experts (services métropolitains ou professionnels extérieurs), autour de sept thèmes prioritaires au regard des 3300 réponses au questionnaire (annexe 5) et notamment des préconisations qui ressortent des déclarations spontanées des répondants à l'enquête (le *verbatim*).
- Le choix des indicateurs a été croisé avec celui des recommandations : il s'agit bien de penser les indicateurs du tableau de bord en fonction des actions à mener.
- Il doit par ailleurs répondre à un certain nombre de critères plus « techniques ». Chaque indicateur doit être le reflet d'une attente particulière des habitants, mais également être aussi objectif que possible, pas trop compliqué à mesurer, mesurable, compréhensible par les citoyens et les services de l'Eurométropole qui doivent pouvoir agir sur son niveau (volume 1 page 91).

Ce choix n'est pas facile parce qu'une autre contrainte est à respecter : ne peut pas en retenir trop... au risque de perdre en qualité de communication et de dépasser tout budget raisonnable de mise en œuvre. Or, si l'on multiplie les nombreuses dimensions du bien-être par les multiples idées de mesure que l'on a recueillies pour chacune d'entre elles, on arrive facilement à des centaines d'indicateurs. Il faudra donc concentrer l'attention sur les attentes et les préconisations les plus importantes et retenir (parfois de manière un peu arbitraire) un indicateur parmi plusieurs qui paraissent également pertinents.

- Le processus de sélection a repéré des indicateurs qui éclairent plusieurs problématiques de bien-être simultanément. Cela permet de réduire le nombre total des indicateurs et de faire ressortir ceux qui sont vraiment essentiels parce que centraux pour le bien-être en général.

Un groupe de travail restreint a synthétisé in fine toute cette matière pour aboutir à la présente rédaction. Il s'est aussi inspiré d'expériences étrangères comme l'étude Happy City réalisée en 2016 au Royaume-Uni.

b-Les critères finaux de notre choix et les difficultés méthodologiques restantes

Pour finaliser notre sélection, nous avons choisi des indicateurs :

- couvrant les principaux domaines du bien-être déclaré par les habitants (en rapport avec le bien-être subjectif) ;
- concernant des points sur lesquels les collectivités (et plus largement les acteurs locaux) ont une action possible ;
- étant suffisamment compréhensibles par des non-spécialistes pour que tout le monde puisse interpréter les résultats ;
- étant disponibles pour plus de 50% des cas (si possible déjà repérés par les services pour une large proportion d'entre eux).

Il faut rester conscient de certains écueils. L'un d'eux est de nature politique : des résistances peuvent apparaître pour le recueil et l'affichage de certaines informations localement sensibles. En particulier, dans certains cas, l'indicateur sera plus une mesure du mal-être que du bien-être, ce qui revient à pointer des défauts de la situation métropolitaine actuelle.

Par ailleurs, il faut résister à la tentation de « chercher sous le lampadaire », c'est-à-dire de concentrer l'attention sur ce qui est facilement mesurable - ou ce qui est habituellement considéré comme à mesurer sur chaque sujet.

Pour ce qui est de la temporalité des mesures, on peut penser qu'une fois par an est une bonne mesure en général, mais il faut savoir s'adapter aux phénomènes mesurés : certains ont un caractère relativement conjoncturel et d'autres reflètent des tendances à long terme.

Lors d'une dernière réunion, nous avons organisé la centaine d'indicateurs restant en 3 groupes, répondant aux 3 groupes d'attentes prioritaires identifiées dans la partie 1, et écarté les autres propositions, malgré leur intérêt.

Le choix a alors été fait de conserver 20 indicateurs, répartis comme suit :

- une agglomération organisée à taille humaine : 8
- le défi de la qualité de l'environnement et des déplacements : 8
- une gouvernance ouverte et collaborative : 4

2-LE PANEL D'INDICATEURS PROPOSÉS : 20+1

Après vote des membres ayant contribué à la définition des indicateurs, il est proposé de retenir les éléments de mesure suivants:

-pour une agglomération organisée à taille humaine :

- Part des équipements et nombre d'animations associées dans les équipements ouverts au public après 19h / le dimanche / pendant les vacances.
- Délai d'obtention d'un rendez-vous chez un spécialiste, pour les spécialités critiques (à définir).
- Nombre de personnes sans domicile fixe.
- Nombre de structures de permanence de nuit dans le quartier/la commune (SOS médecin, maison de santé,...).
- Nombres de commerces ou services de proximité, d'artisans dans le quartier/la commune.
- Nombre d'élèves inscrits dans une classe bilingue.
- Nombre d'adaptations de l'espace public pour les personnes à mobilité réduite.
- Nombre de salariés concernés par une démarche de responsabilité sociale des entreprises.

