

Délibération au Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du vendredi 15 octobre 2021

Concilier et favoriser la santé, le droit à la mobilité, la protection du climat, la justice sociale et l'équité territoriale.

Déploiement d'une Zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg à partir du 1er janvier 2022.

Numéro E-2021-1583

La pollution atmosphérique est responsable chaque année de près de 500 décès dans l'Eurométropole de Strasbourg. Le trafic routier en est le principal générateur.

L'Eurométropole de Strasbourg concrétise aujourd'hui ses obligations réglementaires dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités et de la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, en approuvant le déploiement d'une Zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) au 1^{er} janvier 2022.

Dans le prolongement de la délibération du 27 septembre 2019, et dans une logique de responsabilité politique, compte tenu du durcissement des seuils de qualité de l'air préconisés par l'OMS pour protéger la santé humaine et du rapport du GIEC, l'Eurométropole de Strasbourg prescrit un dispositif ambitieux mais progressif de déploiement de la ZFE-m à travers des interdictions de circulation pour les véhicules aux vignettes Crit'Air SC/5 à 2 à horizon 2028 sur l'ensemble de son territoire.

Les enjeux auxquels la ZFE-m de l'Eurométropole de Strasbourg s'attache à répondre sont la santé, le droit à la mobilité, la protection du climat, la justice sociale et l'équité territoriale.

Elle repose sur 6 piliers fondamentaux :

- Une démarche progressive et pédagogique : outre les étapes successives d'interdiction par catégories de véhicules, la démarche prévoit une progressivité de la contrainte, avec une première phase de sensibilisation d'au moins un an, le « contrôle pédagogique », avant une phase où les contrôles donneront lieu à sanctions, et ce afin de donner le temps nécessaire au changement.
- Un périmètre englobant l'ensemble de la métropole pour garantir une action à la mesure des enjeux d'amélioration de la qualité de l'air et assurer la lisibilité du dispositif, en pleine continuité de la délibération du conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du 19 septembre 2019.
- Un calendrier unique et lisible pour l'ensemble des communes de la métropole, progressif pour tenir compte des spécificités du territoire et permettre à chacun d'adapter ses pratiques de mobilité afin de ne laisser personne de côté.
- Une évaluation régulière et partagée pour mesurer les effets de la ZFE-m et adapter le dispositif le cas échéant.

- Un accompagnement individualisé de proximité, dont le conseil en mobilités sera le pivot et un acte obligatoire préalable à toute demande de financement local.
- Un dispositif très conséquent d'aides au report modal et à la conversion, ainsi que des dérogations adaptées.

Les modalités d'accompagnement de la ZFE-m ont été établies dans le cadre d'une large concertation avec les communes, les intercommunalités voisines, la RGE et la CeA, les habitant·es et les acteurs et actrices socio-économiques.

Ainsi, afin de soutenir l'acceptabilité du dispositif, l'Eurométropole de Strasbourg met en œuvre un plan inédit d'investissement en faveur des mobilités propres, de l'aménagement du territoire en points de recharge, et alloue une enveloppe de 50 M€ d'aides financières complémentaires aux aides d'État. Conditionnées par un conseil en mobilité préalable, ces dernières s'adressent aux particuliers et aux acteurs et actrices socio-économiques éligibles. Elles visent à promouvoir en priorité les mobilités alternatives à la voiture individuelle tout en soutenant l'achat de véhicules moins polluants (Crit'Air 1 ou E) pour celles et ceux qui ne pourraient s'en passer.

L'outil de mise en œuvre opérationnelle de la ZFE-m est un arrêté de la compétence de la Présidente de l'Eurométropole. Il décline le périmètre, les catégories de véhicules concernées, le calendrier de restriction de la circulation, et les dérogations locales adaptées.

La pollution atmosphérique est responsable chaque année de près de 500 décès à Strasbourg et dans l'Eurométropole. Elle nuit gravement à la santé de toutes et tous, en premier lieu celle des plus sensibles comme les enfants et les personnes âgées, en provoquant de nombreuses maladies respiratoires et cardiovasculaires. Cette situation n'est pas une fatalité il est possible d'agir collectivement et de changer la donne. Il est en effet reconnu que le trafic routier, première cause de la pollution de l'air, est directement responsable de 84 % des émissions de dioxyde d'azote, particulièrement dangereuses pour notre santé.

La France, condamnée par la justice européenne pour inaction face à ce fléau, a donc décidé de rendre obligatoire la mise en place de « Zones à faibles émissions mobilités » ou ZFE-m dans 11 métropoles, dont l'Eurométropole de Strasbourg. Cette réglementation, déjà en place dans plus de 200 villes européennes, vise à restreindre progressivement l'usage des véhicules les plus polluants sur le territoire, dans le but de réduire les atteintes à la santé. Elle ne pourra que se durcir à brève échéance compte tenu du durcissement des seuils préconisés par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) pour protéger la santé humaine.

Cette obligation sanitaire et réglementaire rejoint le projet de l'Eurométropole pour que tous·tes les habitant·es, les acteurs et actrices et les usagers·ères du territoire respirent un air plus sain, projet engagé par le Conseil de l'Eurométropole du 27 septembre 2019 qui avait donné un avis favorable au déploiement d'une Zone à faibles émissions interdisant la circulation des véhicules jusqu'au Crit'Air 2 au plus tard en 2030.

Le Plan climat 2030 de l'Eurométropole de Strasbourg, adopté à l'unanimité le 18 décembre 2019, intègre la Mise en place d'une Zone à faibles émissions parmi ses principales actions de l'Axe 1 « Un territoire qui allie bien être, résilience et adaptation au changement climatique ».

Par ailleurs, le rapport du groupe d'experts intergouvernemental du climat (GIEC), publié le 9 août 2021, confirme que le changement climatique est à l'œuvre partout dans le monde et de manière plus rapide qu'escompté.

Il établit sans conteste que décarboner nos économies et donc sortir des combustibles fossiles, implique des bénéfices pour la qualité de l'air. Mais cela n'est pas suffisant, dans de nombreuses régions du monde, pour atteindre un niveau de qualité de

l'air correspondant aux recommandations de l'OMS, ce qui nécessite des politiques volontaristes de réduction de la pollution. Cette alerte conforte, plus que jamais, l'urgence à agir pour lutter contre le dérèglement climatique.

Après plusieurs mois d'échanges nourris avec les maires des communes de la métropole et des intercommunalités voisines, la Région Grand Est et la Collectivité européenne d'Alsace (CeA), avec les habitant·es et les acteurs et actrices socio-économiques du territoire dans le cadre d'une large Conférence citoyenne, et conformément à la réglementation qui a été précisée par la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets promulguée le 24 août 2021, **l'Eurométropole de Strasbourg entend déployer une Zone à faibles émissions mobilité sur son territoire le 1^{er} janvier 2022 dans un calendrier cohérent, progressif et adapté aux réalités du territoire.** Avec un objectif central se déplacer est un droit absolu. Que ce soit pour étudier, travailler, se divertir ou voir ses proches, chacune et chacun doit avoir accès à une solution de transport efficace et moins polluante. Cette ambition est au cœur du projet de l'Eurométropole, en lien avec la mise en œuvre d'un plan inédit de développement des mobilités alternatives à l'usage de la voiture individuelle dans le mandat : trams, trains régionaux, bus et cars interurbains, transport à la demande, pistes cyclables... L'Eurométropole accompagnera celles et ceux qui devront encore utiliser une voiture pour se déplacer afin de favoriser l'usage de véhicules moins polluants, avec des conseils individualisés et des aides concrètes.

La présente délibération tire le bilan de la Conférence citoyenne et de la concertation avec les partenaires et le monde socio-économique, dont les principales préconisations ont été prises en compte dans le dispositif de Zone à faibles émissions mobilité qui sera instauré en janvier 2022.

Elle propose les lignes directrices globales et progressives pour la mise en place de la ZFE-m, les conditions de son suivi et de son évaluation dans la durée, ainsi que les mesures d'accompagnement, notamment le conseil, les aides financières et les dérogations.

A. La Zone à faibles émissions mobilité, un dispositif qui répond concrètement aux enjeux de santé publique liés à la pollution de l'air et de climat

I. Les impacts directs de la pollution de l'air sur la santé des habitant·es

La qualité de l'air que nous respirons est déterminante pour notre santé. Sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, et malgré une tendance à l'amélioration de la qualité de l'air pour les polluants réglementés (NO₂, PM10 et PM2,5) depuis une douzaine d'années, des dépassements de la valeur limite réglementaire en dioxyde d'azote (NO₂) persistent sur les stations de proximité trafic, même si l'écart par rapport à ce seuil est désormais faible.

Les résultats provenant d'une étude publiée par Santé Publique France en 2019, confirment que l'exposition au NO₂, en tant que traceur de la pollution liée au trafic, est associée à court terme avec la mortalité, même à des concentrations, en moyenne annuelle, conformes à la réglementation européenne et à la valeur de l'OMS de référence établie en 2005 (40 µg/m³).

L'OMS a révisé ses lignes directrices en septembre 2021 pour les principaux polluants de l'atmosphère et publié de nouveaux seuils de référence plus exigeants afin de mieux protéger la santé des populations vis-à-vis de la pollution de l'air. Ces nouveaux seuils s'appuient sur une plus grande certitude quant au fait que les effets sur la santé se produisent à des niveaux de pollution atmosphérique plus faibles qu'on ne le croyait auparavant. Pour le NO₂, le seuil de référence est dorénavant fixé à 10 µg/m³, ce qui situe l'intégralité du territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, et donc l'ensemble de ses habitant·es en zone de dépassement.

Plusieurs études menées au niveau européen et français ont également mis en évidence que le fait d'habiter à moins de 150 mètres d'une voie à fort trafic routier pouvait être responsable :

- D'environ 15 à 30% des nouveaux cas d'asthme chez l'enfant, et dans des proportions similaires voire plus élevées, de certaines pathologies chroniques respiratoires et cardiovasculaires chez les adultes de 65 ans et plus.
- De l'augmentation de 30% de la fréquence de nouveaux cas de leucémie de type myéloblastique chez les enfants.