-pour la qualité de l'environnement et des déplacements :

- Nombre d'espèces recensées dans les forêts périurbaines et dans les espaces verts.
- Part du logement de bonne qualité énergétique.
- Nombre de personnes habitant dans des zones de dépassement des normes de qualité de l'air (avec un objectif à terme de 0 personne).
- Nombre de personnes ayant un espace vert à moins de 400 m de leur domicile.
- Nombre de m² d'espaces verts ou de parcs par quartier/ commune.
- Nombre d'hectares de terres agricoles urbanisées.
- Nombre de places de parking destinées au covoiturage.
- Amplitudes horaires des transports en commun.

-pour une gouvernance ouverte et collaborative :

- Nombre de projets communs entre la métropole (et/ou ses communes membres) et Kehl.
- Nombre de jeunes participants à la vie locale (conseil de jeunes, des enfants, réunions de concertation...).
- Connaissance de l'offre de services publics (en régie ou délégation) - par sondage auprès du public.
- Taux de déchets triés.

Leur mise à jour peut relever de l'Eurométropole comme d'autres partenaires locaux.

Les autres indicateurs identifiés sont reportés en annexe 5.

Il est par ailleurs demandé, à intervalles réguliers et selon des modalités à convenir, de questionner les habitants de la métropole sur leur **niveau global de bien-être** (niveau de satisfaction) et de comparer l'évolution de la notation 2017 établie à 6,7/10.

ANNEXE 1 : LETTRE DE SAISINE DU PRÉSIDENT DE L'EUROMÉTROPOLE (EXTRAIT)

L'Eurométropole, un bien commun transfrontalier

Quels progrès sociétaux attendus pour le territoire métropolitain transfrontalier? Quelle définition du bien-être et de la qualité de vie ? (...)

La contribution demandée au Conseil de développement, pour l'année 2017, devra proposer, avec les parties prenantes principales du territoire :

- Les contours de l'agglomération rêvée par les habitants d'ici 2030 et
- Une définition collective et partagée des composantes du bien-être et de la qualité de vie sur le territoire métropolitain transfrontalier (choix d'une dizaine d'éléments constitutifs de ce phénomène multidimensionnel).

Ces résultats pourront contribuer à orienter les stratégies de développement menées au sein de l'Eurométropole.

Ces paramètres

- tiendront compte des préoccupations actuelles des habitants (pertinence), et notamment des jeunes générations, de ce qui leur importe le plus et des points qui méritent une attention particulière du fait de leur fragilité (réalité vécue, vie de tous les jours),
 - seront l'occasion d'associer les habitants à leur définition (choix des indicateurs et examen de leur évolution), et donc d'envisager des modalités adaptées de coconstruction,
 - reposeront sur un choix d'indicateurs crédibles, objectifs, compréhensibles et appropriables par tous, pouvant être mesurables dans le temps (à 5 ans, 10 ans),
 - permettront une comparaison avec d'autres territoires (niveau européen),
 - pourront être liés aux politiques menées par l'Eurométropole (rentabilité sociale des politiques menées) mais pas exclusivement.
- (..)

ANNEXE 2 : SYNTHÈSE DE LA CONTRIBUTION BIEN-ÊTRE VOLUME 1

1- Une saisine du Président de l'Eurométropole, fin 2016, sur le bien-être sur le territoire métropolitain transfrontalier

« La contribution demandée au Conseil de développement devra proposer, avec les parties prenantes principales du territoire :

- les contours de l'agglomération rêvée par les habitants d'ici 2030 et une définition collective et partagée des composantes du bien-être et de la qualité de vie sur le territoire métropolitain transfrontalier (choix d'une dizaine d'éléments constitutifs de ce concept multidimensionnel),
- un choix d'indicateurs crédibles, objectifs, compréhensibles et appropriables par tous, pouvant être mesurables dans le temps.

Ces résultats pourront contribuer à orienter les stratégies de développement menées au sein de l'Eurométropole.»

2- La rencontre de deux subjectivités, ancrées dans le réel : les habitants interpellés par des habitants.

Pour répondre à cette commande, le Conseil de développement a choisi d'organiser la première enquête citoyenne de ce type à l'échelle de la métropole transfrontalière (33 communes de l'Eurométropole et Kehl). Cette enquête, sous forme d'un questionnaire élaboré par le Conseil, a été mise en ligne du 8 septembre au 15 octobre 2017 en versions française et allemande. En outre, un questionnaire spécifique pour les collégiens et lycéens des établissements implantés sur l'Eurométropole a été adressé à cette population en novembre 2017.

Il ne s'agit donc pas d'un travail statistique, ni d'un sondage, mais plutôt d'une enquête qualitative, avec l'ambition de recueillir l'expression des habitants sur les éléments constitutifs de leur bien-être.

Ainsi, le questionnaire a-t-il été structuré en 17 thématiques, composantes principales du bien-être selon le Conseil de développement, chacune se déclinant en différentes questions, ouvertes ou fermées.

3330 réponses conformes, avec au moins 5 thématiques traitées sur les 17, ont été réunies pour les 3 versions du questionnaire, à travers près d'un million de données collectées et 400 pages de *verbatim*. C'est là le reflet d'une grande diversité de visions, de définitions, de vécus, de besoins ou d'envies... de personnes qui se sont exprimées sur leur qualité de vie.

La mobilisation a été plutôt féminine, équilibrée globalement dans les tranches d'âge et répartie sur le territoire des 33 communes et de Kehl, par rapport à la densité de population. Les collégiens et lycéens se sont également fortement mobilisés (près de 700 réponses), assurant une bonne représentation de leur tranche d'âge.

Précaution de lecture : les résultats, globalement et pour chaque thématique, ne sont pas représentatifs de l'ensemble des habitants (notamment au regard des CSP) et doivent être analysés à l'aune du profil des répondants.

3-L'analyse des résultats en deux temps.

- Le volume 1 (mars 2018), ci-après, restitue la « photographie » des réponses apportées, le Conseil de développement se posant en simple « porte-parole » des répondants. Sa valeur ajoutée tient ici aux méthodes choisies pour construire la démarche et lire les résultats, notamment en fonction de différents paramètres : lieu d'habitation, âge, genre, CSP...
- Le volume 2 (novembre 2018), présentera une analyse plus approfondie, une interprétation de la photographie, assortie de préconisations et de la livraison d'un indicateur global du bien-être métropolitain transfrontalier. Les points saillants permettront également de dessiner la feuille de route du Conseil pour la suite de ses travaux.

Remarque : ont également été associés aux travaux les services métropolitains, l'INSEE, le Rectorat et le BETA - UNISTRA, dans une démarche ouverte et constructive.

4-Les réponses à la question « Comment ça va ? » (version française) : le bien-être est un circuit court ! (partie I - volume 1)

La première lecture des réponses aux différentes thématiques (dont vous pouvez prendre connaissance dans les pages qui suivent) montre que les répondants ont généralement fait davantage preuve de pragmatisme que d'idéalisme (l'engagement citoyen ne vient qu'en 12^{ème} place) dans leurs réponses : le bien-être est avant tout lié à la proximité (ex : le quartier est l'échelle associée aux relations sociales et à l'assistance aux personnes) et à la vie personnelle et quotidienne (ex : l'achat rêvé est le plus souvent un logement, maison ou appartement).

Ainsi, cinq thématiques arrivent en tête des réponses :

**Les activités culturelles, sportives et de loisirs,
L'environnement,
Les transports et déplacements,**

**Le lieu de résidence, le logement,
La santé.**

A noter que les jeunes ont manifesté une préoccupation marquée pour leur avenir professionnel en le mettant en deuxième position des thèmes retenus : ils sont néanmoins plutôt optimistes quant à leurs chances de réaliser leur projet idéal.

Dans l'ensemble, l'image de la métropole, la religion ou la proximité avec l'Allemagne, dimensions qui peuvent paraître plus symboliques, figurent parmi les thèmes les moins prioritaires : néanmoins, nos voisins allemands ont accordé une importance plus grande que nos concitoyens au caractère transfrontalier du territoire en l'identifiant en 2^{ème} position des thèmes retenus (du fait de la jeunesse du panel ?). Et pour le mettre en œuvre, tous s'accordent sur la nécessité de maîtriser avant tout la langue de son voisin !

L'environnement revient également comme un fil rouge à travers les réponses aux différentes thématiques, que l'on parle d'espaces verts, de qualité de l'air, des transports, du logement ou de la santé : une sensibilité particulièrement forte à ces questions est exprimée, avec des appréciations parfois très critiques.

Plus globalement, si les « baromètres de satisfaction » sur les différents thèmes affichent un niveau favorable à très favorable (ex : équipements sportifs et culturels, transports en commun), en revanche les *verbatim* traduisent une attente, sinon une insatisfaction, assortie de souhaits d'amélioration (ex : sur l'équilibre des temps de vie, l'adéquation des revenus aux besoins courants, le lien entre qualité de l'environnement et santé).

Enfin, interrogés sur leur bien-être, 80% des participants déclarent éprouver un sentiment qui se situerait à un niveau supérieur à la moyenne sur une échelle graduée de 1 à 10 (y compris dans leur milieu professionnel), et évoquent des notions morales de partage et de respect, des éléments liés à l'environnement (nature, espace, calme, vert...) pour illustrer celui-ci. Les plus jeunes évoquent plus souvent l'amour que l'argent pour être heureux ! Et les moments les plus agréables de la journée sont ceux consacrés aux loisirs et aux échanges sociaux (famille, amis, rencontres).

Et si « l'argent de fait pas le bonheur » (la thématique « revenus » arrive en 13^{ème} position), il interpelle à travers toutes les questions de tarification/gratuité (culture, loisirs, transports...), de prix du foncier... En dehors des occasions de rire, le revenu est l'indicateur le plus corrélé à celui sur le bien-être.