Les études démontrent également que ce sont le plus souvent les populations les plus fragilisées qui doivent se loger au bord des grands axes routiers et sont ainsi les plus exposées à la pollution de l'air, alors même qu'elles émettent en moyenne moins de pollution. Un enjeu fort réside donc également dans la nécessité de réduire les inégalités d'exposition territoriales et sociales à la pollution atmosphérique.

Les secteurs géographiques les plus touchés par les dépassements de la valeur limite européenne pour le NO₂ se situent aujourd'hui autour des axes autoroutiers (M35 et M351) et des grands boulevards, notamment le long de l'avenue du Rhin.

II. Le trafic routier concentre une part prépondérante des émissions de polluants

Selon les derniers chiffres disponibles, le transport routier est responsable sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg de 84% des émissions de dioxyde d'azote et de 22% à 23% des émissions de PM10 et de PM2,5.

Au-delà de ces polluants réglementés, l'évolution des connaissances démontre la toxicité et l'impact potentiel négatif sur la santé d'autres polluants non surveillés à ce jour. L'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) préconise notamment une surveillance renforcée du 1,3-butadiène, des particules ultrafines (PUF) et du carbone suie.

Sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, le trafic routier contribue à hauteur de 80% des émissions de 1,3 butadiène et à environ 60% des émissions de carbone suie. Pour ce qui concerne les particules ultrafines, il a été démontré que leur concentration en nombre est supérieure au bord des routes par rapport au site urbain de fond, en particulier pour les particules inférieures à 100 nm.

Au bilan, les preuves d'effets néfastes sur la santé liée à l'exposition aux émissions issues du trafic routier sont fortes. Les données recueillies depuis 2013 sur le carbone suie, les particules fines ou encore les particules d'échappement diesel, confirment ou renforcent le lien avec des atteintes respiratoires et cardiovasculaires et les décès anticipés. De plus en plus d'études tendent à démontrer aussi le lien entre l'exposition aux particules fines et ultrafines et le développement de pathologies comme le diabète, les maladies neurodégénératives, les troubles cognitifs ou des atteintes du système reproducteur.

III. Limiter la circulation des véhicules les plus polluants a aussi un impact positif pour le climat

Outre son impact sur la pollution locale et sur la santé des habitant-es, le trafic routier a également un impact climatique majeur. Sa contribution dans les émissions globales de gaz

à effet de serre s'élève à 34% en 2018 sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, ce qui en fait la principale activité émettrice du territoire.

IV. Le poids économique considérable de la mauvaise qualité de l'air

L'impact économique de la pollution de l'air a fait l'objet de nombreuses évaluations au cours des dernières années. Protéiforme et complexe à mesurer, le coût économique de la pollution est en général largement sous-évalué.

La synthèse du rapport n°610 de la Commission d'enquête du Sénat sur le Coût économique et financier de la pollution de l'air déposé le 8 juillet 2015 en donne la déclinaison et des coûts associés :

« Un coût sanitaire : il s'agit d'abord d'un coût tangible, qui se mesure principalement à travers les dépenses de santé remboursées par l'assurance maladie afin de prendre en charge les pathologies imputables à la pollution de l'air, qu'il s'agisse des hospitalisations, des soins de ville ou du versement d'indemnités journalières et de pensions d'invalidité. Ce coût est directement appréhendable en termes de richesse nationale et de produit intérieur brut (PIB). Il peut être estimé a minima à 3 milliards d'euros par an. La pollution de l'air a également un coût sanitaire intangible, dit coût social ou socio-économique, associé à la mortalité et à la morbidité imputables à la pollution de l'air. Ce coût, associé à une perte de bien-être, n'a pas d'impact direct sur le solde des finances publiques et, ne peut pas, par conséquent être exprimé en part de PIB. Selon l'étude menée dans le cadre du programme européen en 2005 « Air pur pour l'Europe », ce coût s'établit entre 68 et 97 milliards d'euros par an pour la France. Par ailleurs, le coût de la pollution de l'air intérieur a été évalué par l'Anses et l'Observatoire de la qualité de l'air intérieur (OQAI) à un montant de près de 20 milliards d'euros par an.

Un coût non sanitaire : les polluants de l'air sont également responsables d'impacts négatifs en termes de baisse de rendements agricoles, de perte de biodiversité ou de dégradation et d'érosion des bâtiments. Ces impacts ont un coût non négligeable, bien que difficilement mesurable. Par ailleurs, plusieurs « coûts cachés » sont associés à la lutte contre la pollution de l'air, à l'instar des dépenses liées aux activités de prévention et de recherche menées par l'administration ou par les agences sanitaires. Le coût non sanitaire est a minima de 4,3 milliards d'euros par an. »

Plus récemment, une étude d'octobre 2018 de l'Alliance européenne pour la santé publique estimait le coût de la pollution de l'air pour une commune de la taille de Strasbourg à 268 millions d'euros, soit 955 € par habitant-e par an.

V. Une responsabilité de l'État donnant lieu à des contentieux en cours au niveau national et européen

La France a été condamnée pour non-respect des valeurs limites européennes en particules fines et en dioxyde d'azote NO₂. L'État est poursuivi devant le Conseil d'État et la Cour de Justice de l'Union Européenne et menacé de payer une forte amende s'il ne prend pas les mesures nécessaires pour améliorer la qualité de l'air :

- Un contentieux auprès du Conseil d'État (décision du 10 juillet 2020) le condamne au paiement d'une astreinte de 10 M€ par semestre.
- Un contentieux auprès de la Cour de Justice de l'Union Européenne (décision du 24 octobre 2019) le condamne au paiement d'une astreinte de 11 M€ assortie d'une astreinte journalière de 240 000 € par jour jusqu'au respect des normes de qualité de l'air. L'État a été mis en demeure le 3 décembre 2020 pour exécuter « sans délai »

l'arrêt de la CJUE. La Cour des Comptes évalue ce contentieux à 100 M€ dès la première année.

- Une décision du Conseil d'État d'août 2021 condamne l'État à verser la somme de 10 M€ au titre de la liquidation provisoire de l'astreinte prononcée par la décision du 10 juillet 2020.

Les collectivités pour lesquelles sont observés des dépassements des normes de qualité de l'air sont directement concernées par ces contentieux. Depuis la loi NOTRe, l'État peut se retourner contre les collectivités pour financer une partie des amendes qu'il a été condamné à verser.

B. Un renforcement du cadre réglementaire et des obligations pour les métropoles et les territoires en dépassement des normes de qualité de l'air

I. Un renforcement du cadre réglementaire suite à la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), promulguée le 24 décembre 2019, dispose que l'instauration d'une ZFE-m est obligatoire avant le 31 décembre 2020 lorsque « les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées de manière régulière sur le territoire d'une commune ou d'une intercommunalité disposant du pouvoir de police ». La création d'une ZFE-m pour le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg est donc une obligation, comme pour les dix autres métropoles concernées par des dépassements réguliers des normes de qualité de l'air.

Ce délai fixé par la loi a été reporté par le gouvernement en raison de la crise Covid et du report des élections municipales de 2020.

La loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, promulguée le 24 août 2021 rend obligatoire la mise en place de ZFE-m dans toutes les intercommunalités de plus de 150 000 habitant·es d'ici 2024 et élargit ainsi les territoires concernés par la mise en place de ce type de dispositif. Ainsi, un maillage de territoires pourvus d'une ZFE-m se déploiera dans le Grand Est avec Reims, Nancy, Metz, mais aussi Mulhouse Métropole Agglomération.

Cette loi impose également pour les territoires concernés par des dépassements réguliers des seuils réglementés, dont l'Eurométropole de Strasbourg, un calendrier d'interdictions des véhicules automobiles construits pour le transport de personnes dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes et disposant d'au moins quatre roues :

- Au plus tard le 1^{er} janvier 2023, pour les véhicules diesel et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2000 ainsi que les véhicules essence et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 1996 (vignette SC ou Crit'Air 5).
- Au plus tard le 1^{er} janvier 2024, pour les véhicules diesel et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2005 (vignette Crit'Air 4).

- Au plus tard le 1^{er} janvier 2025, pour les véhicules diesel et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2010 ainsi que les véhicules essence et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2005 (vignette Crit'Air 3).

La loi transfère aussi automatiquement le pouvoir de police de circulation des communes vers l'établissement public de coopération intercommunale spécifiquement pour créer les ZFE-m. L'article L.2213-4-1 du code général des collectivités territoriales prévoit ainsi que la ZFE-m est établie par voie d'arrêté de l'autorité de police compétente en matière de circulation, ici la Présidente de l'Eurométropole de Strasbourg sur le périmètre pertinent.

L'arrêté de création d'une ZFE-m définit les mesures de restriction de la circulation et détermine les classes de véhicules concernés, sous réserve des exemptions nationales et des dérogations locales.

II. Pour la santé publique, se projeter et s'engager au-delà du cadre réglementaire

La loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets n'impose pas de calendrier d'interdiction des véhicules Crit'Air 2. Pour autant, les enjeux de qualité de l'air et de santé publique spécifiques à l'agglomération strasbourgeoise sont tels qu'il est indispensable de planifier dès à présent une étape de restriction des véhicules Crit'Air 2, qui s'inscrit dans une logique de progressivité et sera consolidée par des évaluations. Elle donnera aux habitant·es et aux acteurs et actrices la visibilité qu'ils attendent et accompagnera d'ores et déjà, sans attendre, le changement de motorisation sans restriction de catégorie de véhicule.

L'Eurométropole s'était d'ailleurs déjà engagée, dès la délibération approuvée par le Conseil du 27 septembre 2019, à interdire la circulation de ces véhicules au plus tard en 2030, ce qui impliquait une interdiction quasi-définitive du diesel comme énergie de déplacement. En effet, malgré un fort soutien des pouvoirs publics en faveur de ce carburant pendant de nombreuses années, plusieurs études et analyses enjoignent à réduire drastiquement l'usage des véhicules diesel en raison, notamment, de son impact sur la qualité de l'air et la santé des personnes.