En illustration de la richesse des *verbatim*, quelques points d'attention peuvent encore être relevés comme un questionnement sur le niveau d'information des habitants (par exemple sur les tarifs, les horaires d'ouverture...) et sur la suite qui pourrait être donnée à leurs nombreuses propositions et commentaires.

5-Des indicateurs pour suivre les progrès attendus

Au-delà de la photographie et de son analyse, les travaux menés proposent également un panel d'indicateurs (partie II - volume 1) destinés à mesurer les progrès sociétaux exprimés par les répondants, notamment en lien avec les compétences de l'Eurométropole.

Afin de tester la méthode de construction de ceux-ci, six thématiques ont été choisies, en partant des résultats du questionnaire. A ce stade, 17 premiers indicateurs ont été retenus pour illustrer les attentes des répondants.

A l'issue de ce travail, fin 2018, le Conseil proposera un indicateur global du bien-être sur la métropole, et sollicitera les élus et services pour sa mise en œuvre et sa mise à jour régulière. Il devrait contribuer à mesurer les progrès sociétaux attendus.

ANNEXE 3 : ANALYSE DES DONNÉES DE L'ENQUÊTE PAR UNE APPROCHE ÉCONOMÉTRIQUE

Cette annexe reprend le rapport rendu par le BETA au Conseil de développement le 23 novembre 2018. Le travail économétrique s'attache à expliquer le bien-être subjectif (déclaration du niveau de bien-être dans l'enquête réalisée en 2017) en fonction d'un certain nombre de caractéristiques des répondants.

L'équipe qui a réalisé ces travaux, à l'initiative de Jean-Alain Héraud, était formée de Laetitia Dillenseger, Jalal Elouardighi, Francis Munier, Phu Nguyen-Van et Kim Pham.

Les premiers résultats de l'équipe du BETA en matière d'économétrie sur les données de l'enquête commencent à arriver. Cette note a pour but de rendre compte des premiers enseignements tirés des tests, sachant que les observations peuvent évoluer dans le temps. En effet, en économétrie, il ne s'agit pas d'en rester aux premiers tests ; des analyses complémentaires sont toujours nécessaires pour vérifier la robustesse des résultats face à des variations dans les méthodes d'estimation, en tenant compte d'éventuels effets perturbateurs comme la colinéarité des variables explicatives, etc. Ces travaux complémentaires sont susceptibles de corriger les conclusions ci-dessous, mais sans doute pas d'en changer les messages essentiels.

Les premières analyses confirment certaines des conclusions du Volume 1 (statistiques élémentaires et analyse factorielle), mais apportent aussi des éclairages nouveaux. Par ailleurs, la logique de l'économétrie est de poser des questions précises et non de faire ressortir tous les faits statistiquement saillants comme le fait l'analyse de données. Elle choisit donc sa problématique et vérifie si les idées a priori sont confirmées ou non. On parle ici de statistique confirmatoire et non exploratoire. Nous verrons que cependant des résultats inattendus peuvent émerger du processus par essai et erreur du travail économétrique : voir le cas de la santé.

1- Expliquer le bien-être subjectif

Les modélisations testées par l'équipe du BETA consistent pour l'essentiel à expliquer le bien-être subjectif (tel que révélé par la question « êtes-vous heureux ? » ou par une variable proxy qui est la question « riez-vous souvent ? ») par diverses variables dites explicatives, principalement des variables de profil telles que l'âge, la situation du foyer, la localisation dans l'agglomération, etc.

D'autres variables explicatives ont aussi été mobilisées, comme les réponses à d'autres questions de l'enquête. C'est particulièrement là que joue le point de vue du chercheur. L'intérêt théorique de l'équipe l'a amenée à rechercher particulièrement comme source du sentiment de bien-être des habitants leur perception de la qualité de l'environnement. Par ailleurs, la définition du profil des répondants a été affinée avec des données extérieures à l'enquête de l'EMS, à savoir des informations sur les ménages publiées par l'INSEE au niveau communal (la dernière année connue est 2015, ce qui n'est pas trop éloigné de 2017, année d'administration de l'enquête EMS).

L'impact de l'environnement sur le bien-être des habitants a été traité dans un sens élargi, puisque l'équipe a considéré aussi les relations sociales. Au total, on retrouve donc ici une partie importante des facteurs de bien-être discutés dans les ateliers du Groupe de Travail bien-être. De surcroît, sans avoir été voulue au départ, une autre dimension jugée importante dans les ateliers est apparue au cours des exercices économétriques : le domaine de la santé. Cette découverte non programmée mérite une petite explication technique :

Lorsqu'on teste l'influence de diverses variables explicatives sur la variable à expliquer, « le bien-être subjectif », on se rend compte que la « santé » joue un rôle central. Dans une équation où on la prend en compte à côté d'autres facteurs explicatifs potentiels, on observe qu'elle tend à absorber le pouvoir explicatif total au détriment des autres. De ce fait, l'économètre est contraint de retirer la variable santé s'il souhaite analyser plus finement l'influence des autres facteurs, sans distorsion. Techniquement, le signal d'alerte dans l'exercice économétrique est qu'il existe une trop grande colinéarité entre la santé et beaucoup d'autres variables affectant le bien-être. On ne peut donc pas tester proprement toutes ces variables ensemble.

Ce qui constitue une difficulté pour l'économètre, ce qui lui complique le travail, est en fait pour nous une information très intéressante. On découvre que la santé est en relation souvent étroite avec les autres facteurs de bien-être. Par exemple, la qualité environnementale explique la santé qui elle-même explique le bien-être. Cela dit certains aspects environnementaux expliquent aussi directement le bien-être sans passer par la case santé. Pour compliquer les choses, le bien-être et la santé sont dans une relation symétrique : le bien-être contribue à la santé et la santé contribue au bien-être. Comme il y a là une construction systémique complexe avec beaucoup de rétroactions, la tâche de l'économètre est ardue, car chaque équation du modèle est sensée exprimer une logique causale linéaire. Mais, encore une fois, cette observation est très instructive pour le Groupe de Travail sur le bien-être, car elle souligne la centralité systémique du domaine de la santé.

2- Le test du bien-être déclaré et de la fréquence du rire : un travail d'analyse encore en cours

Les régressions économétriques ont porté sur 990 individus dont les réponses sont exploitables. En effet il faut se restreindre au sous-ensemble ayant répondu à la totalité des questions qui nous intéressent dans cet exercice. On ne peut donc pas tester les modèles souhaités sur 3300 répondants.

Une observation conforme à la littérature générale sur le bien-être d'abord : la corrélation avec le revenu ne s'exprimerait nettement que pour les tranches de revenu les plus faibles. Au-delà d'un certain seuil, donc, il y aurait un phénomène de saturation et d'autres facteurs explicatifs tendraient à dominer. Mais ce résultat reste à confirmer car il est contradictoire avec la progression constante révélée par les corrélations simples sur 5 tranches d'âges. C'est une question à creuser, car le résultat est sensible à la méthode employée.

Le nombre d'enfants joue un certain rôle, mais difficile à faire apparaître avec une relation linéaire. En fait il semble se profiler une sorte de relation en U : peu ou beaucoup d'enfants est peut-être plus satisfaisant qu'un nombre moyen.

L'effet de l'âge sur le bien-être est complexe. Certains tests montrent que les aînés ont tendance à être moins contents que les jeunes. D'un autre côté, les retraités paraissent relativement satisfaits, ce qui peut apparaître contradictoire avec l'âge, mais on sait d'après les études étrangères approfondies que le sentiment de bien-être remonte en début de la retraite, après avoir atteint un minimum à l'âge mûr. Il faudrait sans doute distinguer les deux situations que sont le fait d'être âgé et le fait d'être à la retraite.

D'autres relations restent à confirmer. Par exemple, l'engagement social n'est pas toujours un facteur de bonheur. On a particulièrement observé que le rire semble en relation inverse avec l'engagement.

Il faut enfin explorer les relations entre le bien-être global et les satisfactions tirées de certaines activités. Un premier résultat qui semble ressortir clairement, c'est la contribution au bien-être de l'offre sportive et culturelle.

3- La satisfaction tirée de la vie sociale et de l'environnement

Dans les tests économétriques sur ces domaines spécifiques du bien-être, on ne remarque pas beaucoup de variation en fonction du profil de base du répondant. Par exemple le revenu influe peu. Par contre quelques relations apparaissent pour des caractéristiques précises : la satisfaction tirée de la vie sociale semble positivement influencée par le statut de propriétaire ; la satisfaction liée à l'environnement est souvent liée à

la proximité de la verdure.

Les analyses sur ces champs de l'environnement naturel et humain doivent encore être précisées, mais on n'arrivera sans doute jamais à des résultats extrêmement probants car les échantillons croisant toutes les variables nécessaires sont un peu trop faibles (quelques centaines).

4- Retour sur quelques corrélations

Afin de préparer le travail pour réaliser d'autres tests économétriques, une étude assez approfondie des matrices de corrélation entre variables a été menée. On peut en retirer quelques informations intéressantes à souligner (même si ce type d'analyse était plus du ressort du Volume 1, il est utile d'y revenir dans certains cas).

- Le rire et le bien-être ne sont corrélés qu'à 40%. Ces deux mesures du plaisir de vivre ne sont donc pas parfaitement substituables.
- Le bien-être global est particulièrement bien corrélé avec la satisfaction dans la vie sociale (60%), significativement plus qu'au bien-être au travail (40%).

On a fait plusieurs tests pour comparer le bien-être entre les quartiers les plus favorisés et les quartiers populaires. Les différences ne sont pas très sensibles. Cependant il faut rappeler les biais de représentativité de l'enquête et peut-être reformuler autrement l'observation : « les citoyens des quartiers populaires les plus motivés à répondre expriment un niveau de satisfaction assez proche des citoyens des quartiers résidentiels qui se sont eux largement exprimés dans l'enquête ».