Les particules diesel sont plus dangereuses pour la santé. Elles pénètrent dans les bronches et les alvéoles pulmonaires, peuvent provoquer des affections respiratoires et augmentent le risque de cancer des poumons et de la vessie. Le Centre international de recherche sur le cancer (CIRC) a d'ailleurs classé les gaz d'échappement de moteurs diesel comme cancérigènes avérés (groupe 1), et les gaz d'échappement des moteurs à essence comme cancérigènes suspects (groupe 2B), en raison, notamment des HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques) et du carbone suie, principalement présents dans les émissions diesel. Le diesel est également largement défavorable en termes d'émissions de dioxyde d'azote NO₂ avec des facteurs d'émissions entre 5 et 10 fois plus élevés que pour un moteur essence, et ceci même pour les véhicules neufs actuels. À partir de 2016, l'inventaire d'ATMO Grand Est a notamment montré que le diesel était à l'origine de 96% des émissions de NOx dans l'Eurométropole de Strasbourg.

Si la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets n'impose pas non plus d'établir un périmètre de restriction de la circulation couvrant l'ensemble du territoire de l'EPCI, la délibération du Conseil de l'Eurométropole du 19 septembre 2019 en avait déjà validé la pertinence afin de « maximiser les effets bénéfiques sur la qualité de l'air tout en réduisant les

impacts négatifs sur les reports de trafic » et « d’avoir un effet tout en ayant un calendrier de mise en œuvre progressif ».

La révision des seuils de référence par l’Organisation mondiale de la Santé, annoncée le 22 septembre 2021, est précurseur d’une révision de la directive européenne de 2008 sur la qualité de l’air dans le sens d’un renforcement de la réglementation sur les valeurs limites de concentration. En particulier pour les NO₂, ces nouveaux seuils OMS, nécessaires pour protéger la santé des populations, situent l’ensemble du territoire de la métropole en zone de dépassement de qualité de l’air, ce qui conforte encore l’impérieuse nécessité de créer la ZFE-m sur le périmètre des 33 communes de l’Eurométropole de Strasbourg pour répondre aux enjeux de santé publique.

La volonté politique de lisibilité et de clarté du dispositif et l’intégration dans la ZFE-m de l’aire principale dans laquelle les populations seront impactées par les mesures de restriction sont des éléments de motivation complémentaire. Cela permettra de déployer sur un périmètre cohérent le système d’aides financières que l’Eurométropole de Strasbourg a estimé nécessaire en complément des aides d’État suite à la Conférence citoyenne et à la concertation avec les partenaires et acteurs et actrices socio-économiques, afin d’assurer un niveau d’accompagnement adapté à la réalité des besoins des personnes et structures impactées.

C. Les enseignements de la large concertation des élu-es, des habitant-es et des acteurs et actrices du territoire

I. Une large concertation avec les Maires de l’Eurométropole pour concevoir la ZFE-m

Depuis septembre 2020, un dialogue a été engagé avec toutes les communes de l’Eurométropole pour définir collectivement un calendrier réaliste et ambitieux, compatible avec les engagements passés de la collectivité, et notamment la délibération de 2019. L’exécutif de l’Eurométropole a engagé une démarche volontariste à l’échelle intercommunale en se rendant dans chacune des communes, à la rencontre du/de la maire et de ses adjoint-es, pour échanger sur les enjeux propres de la commune en matière de mobilités.

Par ailleurs, des réunions et échanges réguliers avec les 33 maires de l’Eurométropole ont permis de partager dans le détail la construction du dispositif de la ZFE-m ainsi que ses mesures d’accompagnement. 7 conférences des maires ont porté sur le projet de ZFE-m, dont 3 étaient dédiées exclusivement à ce point précis. Une tournée des communes a permis de rencontrer l’ensemble des maires entre novembre 2020 et avril 2021. Les maires qui le souhaitaient ont invité les élus de l’Eurométropole en charge du dossier à un échange avec leurs conseils municipaux entre février et juin 2021 (Fegersheim, Bischheim, La Wantzenau, Plobsheim, Schiltigheim, Lampertheim, Vendenheim, Achenheim, Breuschwickersheim).

Les échanges avec la Région Grand Est ont également été nourris et solides et ont permis de construire un partenariat dans la mise en place de la ZFE-m, dans une cohérence régionale. Le soutien de la Région consolide la cohérence et l’effectivité du dispositif de soutien aux entreprises. Des échanges avec l’État et la Préfète du Bas-Rhin ont permis d’appuyer le nécessaire soutien dans la mise en œuvre du projet au niveau local.

II. Les préconisations du Conseil de Développement sur la mise en œuvre de la ZFE-m

L'avis du Conseil de Développement de l'Eurométropole (CODEV) a été saisi le 16 décembre 2020 pour répondre à la question suivante : « Quels changements pour votre mobilité et quel accompagnement pour vos déplacements personnels, professionnels et de loisirs dans le cadre de la mise en place de la zone à faibles émissions ? ».

Le Conseil de développement est une instance de démocratie participative créée en 2015. Animée par près d'une centaine de membres issus des 33 communes de l'Eurométropole, il est un outil de dialogue et de participation citoyenne à l'échelle de l'agglomération. Le Conseil de développement organise librement des travaux à visée prospective ou sur des sujets d'actualité qui nécessitent une expertise d'usage et un regard citoyen. Ses contributions ont pour vocation de nourrir la stratégie de développement du territoire et participer à la construction de la décision publique.

Dans son rapport rendu le 2 février 2021, suite à une présentation du contexte, de la démarche et des enjeux de la ZFE-m, le Conseil en Développement a partagé plusieurs de ses questionnements et propositions portant notamment sur les orientations de la ZFE-m, l'accompagnement nécessaire et la concertation sur le projet.

Le Conseil de développement souligne notamment que « l'objectif de la ZFE n'a pas vocation à remplacer simplement des véhicules polluants par des véhicules moins polluants. C'est toute une dynamique de changements de comportements qu'il faudra accélérer, notamment l'optimisation des services et infrastructures existants et la mise en place de nouveaux services » (préconisation du CODEV p.9).

Concernant l'accompagnement, l'importance d'un conseil individualisé, d'un soutien financier pour les mobilités alternatives et d'un accompagnement renforcé pour les plus modestes a été soulignée pour augmenter l'acceptation sociale. Cette dernière passera également par la mise en place d'un vaste et ambitieux plan de développement des mobilités. Il devra s'accompagner de plans de communication, de concertations avec les parties prenantes, de l'instauration de mesures de flexibilité et de dérogations, de la mise en place de contrôles etc.

Parmi les nombreuses préconisations du Conseil de développement, certaines ont d'ores et déjà été mises en œuvre par l'Eurométropole. Par exemple, un site internet d'information a été créé dès le mois de mars 2021 (préconisation du CODEV p.11), d'autres sont programmées dans le plan d'actions de la ZFE-m, telles que la mise en place dérogations (préconisation du CODEV p.8). Ces apports sont en cohérence avec les enseignements issus de la conférence citoyenne et ont permis d'enrichir les réflexions et les solutions qui seront mises en œuvre.

L'avis du Conseil de Développement est annexé à cette délibération.

III. Une Conférence citoyenne pour informer, prendre en compte la diversité des situations et recueillir les avis de tous

La Zone à Faibles Émissions mobilité aura un impact important sur les habitudes de déplacements des habitant-es et professionnel·les de l'agglomération strasbourgeoise.

C'est pourquoi l'Eurométropole a organisé de mai à fin juin 2021 une « Conférence citoyenne » spécialement dédiée aux enjeux de santé, climat et mobilités pour informer, dialoguer et consulter les habitant-es sur les solutions de mobilités, d'aides et d'accompagnement pour agir concrètement. Un dialogue nourri a également été conduit avec les entreprises, en partenariat étroit avec les chambres consulaires.

Un évènement de lancement et 10 ateliers se sont tenus à distance. Malgré un contexte sanitaire contraint, la conférence citoyenne a été accompagnée d'une campagne de sensibilisation et d'information très importante sur le terrain qui a permis de recueillir l'avis de la population et des entreprises. Une plaquette d'information pédagogique a notamment été diffusée dans toutes les boîtes aux lettres de l'ensemble des communes. Une équipe mobile a été mobilisée pour aller à la rencontre du public dans l'ensemble des communes de la métropole, dans le respect du protocole sanitaire. En complément, un questionnaire a permis de recueillir 9 000 avis et propositions des habitant·es, et une enquête auprès de l'ensemble des entreprises du Bas-Rhin a été menée en partenariat avec les chambres consulaires.

1. Un dispositif adapté qui a permis une forte participation au plus près des différents publics

Ce dispositif a permis de toucher près de 11 000 personnes et entreprises à travers des supports et des modalités variées :

- Questionnaire en ligne grand public : environ 9 400 répondant·es.
- Vidéo de la soirée de lancement de la Conférence citoyenne : 2 272 visionnages en replay.
- Ateliers citoyens : 644 participant·es dont 319 à la table ronde de lancement, 206 aux ateliers citoyens, et 119 avec les acteurs et actrices économiques. Les compte-rendu des ateliers sont en ligne ainsi que les productions.
- Débat mobile : 80 créneaux, 1144 personnes rencontrées, soit 164 personnes par semaine.
- Une enquête auprès des entreprises du Bas-Rhin : 901 réponses.
- Numéro vert : 445 appels entre son lancement le 12 avril et le 1^{er} juillet 2021.
- Page internet www.strasbourg.participer.eu : 3700 pages lues.
- Vidéo de la soirée de restitution : 203 visionnage en live et 806 visionnages en replay.

La Conférence citoyenne a été évaluée par une association indépendante, Démocratie Ouverte, experte sur la conduite de tels exercices, et qui a suivi l'ensemble du dispositif. Cette évaluation avait pour objectif d'apprécier la qualité démocratique de la démarche, dans la perspective d'enrichir le dialogue conduit par l'Eurométropole sur ses pratiques de débat, ce diagnostic devant lui-même aider au cadrage des prochaines conférences citoyennes. Un rapport sera publié par cet évaluateur en novembre sur l'ensemble de la démarche et sera diffusé largement.

2. Les enseignements de cette conférence citoyenne

La richesse des données récoltées via les différents supports déployés tout au long de la conférence citoyenne est un premier enseignement très positif. Ces différentes modalités de participation ont été complémentaires et ont permis d'avoir une meilleure représentativité des retours des habitant·es et entreprises.

Les très nombreuses propositions émises par les citoyen·nes ont fait l'objet d'une étude fine pour identifier celles relevant des compétences de l'Eurométropole, leur temporalité et leurs conditions de mise en œuvre. Beaucoup étaient en cohérence avec les orientations du projet initial de ZFE-m et de mise en application aisée, et devraient pouvoir être lancées rapidement. D'autres, parfois plus ambitieuses ou complexes nécessiteront des débats ou des études poussées, et pourront être mises en œuvre ultérieurement.

L'analyse des résultats de cette conférence citoyenne a été reprise dans un rapport comprenant l'ensemble des préconisations et a été présenté lors d'un événement de restitution qui s'est tenu le 23 septembre. Les suites apportées par la collectivité aux préconisations sont également synthétisées dans un second rapport afin d'assurer la transparence et la lisibilité de leur prise en compte.

Un premier constat est qu'un grand nombre de personnes et entreprises n'avaient pas connaissance de ce que représente une Zone à faibles émissions mobilité, sa mise en place sur le territoire et le calendrier qui lui est associé. La conférence citoyenne a permis de diffuser plus largement l'information sur ce dispositif.

Le dispositif de la ZFE-m n'est pas appréhendé de la même manière selon la situation sociale et territoriale des individus touchés. Les enjeux de mobilité et d'information ne semblent pas identiques en fonction de la localisation de son foyer. Un faible niveau de connaissance de la mise en œuvre de la Zone à faibles émissions mobilité est en particulier à noter dans les Quartiers prioritaires de la politique de la ville.

La diffusion d'informations et la pédagogie, mais aussi l'accompagnement personnalisé adaptés à la situation des individus vont demeurer un enjeu fort de l'année 2022 lors de la création de la ZFE-m.

Les habitant·es ont relevé les grandes problématiques suivantes :

- Le **besoin d'aides** pour se dessaisir d'un véhicule polluant.
- Le **manque d'infrastructures** (réseaux et maillage, voiries, aménagements divers), de moyens et de services de mobilités alternatives (flotte, cadencement, information), la nécessité de massifier l'offre liée aux différents modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle.
- La **méconnaissance des modes alternatifs et de leur efficacité** (temps/distance) compte tenu d'un manque de communication et d'information pédagogique sur les solutions de mobilité alternative à la voiture.
- Des **échelles et portées de déplacements excédant très souvent et/ou très largement le périmètre de la ZFE-m**, notamment pour les habitant·es des territoires limitrophes à la métropole, à prendre en compte.

Le « Bilan et cahier de préconisations citoyennes » de la conférence citoyenne ZFE-m et le « Cahier d'engagements de l'Eurométropole de Strasbourg » sont annexés à cette délibération.

IV. Un dispositif d'aides et de dérogation co-construit avec le monde économique grâce et une enquête et des groupes de travail

Dans le cadre de la préparation préalable à la mise en œuvre de cette nouvelle réglementation, l'Eurométropole a engagé de nombreux échanges avec les acteurs et actrices économiques.

Des réunions se sont tenues avec les partenaires à partir de janvier 2021, notamment deux réunions élargies. Par ailleurs, des échanges avec les chambres consulaires (Chambre de Commerce et d'Industrie Alsace Eurométropole, la Chambre de Métiers d'Alsace, la Chambre d'Agriculture Alsace), le Port Autonome de Strasbourg et le Groupement des usagers du Port se sont tenus en bilatérales. Un échange avec la CRESS s'est aussi tenu en septembre.

Une consultation a aussi été menée par la collectivité du 7 mai au 6 juin 2021 auprès de l'ensemble des entreprises du Bas-Rhin, en partenariat avec la Chambre de Commerce et d'Industrie Alsace Eurométropole, la Chambre de Métiers d'Alsace, la Chambre d'Agriculture Alsace et le Groupement des Usagers du Port Autonome de Strasbourg. L'objectif de cette co-construction est la prise en compte essentielle des avis et enjeux majeurs du monde économique pour anticiper des solutions adaptées aux entreprises dans la mise en œuvre de la ZFE-m.

901 entreprises se sont exprimées sur les types et motifs de déplacements réalisés, l'état de leur parc de véhicules et son renouvellement, les modes de financement, l'installation de stations GNV et de bornes de recharge électriques, le recours à l'autopartage, l'équipement en vélos cargos ou vélos à assistance électriques, l'intérêt pour une mutualisation de flottes avec d'autres entreprises.

Les usages des salarié-es pour leurs déplacements professionnels et vers leur lieu de travail ont également été analysés. Un complément d'enquête a été mené par le Port Autonome de Strasbourg et le Groupement des usagers du Port sur les approvisionnements et expéditions depuis la plate-forme portuaire, qui représentent un trafic de 3 400 poids lourds et véhicules utilitaires léger par jour, dont 80% n'appartiennent pas aux entreprises implantées sur place.

La moitié des entreprises interrogées a fait part de propositions ou d'observations concernant principalement :

- Le **manque d'alternatives sur le marché automobile** pour certains types de véhicules.
- L'insuffisance des **moyens financiers** pour remplacer la flotte.
- **L'insuffisance des aménagements** (bornes électriques et stations GNV, places de stationnement, arceaux vélos, transports en commun...).
- Des **échelles et portées de déplacements excédant très souvent et/ou très largement le périmètre de la ZFE-m**, notamment pour les acteurs et actrices économiques (logistique) et une absence de maîtrise d'une partie des flottes et véhicules, relevant le plus souvent de leurs fournisseurs et prestataires, et nécessitant la poursuite d'une concertation élargie.

Ce travail de co-construction avec les acteurs et actrices économiques s'est poursuivi de façon nourrie au cours des derniers mois pour bâtir le dispositif d'aides et de dérogation qui est proposé dans la présente délibération. Ce travail partenarial va se poursuivre et s'inscrire dans la durée, au travers de groupes de travail thématiques sur des sujets identifiés conjointement, afin de concilier enjeux de santé publique et

de qualité de l'air, de garantie d'approvisionnement du territoire et de dynamique économique.

D. Les orientations de la Zone à faibles émissions mobilité de l'Eurométropole de Strasbourg

La présente délibération propose un dispositif adapté suite à la large concertation conduite ces derniers mois entre l'Eurométropole, les élu-es des communes de la métropole et les acteurs et actrices du territoire.

I. Les lignes directrices proposées de la ZFE-m de l'Eurométropole de Strasbourg

1. Le dispositif proposé s'appuie sur les six piliers fondamentaux

- **Une démarche progressive et pédagogique** : outre les étapes successives d'interdiction par catégories de véhicules, la démarche prévoit une progressivité de la contrainte, avec une première phase de sensibilisation d'au moins un an, le « contrôle pédagogique », avant une phase où les contrôles donneront lieu à sanctions, et ce afin de donner le temps nécessaire au changement.
- **Un périmètre englobant l'ensemble de la métropole pour garantir une action à la mesure des enjeux d'amélioration de la qualité de l'air et assurer la lisibilité du dispositif, en pleine continuité de la délibération du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du 19 septembre 2019.**
- **Un calendrier unique et lisible pour l'ensemble des communes de la métropole, progressif pour tenir compte des spécificités du territoire et permettre à chacun d'adapter ses pratiques de mobilité afin de ne laisser personne de côté.**
- **Une évaluation régulière et partagée pour évaluer les effets de la ZFE-m, garantir l'efficacité et la proportionnalité des mesures et du calendrier, et adapter le dispositif le cas échéant.**
- **Un accompagnement individualisé de proximité, dont le conseil en mobilité sera le pivot et un acte obligatoire préalable à toute demande de financement local.**
- **Un dispositif très conséquent d'aides au report modal et à la conversion, ainsi que des dérogations adaptées.**

2. Les caractéristiques de la ZFE-m

Il est proposé que la ZFE-m :

- **Concerne l'ensemble des types de véhicules motorisés** : voitures particulières, véhicules utilitaires légers, poids-lourds, autobus et autocars, deux et trois roues motorisés. Elle s'adresse donc tant aux particuliers qu'aux acteurs et actrices socio-économiques du territoire.

- **S'applique en continu, 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24.**
- **Porte sur l'ensemble de l'Eurométropole à l'exception des axes suivants :**
 - Au nord de l'Eurométropole de Strasbourg :
 - A4 de l'échangeur A4/A355 (PR471+965 de l'A4) à la limite du ban communale de l'Eurométropole au Nord (PR à venir)
 - A35 de l'échangeur de Hoerdt, (PR 246 + 600) à l'échangeur A35/A355 (PR 248 + 190 (de l'A35))
 - Au sud de l'Eurométropole de Strasbourg :
 - M35 de l'échangeur n°11 dit d'Entzheim (au PR 316+700) jusqu'à l'échangeur n°10 dit de Geispolsheim (PR 312 + 200)
 - M353 (du PR 0 au PR 8+400),

considérant la nécessité de garantir la continuité des flux de transit nord/sud et est/ouest, sans qu'il soit nécessaire de faire des détours augmentant de manière substantielle les distances parcourues.