Les chercheurs de l'équipe ont exploré certains sujets qui les intéressent particulièrement. Par exemple la question de l'équilibre travail - vie privée. Les corrélations entre cet équilibre et les autres domaines de satisfaction ont été analysées, et il en ressort quelques faits saillants :

- Presque toutes les corrélations sont positives, comme si les plus privilégiés étaient satisfaits de tout et les moins chanceux mécontents de tout.
- La seule corrélation significativement négative est entre la satisfaction en emploi et la satisfaction en transport. Cela mérite réflexion. Une interprétation possible est que les gens font un arbitrage entre la proximité et un emploi intéressant.
- Parmi les corrélations positives fortes : culture et sport. Cependant, la satisfaction sportive est un peu mieux corrélée avec le sentiment global de bien-être que la satisfaction culturelle. Le travail économétrique éclairera peut-être cette problématique complexe en précisant les causalités : est-ce que l'activité physique favorise particulièrement le bien-être ? Ou est-ce que les gens les plus chanceux et équilibrés ont une inclination particulière à faire du sport ? En matière de pratiques culturelle, doit-on considérer que ce n'est pas systématiquement les plus heureux qui se tournent vers l'art, mais que l'art en tout cas leur fait du bien ?
- En analysant les corrélations entre les manières de « prendre son temps », on observe une corrélation négative qui laisse à penser qu'il y a une forme particulière de contradiction entre le temps des repas et le temps des transports. Peut-être une question à creuser.

ANNEXE 4 : LISTE DES INDICATEURS DÉJÀ IDENTIFIÉS (VOLUME 1)

Sport, culture, loisirs

- N°1 - part des équipements et nombre d'animations associés dans les équipements ouverts au public après 19h / le dimanche / pendant les vacances
- N°2 - évolution tarifaire (culture, sport)
- N°3 - nombre de places gratuites soutenues par la collectivité par rapport à la population économiquement fragile

N°4 - 1 - évolution de la fréquentation en tant que spectateurs des lieux de culture, de sport

N°4 - 2 - évolution de la fréquentation en tant qu'acteurs des lieux de culture, de sport

Environnement

N°5 - nombre de personnes habitant dans des zones de dépassement des normes de qualité de l'air (avec un objectif à terme de 0 personne)

N°6 - nombre de personnes qui sont à moins de 400 m d'un arrêt de bus ou de tram

N°7 - nombre de personnes ayant un espace vert à une distance de 400m

Transports

N°8 - améliorer l'expérience transport en commun (lien avec la qualité, le temps passé, sécurité...)

N°9 - usage des transports en fonction du lieu d'habitation (1^{ère} et 2^{ème} couronne) et la satisfaction

Logement

N°10 - niveau sonore extérieur

N°11 - évolution de la part du logement de bonne qualité énergétique(4)

N°12 - nombre d'enfants par chambre

N°13 - évolution du prix de l'immobilier par rapport à la zone géographique (achat et location)

Santé

N°14 - délai d'obtention d'un rendez-vous chez un spécialiste pour les spécialités critiques (à définir)

N°15 - surpoids des enfants scolarisés

Transfrontalier

N°16 - évolution du pourcentage des élèves qui apprennent la langue de l'autre pays

N°17 - Combien de piétons, cyclistes, voitures empruntent par an les ponts Pflimlin, de Kehl et de Gamsheim ?

ANNEXE 5 : AUTRES PROPOSITIONS D'INDICATEURS ÉVOQUÉES LORS DES ATELIERS (1 ATELIER / THÈME)

Culture sport loisirs

- Taux d'enfants sachant nager
- Nombre de participants à un événement sportif populaire régulier
- Indicateur sur les activités sportives et culturelles (en faisant différence entre individuel et collectif)
- Part des hommes et des femmes dans les sports - taux de pratiquants
- Faire la différence entre activité individuelle et collective.
- Combien de personnes pratiquent librement ou en club ?
- Satisfaction des pratiquants sportifs ou culturels
- Nombre de piscines et personnel dédié dans l'EMS
- Enquête de satisfaction sur les piscines
- Nombre de cas déclarés de sport en entreprise
- Nombre de garderies ou encadrements sportifs pour enfants accompagnés
- Sondages par échantillon de personnes pratiquant un sport
- Évolution du nombre d'informations liées aux sports, culture et loisirs sur le site « Mon Strasbourg »

- Évolution des consultations des pages spécialisées sports, culture et loisirs sur le site « Mon Strasbourg », avec l'aide d'un outil tel que « Google analytics »