II. Des mesures d'interdiction progressives et précédées d'étapes d'accompagnement

L'Eurométropole de Strasbourg propose les dispositions suivantes :

Les interdictions de circulation des véhicules en fonction de leur vignette Crit'Air proposées se mettront en œuvre de manière progressive, avec l'exclusion petit à petit des véhicules les plus polluants, afin de n'autoriser à circuler in fine que les véhicules les moins polluants (Crit'Air 1 et électriques ou hydrogènes).

Une phase pédagogique précédera chaque date d'interdiction définitive de circuler. Elle consistera dans de la communication ciblée, de l'accompagnement renforcé et personnalisé, mais aussi du « contrôle pédagogique », c'est à dire sans sanction financière.

Le calendrier répond à plusieurs objectifs : un dispositif cohérent et lisible pour tous·tes sur le territoire de l'Eurométropole, une temporalité et une progressivité qui permettent à chacun d'adapter ses pratiques de mobilité pour ne laisser personne de côté, l'atteinte des résultats escomptés en terme de qualité de l'air et de santé publique.

Le nombre de véhicules immatriculés dans l'Eurométropole concernés à terme par l'interdiction de circuler dans l'Eurométropole est estimé à près de 211 000 véhicules (base décompte 2019).

L'ouverture des étapes pédagogiques de mise en œuvre de la ZFE-m se réalisera selon le calendrier suivant, pour :

- Les véhicules Crit'Air 5 et sans Crit'Air, au 1^{er} janvier 2022.
- Les véhicules Crit'Air 4, au 1^{er} janvier 2023.
- Les véhicules Crit'Air 3, au 1^{er} janvier 2024.
- Les véhicules Crit'Air 2, au 1^{er} janvier 2025.

Sauf dérogations, et en cohérence avec les dispositions de la loi, l'interdiction progressive de circuler est programmée pour :

- Les véhicules Crit'Air 5 et sans Crit'Air, au 1^{er} janvier 2023.
- Les véhicules Crit'Air 4, au 1^{er} janvier 2024.
- Les véhicules Crit'Air 3, au 1^{er} janvier 2025.
- Les véhicules Crit'Air 2, au 1^{er} janvier 2028.

Ce calendrier progressif sera susceptible d'adaptations en fonction des évaluations régulièrement conduites et d'éventuelles évolutions réglementaires.

L'entrée en vigueur de la ZFE-m sera effective dès la publication d'un arrêté signé par la Présidente de l'Eurométropole, après mise à disposition du public et des PPA. L'arrêté déclinera le périmètre, le calendrier par catégories de véhicules et la liste des dérogations.

En l'espèce, un premier arrêté reprendra le calendrier de déploiement fixé par la loi (jusqu'aux Crit'Air 3) ; un second arrêté appliquera le cadre fixé pour les vignettes Crit'Air 2 et sera pris dans un calendrier correspondant au choix des maires.

III. Des évaluations régulières

Pour suivre l'efficacité du dispositif, des évaluations régulières seront réalisées. L'état des lieux de départ, qui servira de référence pour mesurer l'amélioration des indicateurs de suivi de la ZFE-m, est inclus dans une étude réglementaire d'impact socio-économique et de qualité de l'air.

L'évaluation se déclinera par :

- **Des bilans annuels basés sur les principaux indicateurs quantitatifs.**
- **Deux évaluations renforcées, la première en 2024 et la seconde en 2026.** Elles mesureront l'impact des premières mesures d'interdiction par différents indicateurs, en particulier de la qualité de l'air, de santé, d'émissions de gaz à effet de serre, d'évolution du parc de véhicules des particuliers et des entreprises, de changements de comportements, de report modal et de capacité des entreprises et des habitant-es à réussir cette transition. Elles feront l'objet de nouveaux échanges citoyen-nes pour partager très largement les résultats mesurés, le bilan des changements de pratiques de mobilité des acteurs et actrices, les réussites et les difficultés rencontrées ; les formats

permettront de toucher les habitant·es peu mobilisés dans la Conférence citoyenne, notamment dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville. Elles seront aussi l'opportunité de nouveaux temps forts de communication et de pédagogie.

Ces évaluations en 2024 et 2026 permettront de vérifier que le calendrier est compatible avec l'atteinte des objectifs de qualité de l'air et de santé des habitant·es du territoire, et le cas échéant amèneront l'Eurométropole de Strasbourg, en lien avec les Maires, à adapter le calendrier d'interdictions.

Cette évaluation sera également l'opportunité d'évaluer le dispositif de soutien financier de l'Eurométropole de Strasbourg (niveau de sollicitation des aides par typologies de demandeurs, adaptation des montants d'aides, consommation de l'enveloppe budgétaire...) et de l'ajuster le cas échéant.

Un observatoire de suivi de la Zone à faibles émissions mobilité sera créé en lien avec l'Adeus et ATMO Grand Est. Il suivra les étapes de bilans et d'évaluations prévues afin de mesurer l'impact des premières mesures d'interdiction de la Zone à faibles émissions mobilité sur différents indicateurs, en particulier la qualité de l'air, la santé, l'évolution du parc de véhicules des particuliers et des entreprises, les changements de comportements, le report modal et la capacité des entreprises et des habitant·es à réussir cette transition. Il associera les principaux partenaires impliqués dans la ZFE-m (représentant·es d'habitant·es, acteurs et actrices institutionnel·les et représentant·es du monde économique...).

IV. Des contrôles automatisés en perspective

Un système de contrôle efficace et connu de toutes et tous est un des leviers permettant de renforcer l'acceptabilité sociale et l'efficacité de la ZFE-m.

Les conducteurs et conductrices qui ne respecteront pas les interdictions liées à la ZFE-m, ou qui n'auront pas leur vignette Crit'Air apposée sur leur pare-brise, s'exposeront à une amende en accord avec la réglementation en vigueur.

Ces contrôles ne donneront pas lieu à une amende durant les phases pédagogiques d'une durée d'un an précédant chaque interdiction, selon le calendrier précisé plus haut. Un rappel de la réglementation et de l'information sur le projet seront donnés. Ces contrôles seront effectués dans un premier temps par la police nationale, ainsi que par les polices municipales.

Dans un second temps, le contrôle se fera par contrôle sanction automatisé via lecture des plaques d'immatriculation. Dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités, l'État s'est engagé à mettre à la disposition des collectivités à partir de 2023 un système de contrôle automatisé. Les collectivités sont toujours dans l'attente que l'État mette à disposition un système de contrôle efficace, qui protège les libertés publiques tout en garantissant l'égalité de traitement entre les usagers de la route. La collectivité souhaite que l'État mette bien à disposition les moyens réglementaires, opérationnels et financiers nécessaires pour mettre en œuvre le contrôle automatisé dans ces délais.

Le produit des amendes de police sera affecté à l'entretien du réseau routier.

E. Un engagement massif de l'Eurométropole pour accompagner les habitant·es et les acteurs et actrices du territoire pour garantir le droit à la mobilité et la justice sociale

Si l'effet environnemental et climatique de la Zone à faibles émissions mobilité est significatif et correspond à une attente exprimée par la population, son impact social et économique pour certaines parties de la population et des acteurs et actrices économiques n'en est pas moins indéniable.

Une forte démarche d'accompagnement et d'aide au changement est donc nécessaire. Cet accompagnement a été construit à partir des enseignements de la Conférence citoyenne et de groupes de travail avec les acteurs et actrices économiques du territoire. Les habitant-es et acteurs et actrices économiques ont apporté des solutions concrètes permettant de faire évoluer leurs mobilités en cohérence avec la réglementation de la ZFE-m.

I. Une ambition inédite pour accompagner et garantir le droit aux mobilités durables et actives pour toutes et tous

1. La mise en place d'un bouquet de solutions de mobilité alternatives au véhicule individuel

Le projet vise à garantir le droit à la mobilité pour toutes et tous : chaque habitant-e et visiteur et visiteuse de l'Eurométropole va bénéficier d'une alternative viable aux véhicules individuels les plus polluants. L'Eurométropole s'est ainsi engagée à renforcer ses services de mobilités alternatives, que ce soit en matière de transports en commun ou de mobilités actives.

Plusieurs mesures ont d'ores et déjà été mises en place depuis un an :

- Extension du service du Transport à la Demande (TAD) dans toutes les communes de la seconde couronne depuis le 1er mars 2021.
- Gratuité des transports en commun pour les jeunes de moins de 18 ans, effective au 1^{er} septembre 2021.
- Aides individuelles pour l'achat d'un vélo à assistance électrique (VAE) d'un montant compris entre 300 et 500 €.
- Concertation sur l'extension du tram vers l'ouest jusqu'à Wolfisheim et concertation sur l'extension du tram vers le nord jusqu'à Schiltigheim et Bischheim et au centre de Strasbourg ainsi que sur l'extension de la ligne de bus à haut niveau de service (BHNS) entre la gare et le pont du Danube à Strasbourg.

Cette ambition inédite en faveur des mobilités durables va se poursuivre et se renforcer dans les prochains mois, portant les investissements prévisionnels dans le mandat à plus de 500 millions d'euros :

- Mise en place avec la Région Grand Est d'un réseau express métropolitain ferroviaire et routier pour améliorer les liaisons des TER et des cars interurbains sur tout le bassin de vie de l'Eurométropole, en lien avec les Pôles d'Échanges Multimodaux. Dès 2023, l'offre de train sera renforcée, notamment dans les gares de l'Eurométropole.
- Renforcement de l'offre de bus complémentaire au réseau structurant tramway/BHNS.

- Réserve d'une voie aux transports en commun et au covoiturage sur la M35 à compter de début 2022 et mise en place d'une voie réservée aux cars express sur l'ensemble de la M351 d'ici 2024.
- Renforcement de la tarification solidaire pour l'accès aux transports en commun.
- 100 millions d'euros en faveur du renforcement et du développement des pistes cyclables au cours du mandat, avec une attention particulière aux liens entre la première et la deuxième couronne et leurs liaisons avec Strasbourg.
- 4 nouveaux pôles d'échanges multimodaux en entrée d'agglomération.
- Conversion des différentes flottes publiques (Eurométropole, CTS, Batorama...) aux normes décarbonées. Concernant les flottes des communes et de l'Eurométropole, structuration de groupements de commandes pour accompagner cette conversion au meilleur prix.