Environnement

- Biodiversité comme indicateur de la qualité de l'environnement
- Niveau de nuisance, de pollution acceptable socialement (l'objectif est que 0 personnes habitent dans une zone de dépassement des normes de qualité de l'air, sur l'ensemble du territoire avec des mesures et des mises à jour trimestrielles.)
- Taux de collecte des ordures ménagères
- Taux de non-conformité des collectes ordures ménagères - qualité de la collecte (tri), baisse du taux de refus
- Taux de produits recyclés Taux d'acceptation
- Nombre de personne à moins de 400 mètres d'un arrêt de bus ou de tram, en privilégiant la première et la seconde couronne en y développant le trafic ferroviaire
- Nombre de personnes habitant dans des zones de dépassement des normes de qualité de l'air (avec un objectif à terme de 0 personne)
- Nombre de personnes qui sont à moins de 400 m d'un arrêt de bus ou de tram
- Nombre de personnes ayant un espace vert à une distance de 400m
- Mesurer la biodiversité comme indicateur de la qualité de l'environnement
- Mesure qualité de l'eau
- Taux de repas bio / produits locaux dans les cantines scolaires

Transports

- Mesure de la fluidité du trafic aux nœuds d'engagement du trafic en voiture
- Sélection de quelques trajets-type avec engorgement de voiture
- Sur le triangle entre la RN83, l'A35 et la liaison entre les deux
- Périodicité annuelle ou semestrielle
- Faire des questionnaires pour estimer et suivre l'évolution du temps de trajet
- Indicateur de l'évolution temps de trajet moyen sur des trajets ciblés selon la mobilité choisie
- Nombre de voitures par famille
- Enquête de satisfaction
- Mesures régulières et par thèmes pour l'utilisation des différents modes (Ces mesures différenciées selon le mode de transport utilisé ou attendu. Une évaluation triennale serait pertinente, elle permet des résultats fiables et exploitables d'une part et d'autre part pour infirmer ou développeriez ou tel aménagement même partiel)
 - en période touristique
 - en période scolaire
- Le mode de transport proposé, les horaires, le cadencement
- Voire à proposer un autre mode de transport
- Évolution du temps de trajet moyen
- Nombre de véhicule moyen par famille (voitures)
- Enquête de satisfaction sur transports

Emploi

- % de ceux qui sont satisfaits dans leur emploi
- Courbe du temps de déplacement
- % de développement commerce de proximité (hors franchises et grandes surfaces), moins de zones tertiaires, plus de d'activités économiques qui contribuent au bien-être des citoyens
- Baisse de la taille des zones d'activité mieux réparties et reliées par des transports en commun
- Pas plus de zones d'activité, contraire au bien-être, beaucoup sont vides
- Proportion points de convivialité dans les entreprises (et pas seulement autour de la machine à café)
- Indicateur de bien-être intégré au travail public et privé dans les documents marketing de l'Eurométropole
- Accessibilité aux lieux de travail, donc le temps gagné ou perdu avec des moyens de transports collectifs rapides et confortables ou non, à cela s'ajoute les lieux d'implantation des activités
- La parité H/F, en matière de salaires, mais aussi de promotion et d'encadrement
- Le décompte des accidents du travail, des congés de maladie, des «burn out» devrait peut-être figurer dans les critères
- Les suppressions d'emplois non remplacés, notamment dans les administrations mis en regard avec l'augmentation des tâches et des heures supplémentaires nécessaires

Transfrontalier

- Nombre d'enfants apprenant la langue du voisin
- Flux traversant les points de passage
- Nombre de publications bilingues institutionnelles, culturelles, médiatiques
- Comptabiliser/recenser les supports d'information sur les transports en commun sur l'EMS et l'Ortenau, avec plans et informations des réseaux CTS/Ortenau
- Mesurer le nombre de contraintes administratives et juridiques levées
- Nombre d'événements populaires transfrontaliers
- Évaluer aujourd'hui combien de personnes parlent une langue commune et évaluer dans 10 ans si le nombre a augmenté
- Le pourcentage de personnes qui travaillent de l'autre côté de la frontière peut être un autre indicateur
- Évaluer le progrès de nombre d'élèves inscrits aux classes bilingues tous les cinq ans
- Mesurer le nombre des panneaux bilingues utilisés les deux côtés du Rhin
- Observer le nombre de fois que de l'information passe dans les médias sur des événements de l'autre côté de la frontière

Santé

- Délai d'obtention d'un rendez-vous chez un spécialiste + médecin traitant
- Surpoids des enfants scolarisés
- Faire des projections pour 2030, 2040 sur le nombre de médecins généralistes nécessaires sur chaque commune
- Le baromètre santé mené au niveau national peut être spécifique selon certaines populations

- Observer l'état de santé soit sur une pathologie ou une population particulière
- Enquêter auprès des médecins généralistes pour avoir leur opinion de la santé et de celles des strasbourgeois, cela permettrait de s'intéresser à ceux qui ne s'expriment pas et de corriger les aspects liés à l'échantillonnage
- Croiser les données de cette enquête avec toutes les données de l'ARS et l'EMS pour montrer les inégalités de santé
- Nombre de médecins généralistes par quartiers
- Nombre de consultations et de visites réalisées par des médecins généralistes la nuit par quartiers
- Nombre de médecins spécialistes de secteur 1 ou ayant signé l'option de pratiques de tarifs maîtrisés (OPTAM) par quartiers
- Évolution de l'offre « médecins spécialistes » avec une attention particulière sur l'ophtalmologie dans les centres de santé mutualistes et maisons de santé du Neuhof et de Hautepierre
- Nombre de personnes ayant une licence sportive, leur âge, leur sexe, leur quartier d'origine
- Nombre de personnes pratiquant une activité physique douce (âge, genre)
- Nombre de personnes ayant participé aux actions de prévention organisées par l'ensemble des acteurs, avec une attention particulière à celles concernant la nutrition et le mal être des adolescents (désolé d'évoquer un indicateur aussi sombre : nombre de tentatives de suicides, voire de suicides)
- Nombre d'enfants en surpoids ou obèses
- Nombre de personnes offrant des pratiques non conventionnelles à visée thérapeutique disponibles dans l'Eurométropole
- Nombre de situations à risque (repérées dans le cadre de la relation avec la MIVILUDES)

Logement

- Nombre de communes classées en risque inondation
- Nombre de logements sociaux / ayant droits potentiel
- Évolution du prix de l'immobilier, des loyers
- Évolution du prix de l'immobilier (baromètre des notaires)
- Taux de mixité sociale dans les logements
- Pourcentage de surface verte
- Densité plafond
- Circulation dans la ville centre
- % de transports propres
- % stationnement hors hyper centre
- Desserte en TC des communes de 2^{de} couronne
- Cadencement
- Type de parcours
- Densité de l'offre
- Coût
- Évaluation de la mise en place des mesures dans le règlement du Plan de prévention des risques industriels

- Suivi de l'évolution du taux de mixité, notamment de celui des 11 communes dont le taux est très éloigné des 25 % en principe requis
- Suivi de l'indicateur nombre de logements sociaux/nombre de personnes y ayant droit
- Suivi du prix de l'immobilier du baromètre des notaires
- Suivi d'indicateurs ayant un rapport avec le changement climatique (Nombre de m² d'espaces verts, isolation des logements,...)
- L'indicateur de contrôle pouvant être le coefficient de Gini appliqués aux éléments de confort (ex : fréquence population - fréquence surface logement par personne)

Bibliographie (Complémentaire à celle du volume 1)

- *Mathieu PERONA, Le bien-être des Français - mars 2018, Observatoire du bien-être du CEPREMAP, n°2018-03, 15 mai 2018
- *Mathieu PERONA, Le bien-être des Français - Juin 2018, Observatoire du bien-etre du CEPREMAP, n°2018-05, 24 Juillet 2018
- *ADEME, CHRONOS et ObSoCo, La ville intelligente s'invente dans les proximités - mai 2018
- *Cities for Life, 45 propositions pour inventer la ville pour tous - novembre 2016
- *Brice TEINTURIER et Mathieu GALLARD, Fractures françaises 2018 - Ipsos/Sopra Stéria pour Le Monde, la Fondation Jean Jaurès et Science Po « Programme Viepol ».
- * Christian KREKEL, Jens KOLBE, Henry WUUSTEMANN, «The greener, the happier? The effect of urban land use on residential well-being», Ecological Economics, Volume 121,2016, Pages 117-127, ISSN 0921-8009 et synthèse dans la Note de l'Observatoire du Bien-être n°2018-02 : Valoriser les espaces verts en milieu urbain par le bien-être des résidents
- *Eurobaromètre N°89 - Commission européenne - printemps 2018
- *Jenmana THANASAK, Gethin AMORY, Du mal-être au vote extrême, Observatoire du bien-être du CEPREMAP, n°2017-08, 04 Septembre 2017
- * Yann ALGAN, Elizabeth BEASLEY, Martial FOUCAULT, Claudia SENIK et Paul VERTIER, Bien-être et vote, CEPREMAP, n°2017-02, 12/04/2017
- * Laura LEKER, Confiance et bien-être, CEPREMAP, n°2016-02
- *Ranking for European Cities in sustainable transport - GREENPEACE - mai 2018
- *Qu'est-ce qui rend une ville intelligente ? Cahier du Monde n°22855 –Villes de demain - 6 juillet 2018
- * Alberto MAGNAGHI - La biorégion urbaine, Petit traité sur le territoire bien commun - éditions Eterotopia - Avril 2014
- *Quelle vie dans les métropoles au XXIème siècle ? Fondation Jean Jaurès - juin 2018

Sites internet

<https://ourworldindata.org/bonheur-et-satisfaction>

<http://dx.doi.org/10.1787/9789264191655-en>

<http://www.cepremap.fr/2018/01/le-travail-fait-il-le-bonheur-une-video-du-monde/>

<https://www.greenpeace.fr/panorama-mobilite-durable-2018-strasbourg/>

<https://www.telos-eu.com/fr/societe/les-metropoles-vont-elles-gouverner-le-monde.html>