2. Un accompagnement renforcé en faveur du transport de marchandise par voies fluviales et ferroviaires

L'Eurométropole entend profiter de son positionnement particulièrement stratégique pour le développement de solutions de logistique durable en favorisant le report modal vers le mode ferroviaire et le mode fluvial.

Un maillage stratégique par le fleuve et le rail

Le port autonome de Strasbourg constitue le 2ème port fluvial français et comporte une importante infrastructure ferroviaire. Situé à la croisée de corridors ferroviaires européens et en bordure du Rhin où transitent chaque année plusieurs millions de tonnes de marchandises, sa position en fait un outil particulièrement stratégique pour massifier le report modal des flux de marchandises.

Ainsi, l'Eurométropole s'attachera notamment à accompagner la stratégie ferroviaire du Port Autonome de Strasbourg qui prévoit notamment un doublement du trafic de fret ferroviaire à l'horizon 2035.

Une opportunité d'aller plus loin, notamment en termes de transport fluvial

La massification des flux de marchandises confère au transport par voie fluviale un caractère particulièrement vertueux : réduction des nuisances sonores, cinq fois moins d'émissions de CO2 par tonne transportée que la route, faible consommation énergétique...

L'Eurométropole de Strasbourg est maillée de voies d'eaux qui constituent de véritables boulevards fluviaux qui irriguent une bonne partie de son territoire. Cet atout permet d'envisager des livraisons par voie fluviale au plus près des lieux de consommation.

Plusieurs succès sont d'ores-et-déjà à souligner, avec notamment la mise en place, en partenariat avec Voies navigables de France, d'un service de logistique urbaine particulièrement innovant avec une plateforme implantée sur le quai des Pêcheurs à Strasbourg. Cette solution alliant transport par barge à de la logistique du dernier kilomètre en vélo constitue une alternative crédible et efficace au transport par camion et camionnette. Elle permet d'économiser quotidiennement l'équivalent de 65 VUL sur le secteur de la Grande Ile.

En partenariat avec Voies navigables de France (VNF), l'Eurométropole entend aller plus loin dans le développement de la logistique fluviale en raisonnant à une échelle géographique plus large.

Dans cette perspective, l'Eurométropole soutient la mise en place d'une navette fluviale quotidienne qui permettra de transporter par le canal de la Marne au Rhin des conteneurs entre Saverne et Strasbourg. À l'horizon 2024, la mise en place de cette nouvelle péniche permettra d'enlever de la route jusqu'à 8000 conteneurs par an. Des délibérations ultérieures pourront conduire à une participation de l'Eurométropole au tour de table de ce projet.

En complément, le secteur de Vendenheim-Reichstett-Eckwersheim constitue un axe stratégique pour la logistique fluviale à échelle métropolitaine. VNF et l'Eurométropole programment d'étudier la faisabilité technique de la logistique urbaine fluviale avec un point de massification situé au droit de la Zone Commerciale Nord et Strasbourg.

3. Un conseil personnalisé à la mobilité pour trouver les meilleures solutions pour chaque situation

L'Agence du Climat « le guichet des solutions », nouvellement créée, s'est mobilisée pour assurer à compter de la fin 2021 un conseil individualisé afin d'identifier les solutions de mobilité les plus adaptées à chaque situation : diagnostic des pratiques de mobilité et des usages, projection vers les besoins de demain, information sur les différentes offres de mobilités disponibles sur le territoire, information et simulation de l'éligibilité aux aides financières nationales et locales...

Dans cette optique, elle se dote de conseillers et de conseillères pour accompagner les particuliers, les professionnel·les et les communes dans la transition vers des mobilités moins carbonées.

L'Agence du Climat a vocation à devenir la tête de pont d'un réseau local de structures qu'elle animera en lien avec l'Eurométropole de Strasbourg et qui permettra de démultiplier les lieux d'information et d'accompagnement des particuliers et des professionnel·les. Les mairies, les CCAS, les agences des bailleurs sociaux, les guichets des opérateurs de mobilité du territoire, les chambres consulaires... seront des relais d'information et d'orientation pour les habitant·es. L'office du tourisme de Strasbourg et sa région assurera, lui, un renseignement de premier niveau pour les touristes.

Par ailleurs, la réalisation d'un diagnostic de mobilité sera une étape obligatoire pour bénéficier d'une aide financière de l'Eurométropole. Ce conseil pourra être délivré par l'Agence du Climat ou une autre structure souhaitant assurer une telle prestation. L'Eurométropole va initier une démarche de référencement des structures conseillères en mobilité afin de s'assurer de la qualité du conseil qui sera délivré.

Ce conseil en mobilité est conçu à deux niveaux. Le premier niveau, décrit ci-dessus, sera complété par un diagnostic approfondi pour les acteurs et actrices économiques qui le souhaitent. Le deuxième niveau d'accompagnement pourrait être assuré par les chambres consulaires (Chambre de Commerce et d'Industrie Alsace Eurométropole, Chambre de Métiers d'Alsace et Chambre d'Agriculture). Il permettra par exemple de réaliser un diagnostic complet d'une flotte de véhicules importante et la faire évoluer à travers des changements de pratiques, de motorisations, la mutualisation des flottes etc.

Les employeurs et employeuses pourront également être accompagnés pour les déplacements domicile-travail de leurs salarié·es à travers l'outil Optimix, proposé par l'Eurométropole. Optimix est la démarche d'accompagnement des employeurs et employeuses dans la réalisation des plans de mobilité. Elle comporte une phase de conseil, la mise à disposition d'une plateforme numérique permettant de réaliser le diagnostic de mobilité des salarié·es, d'envoyer des fiches individuelles d'itinéraires et de rédiger le plan d'actions. La démarche Optimix accompagne aussi les employeurs et employeuses

lors de l'animation de temps forts autour de la mobilité. L'objectif affiché d'Optimix est d'accompagner les salarié·es pour changer leurs comportements de déplacement et limiter leurs trajets en voiture seul.

4. Une enveloppe de 50 millions d'aides aux particuliers et aux acteurs et actrices socio-économiques du territoire pour inciter à l'usage des mobilités alternatives et à l'acquisition de véhicules plus propres

L'État a mis en place des aides financières pour soutenir l'achat d'un véhicule propre, la prime à la conversion et le bonus écologique, auxquelles s'ajoute une surprime à la conversion pour les personnes morales habitant, travaillant ou implantées dans une ZFE.

Afin de soutenir fortement les habitant·es et les acteurs et actrices du territoire, l'Eurométropole de Strasbourg met en place un dispositif d'aides complémentaire, cumulable avec les aides de l'État, sous conditions de ressources pour les particuliers et les personnes morales de droit privé.

Elle y allouera une enveloppe maximale de 50 millions d'euros sur le mandat, dans le cadre de son programme pluriannuel d'investissements et de son budget de fonctionnement, destinée aux aides aux particuliers et aux acteurs et actrices socio-économiques.

Le dispositif d'aides sera voté pour 2 ans dans un premier temps puis revoté annuellement dans le cadre du vote du budget pour tenir compte des enseignements des évaluations régulières de la ZFE-m.

Il sera opérationnel dès début 2022, au moment de l'entrée en vigueur de la ZFE-m sur le territoire. Le dépôt et l'instruction des demandes d'aides débuteront à cette date. L'instruction des dossiers de demandes d'aides sera assurée par un prestataire externe sur les premières années du dispositif.

S'il n'a pas été possible à ce stade de mutualiser la plate-forme des aides de l'État pour y traiter également les aides complémentaires de l'Eurométropole, le travail se poursuit avec l'État, son opérateur et avec les garagistes et les concessionnaires automobiles pour fluidifier le dispositif. Ces derniers seront des partenaires incontournables du conseil et de l'accompagnement des particuliers, mais aussi du déploiement du rétrofit.

II. Les aides aux particuliers

1. Les principes généraux

Le dispositif d'aides aux particuliers répond à une logique de solidarité et de justice sociale. Ces aides se scindent en deux grandes catégories :

- **Une aide aux mobilités alternatives à la voiture individuelle, que l'Eurométropole souhaite encourager prioritairement.**
- **Des aides à la conversion automobile vers un véhicule léger ou utilitaire léger, moins polluant, complémentaires aux aides d'État.**

Par ailleurs, suite à la Conférence citoyenne, une aide pour la reconversion des deux et trois-roues motorisés a également été créée.

Toujours suite à la Conférence citoyenne, l'Eurométropole a décidé d'augmenter significativement les montants de ses aides afin de répondre, au bon niveau, au besoin

d'accompagner les ménages les plus modestes dans le changement. Ces aides, soumises à conditions de revenus, s'adresseront potentiellement à près de deux-tiers des foyers fiscaux.

Alors que le montant de 1 000 € d'aides était annoncé comme un maximum pour un ménage éligible dans le projet présenté en mai 2021, ce montant devient une « aide socle » minimum par personne éligible (hors aides pour les deux et trois roues). Cette aide socle sera votée pour la durée du mandat.

Elle sera abondée par un complément dont le montant variera selon les 3 strates de revenus définies ci-dessous. Ce complément sera voté dans un premier temps pour 2 ans, puis révisé annuellement selon les évaluations.

Pour la définition de ce dispositif d'aides, un ménage est entendu comme correspondant au foyer fiscal. Afin de renforcer l'accompagnement, un ménage éligible, composé de plusieurs personnes majeures, peut bénéficier de plusieurs aides, dont une aide à la conversion au maximum.

Les conditions principales d'éligibilité sont les suivantes :

- La revente ou la mise au rebut d'un véhicule personnel interdit in fine dans la ZFE-m (de Sans Crit'Air à Crit'Air 2) appartenant au bénéficiaire depuis au moins 2 ans.
- Être une personne majeure.
- Avoir sa résidence principale dans une commune de l'Eurométropole.
- S'inscrire dans les conditions de ressources définies. Les aides seront graduées selon 3 strates de revenus fiscaux de référence (RFR) par part fiscale :
 - Strate 1 : $RFR / part < 6\,300€$
 - Strate 2 : $6\,300€ < RFR / part < 13\,489€$
 - Strate 3 : $13\,489€ < RFR / part < 20\,966€$
- L'engagement de ne pas le revendre dans un délai de 2 ans suivant sa première immatriculation ni avant d'avoir parcouru 6 000 km.

Les règlements des aides aux particuliers sont annexés à cette délibération.

2. Les modalités de l'aide aux mobilités alternatives

Les montants de l'aide aux mobilités alternatives sont fixés pour les années 2022 et 2023 comme suit:

Strates	RFR / part	Aide socle	Aide complémentaire (montant maximum)	Montant total aide EMS aux mobilités alternatives (montant maxi)
1	$RFR < 6300€$	1 000 €	1 000 €	Jusqu'à 2 000 euros

2	6300 € < RFR < 13489 €	1 000 €	800 €	Jusqu'à 1 800 euros
3	13489 € < RFR < 20966 €	1 000 €	500 €	Jusqu'à 1 500 euros
	20966 € < RFR	-	-	-

Le montant alloué au ou à la bénéficiaire servira exclusivement à l'achat de prestations, de services ou d'équipements de mobilité permettant de se déplacer au moyen d'un ou plusieurs modes alternatifs à la voiture individuelle personnelle. Un système de compte individuel permettra d'en assurer la bonne gestion et d'en encadrer l'utilisation.

Le bénéficiaire de cette aide se verra proposer un bouquet d'offre de services et de prestations de mobilité accessibles avec ce montant, dans une logique multiservices et multimodes « à la carte », en partenariat avec tout opérateur de mobilité respectant les conditions qui auront été préalablement fixées par la Collectivité et souhaitant intégrer le dispositif. Pour ce faire, une publicité permanente répondant aux conditions de l'arrêt CJUE, 2 juin 2016, C-410/14 sera publiée par l'Eurométropole, précisant les modalités d'intégration des opérateurs de mobilité au dispositif.

Il s'agira plus particulièrement de permettre un accès aux offres de transports urbains et interurbains, de transport à la demande, de location de vélos, d'autopartage, de prestations de réparation, d'entretien et de maintenance, d'aides à l'achat de petit équipement de sécurité pour l'usage de cycles, etc.

Le budget alloué au bénéficiaire permettra par ailleurs de compléter l'aide à l'achat déjà mise en place par la collectivité pour un VAE, un vélo cargo à assistance électrique, ou une motorisation de vélo classique. Ce complément d'aide possible sera calculé en fonction des aides existantes auxquelles le bénéficiaire peut prétendre au moment de l'achat (État et collectivités locales), et permettra d'atteindre un maximum de 80% du coût total de l'achat du particulier.

Afin d'assurer la lisibilité et la complémentarité des dispositifs d'aides existantes, les modèles de vélos éligibles ainsi que les conditions d'éligibilité de l'aide à l'achat définie par la délibération n°E-2021-704 du Conseil de l'Eurométropole du 25 juin 2021 sont modifiées comme suit à compter du 1er janvier 2022 :

- Seront éligibles, tout vélo neuf, à assistance électrique équipé d'une batterie sans plomb et de lumières fixes, à l'exclusion des vélos tout terrain (VTT).
- Le montant de l'aide s'appuiera à compter du 1er janvier 2022 sur le revenu fiscal de référence par part du foyer du demandeur, et non plus sur le Quotient familial.
- Seuls les foyers pouvant justifier d'un RFR par part inférieur à 20 966 euros doivent produire un justificatif de revenu pour une demande.
- La demande d'aide devra être déposée dans les 3 mois suivant l'achat de l'équipement éligible.
- Les autres dispositions prévues par la délibération du 25 juin 2021 restent inchangées.

Strates	RFR / part	Montant plafond de l'aide à l'achat
Pour un vélo à assistance électrique		
1	RFR < 6 300 €	500 € plafonné à 50% du montant total de l'achat
2	6 300 € < RFR < 13 489 €	400 € plafonné à 50% du montant total de l'achat
3	13 489 € < RFR	300 € plafonné à 50% du montant total de l'achat
Pour un vélo cargo à assistance électrique		
Pas de plafond de ressources		500 € plafonné à 50% du montant total de l'achat
Pour la motorisation d'un vélo classique		
Pas de plafond de ressources		15 € plafonné à 50% du montant total de l'achat

Un prestataire externe sera recruté pour gérer ces aides et assurer l'interface avec les bénéficiaires, qui auront accès à un compte individualisé leur permettant une utilisation simple de leur forfait. La durée d'utilisation du montant alloué est fixée à 3 ans après ouverture du compte.

L'utilisation du montant alloué pourra se faire au bénéfice de tout ou partie des membres du foyer fiscal. À titre d'exemple, plusieurs abonnements de transports en commun pourront être acquis via le même compte pour différents membres du foyer si sa composition le justifie.

3. Les modalités des aides à la conversion automobile

Ces aides sont complémentaires aux aides d'État, déclinées en deux dispositions :

- Une aide à l'achat ou à la location longue durée ou avec option d'achat d'un véhicule Crit'Air 1 ou 0, neuf ou d'occasion.
- Une aide au retrofit, soit le changement du moteur thermique d'une voiture par un moteur électrique ou GNV.

Un prestataire externe sera recruté pour gérer cette aide.

Pour les aides à la conversion d'un véhicule léger ou d'un véhicule utilitaire léger à usage personnel, l'aide de l'Eurométropole pour les années 2022 et 2023 sera d'un montant de :

Strates	RFR / part	Aide socle	Aide complémentaire (montant maximum)	Montant total aide EMS à la conversion (montant maxi)
1	RFR < 6300 €	1 000 €	2 500 €	Jusqu'à 3 500 euros

2	6300 € < RFR < 13489 €	1 000 €	1 500 €	Jusqu'à 2 500 euros
3	13489 € < RFR < 20966 €	1 000 €	500 €	Jusqu'à 1 500 euros
	20966 € < RFR	-	-	-

Le montant de l'aide sera équivalent pour l'achat de véhicules neufs et d'occasion.

Les aides à l'achat d'un véhicule léger ou utilitaire léger à usage personnel (aides d'État et autres aides locales, dont celles de l'Eurométropole) seront plafonnées à 80% du coût d'achat.

Pour les aides à la conversion au profit d'un deux ou trois-roues électrique, les montants sont les suivants :

Strates	RFR / part	Aide (montant maximum)
1	RFR < 6300 €	1 400 €
2	6300 € < RFR < 13489 €	1 100 €
3	13489 € < RFR < 20966 €	900 €
	20966 € < RFR	-

Les aides à l'achat d'un deux ou trois-roues motorisés (aides d'État et autres aides locales, dont celles de l'Eurométropole) seront plafonnées à 50% du coût d'achat.

Pour l'aide au retrofit d'un véhicule léger ou utilitaire léger à usage personnel, également cumulable avec celle proposée par l'État, le montant unique sera de :

Strates	RFR / part	Aide (montant maximum)
1/2/3	6300 € < RFR < 20966 €	2 500 €

III. Les aides aux professionnel·les

L'accompagnement des professionnel·les a fait l'objet de plusieurs réunions partenariales entre l'Eurométropole, les Chambres Consulaires, la Région Grand Est et les représentant·es des acteurs et actrices économiques du territoire. Ce dispositif d'aide est construit selon les tendances nationales en lien avec des collectivités territoriales ayant une ZFE-m déjà opérationnelle. Il a été ajusté selon les spécificités territoriales soulignées lors de la conférence citoyenne et l'enquête menée auprès des entreprises.

Deux aides seront proposées, une aide à la conversion et une aide aux projets innovants, en concertation et avec l'accord de la Région Grand Est qui travaille en parallèle à un dispositif complémentaire d'accompagnement.

Conformément à l'article L.1511-1-2 du Code général des collectivités territoriales (CGCT) et à l'arrêté préfectoral du préfet de la Région Grand Est n°2017/419 du 2 juin

2017 approuvant l'adoption par le Conseil Régional Grand Est du Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation, l'Eurométropole de Strasbourg pourra mettre en œuvre ce dispositif dès délibération de la Région Grand Est du 19 novembre 2021 l'y autorisant au travers d'une convention d'autorisation de financements complémentaires dans le champ des aides aux entreprises.

Le dispositif d'aides pour lequel l'Eurométropole de Strasbourg sollicite l'autorisation formelle de la Région Grand Est est décrit ci-après.

1. Les modalités de l'aide à la conversion pour les professionnel·les

L'aide a pour objectif d'accompagner le renouvellement du parc automobile des personnes morales de droit privé, complémentaires aux aides d'État. Elle est déclinée en deux dispositifs :

- Une aide à l'achat ou à la location longue durée ou avec option d'achat d'un véhicule propre neuf ou d'occasion (essence Crit'Air 1, électrique, GNV, hydrogène).
- Une aide à l'achat d'un vélo-cargo ou d'un VAE.
- Une aide au retrofit, soit un changement du moteur thermique d'un véhicule par un moteur électrique ou GNV.

Les conditions principales d'éligibilité sont les suivantes :

- La revente, la mise à la casse ou le changement de moteur d'un véhicule professionnel interdit in fine dans la ZFE-m (de véhicules non-classés à Crit'Air 2).
- Avoir le statut de personne morale de droit privé, dont la domiciliation, le siège social, ou un établissement secondaire, une succursale, est situé sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg.
- Employer moins de 250 salarié·es.
- Avoir un chiffre d'affaire qui n'excède pas 50 M€ ou un total de bilan inférieur à 43 M€ sur la dernière année complète précédant la demande.

Cette aide sera délivrée suite à un diagnostic de mobilité et de transport afin d'accompagner les entreprises dans leurs choix de transition en encourageant un changement de mode et, quand cela n'est pas possible, un changement de véhicule. Cette aide sera plafonnée à 40% du prix d'achat du véhicule HT et allouée dans le respect des règlements européens en matière d'aides aux entreprises.

2. Les montants des aides pour la reconversion d'un véhicule léger, utilitaire léger, poids lourd ou autocar

Catégorie de véhicule	Véhicule Crit'Air 1 (GNV, GPL, essence, hybride)	Véhicule électrique	Véhicule hydrogène
Véhicules légers	1 500€		

Petit VUL < 3,5 t	4 000€*	4 000€	6 000€
Grand VUL / petit PL 3,5-7,5 t	8 500€	8 500€	10 000€
PL > 7,5 t et autocars	15 000€	15 000€	15 000€

*Sauf essence (1 500€)

3. Les montants de l'aide pour la reconversion vers un VAE et un vélo-cargo

Vélo à assistance électrique	500€
Vélo cargo / triporteur/ remorque	500€
Vélo cargo / triporteur/ remorque à assistance électrique	1 000€

4. Les montants de l'aide au rétrofit, cumulable avec celle proposée par l'État

Catégorie de véhicule	Adaptation GNV	Adaptation GPL	Adaptation électrique
Véhicules légers	2 500€	2 500€	2 500€
Petit VUL < 2,5t	4 000€	3 000€	4 000€
Grand VUL / petit PL 2,5-7t	4 000€	3 000€	6 000€

5. Appel à projets innovants pour le Transport, les Mobilités et la Logistique urbaine

En complément de l'aide au renouvellement des flottes de véhicules professionnels, un dispositif d'aide à l'innovation sera également proposé.

Ce dispositif sera ouvert aux personnes morales de droit privé implantées sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, dans le respect des règlements européens en matière d'aides aux entreprises pour soutenir les démarches exemplaires en matière de transition appliquée au domaine des transports, de la mobilité et de la logistique urbaine.

Outre l'accompagnement de la mise en place de la ZFE-m, ce dispositif s'inscrit également dans les objectifs des volets 3 et 4 du Pacte pour une économie locale durable qui vise notamment à amplifier la dynamique collective et les démarches locales de transition écologique et sociale et à conforter l'Eurométropole de Strasbourg, comme laboratoire européen des transitions.

L'appel à projets permettra également de soutenir et accompagner les acteurs et actrices économiques exemplaires dans leurs démarches de transition appliquées à la mobilité ayant un impact positif sur la qualité de l'air, l'environnement, la réduction des gaz à effet de serre, les mobilités actives, la transition énergétique, ou encore l'optimisation et l'amélioration du fonctionnement logistique de l'agglomération.

L'appel à projets sera ouvert au 1er trimestre 2022 pour une durée de 1 an et renouvelé en 2023 avec date limite de candidature.

Il est proposé que l'Eurométropole de Strasbourg soutienne les projets lauréats issus de

l'« AAP innovant : Transition, Transport, Mobilité, Logistique urbaine » pour une enveloppe globale d'un montant total de 300 000 € annuel pour les deux premières années du dispositif.

Cet appel à projet pourra être complété le cas échéant, courant 2022, par un second Appel à manifestation d'intérêt pour soutenir l'innovation sur des thématiques ou besoins prioritaires pour le territoire, identifiés dans le cadre de la Conférence citoyenne.

E. Une accélération de l'équipement du territoire en systèmes d'avitaillement en énergies moins carbonées

La mutation des flottes vers les véhicules moins carbonés, induite par les évolutions réglementaires, devra être accompagnée par une offre d'avitaillement en énergies plus propres en adéquation. L'Eurométropole est déjà engagée dans une transition de son offre énergétique au travers d'un schéma directeur des énergies. Celui-ci, qui vise en 2050 un mix-énergétique 100 % renouvelable, intègre le développement fort de l'électricité renouvelable, le bioGNV et l'hydrogène pour les mobilités.

Pour accompagner au mieux ces évolutions induites et assurer une cohérence entre l'évolution des flottes et les énergies nécessaires, la collectivité exerce à la fois la compétence d'autorité organisatrice de la mobilité et celle d'autorité organisatrice de l'énergie (loi MAPTAM).

I. Élaboration d'un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge, portant stratégie des mobilités décarbonées

Dans ce contexte, et afin d'accompagner au mieux les évolutions induites, la collectivité propose de s'appuyer sur un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge, articulé avec le schéma directeur des énergies, et de lancer une consultation pour une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage en vue de son élaboration.

Les points essentiels de cette mission se déclinent en 3 phases principales :

- 1- Diagnostic / état des lieux.
- 2- Proposition de scénarii abordant les volets technique, économique, environnemental...
- 3- Consolidation du schéma directeur de développement des infrastructures de recharge.

Il s'agira de :

- Mener une étude prospective et stratégique de migration des mobilités vers des énergies moins carbonées sur une échelle de 15 ans.
- Proposer une feuille de route opérationnelle visant à accompagner le développement des mobilités moins carbonées par le déploiement d'un maillage de stations d'avitaillement, en lien avec la disponibilité des énergies renouvelables nécessaires à ces mobilités.
- Définir des écosystèmes territoriaux multi-énergies (production / distribution / usages), en assurant une lisibilité et une adéquation entre les besoins, les ressources et les consommations.

Le document de planification qui sera validé à l'issue détaillera :

- Le scénario de croissance dans le temps des véhicules plus propres et moins carbonés (leurs nombres, leurs usages, leurs vecteurs énergétiques...).
- Le maillage associé des infrastructures d'avitaillement (leurs nombres, leurs implantations pertinentes, leur évolutivité...) et le phasage de leur déploiement en fonction de l'évolution des flottes.
- L'écosystème des producteurs, distributeurs, consommateurs des différents vecteurs énergétiques, et les synergies potentielles.
- Un plan d'accompagnement, des outils de communication, des outils de pilotage, des indicateurs de suivi...

Le schéma directeur de développement des infrastructures de recharge sera élaboré en cohérence avec les éléments structurants de la politique menée en termes de mobilités et d'énergie, notamment le plan de déplacements urbains, le plan climat territorial, le schéma directeur des énergies. Il fera l'objet d'une concertation accrue avec l'ensemble des acteurs et actrices de la mobilité, de l'énergie et de l'économie concernés, comme cela a pu être fait dans le cadre du déploiement de la ZFE-m.

Envisagée sur une durée de 9 mois, pour un coût estimé à 150 000 € TTC, la mission fera l'objet d'un marché lancé sous la forme d'un appel d'offres ouvert conformément au code de la commande publique.

II. De premières actions sans attendre le schéma directeur

Pour soutenir le développement actuel des véhicules fonctionnant à l'électricité et au gaz, le déploiement d'infrastructures d'avitaillement est déjà engagé.

En matière d'équipement du domaine public en bornes électriques, l'Eurométropole de Strasbourg avait lancé un appel à initiatives privées remporté en avril 2020 par Engie Solutions et Freshmile, un spécialiste de la recharge de véhicules électrique strasbourgeois. Les opérateurs s'y engagent à équiper a minima le territoire avec l'installation de 90 bornes (soit 180 points de charge) sur l'espace public. Après une concertation avec les 33 communes de l'Eurométropole et les associations d'utilisateurs, les premiers emplacements de recharge ont été identifiés et la phase de déploiement engagée en 2021 afin d'être finalisée pour l'été 2022. **Les discussions se sont poursuivies dans le cadre de l'accompagnement de la ZFE-m, et ont d'ores et déjà permis d'obtenir l'engagement d'Engie Solutions et Freshmile de porter le nombre de bornes publiques à 250 (soit 500 points de charge) en 2025, soit un an plus tôt que ce qui est prévu au Plan climat de l'Eurométropole. Les échanges se poursuivent pour augmenter significativement cet objectif.**

Le déploiement des bornes sur l'espace public doit également s'accompagner de la mise en place d'équipements dans le stationnement privatif. Pour cela, la modification n°3 du PLUi a anticipé le sujet. Elle intègre dans le volet air, énergie, climat une disposition réglementaire exigeant le pré-équipement des places de stationnement privatives au sein des projets immobiliers et l'équipement d'une part des places afin de donner un signal fort aux acteurs de l'aménagement et de la construction, mais aussi aux industriels du secteur. Cette disposition sur les projets immobiliers neufs

permet de mobiliser et de faire monter en compétence les acteurs de la promotion immobilière, mais aussi gestionnaires du parc immobilier existant, notamment les syndics de copropriété.

Le dispositif de la ZFE-m mobilise également la communauté d'acteurs du Pacte pour un urbanisme en transition écologique, qui réunit au sein d'une démarche partenariale près de 150 partenaires comprenant tant des structures publiques et privées que des associations et des collectifs d'habitant·es, avec pour objectif de concrétiser Plan Climat 2030. Concrètement, le Pacte urbanisme dispose de plusieurs groupes de travail dont un est dédié à « l'accompagnement des changements de mobilité ». Le groupe propose de mettre en pratique des moyens nouveaux pour aider les futurs résidents d'une opération immobilière neuve à changer de mode de mobilité à l'occasion de leur futur emménagement, dont l'accélération de l'équipement en bornes de recharge. L'originalité et l'intérêt reposent sur le fait de réunir l'ensemble des chercheurs et porteurs de solutions capables et prêts à coopérer pour engager une stratégie d'actions collectives emboîtées permettant d'innover en matière d'accompagnement vers des mobilités alternatives avant même l'aménagement de ces résidents.

L'Eurométropole de Strasbourg travaille également avec les opérateurs du territoire au déploiement de projets de stations de gaz naturel comprimé. Un projet de production et distribution d'hydrogène vert est également en cours sur le territoire.

G. Des dérogations locales

La mise en place de la ZFE-m s'accompagne de la possibilité d'octroyer des dérogations à certains véhicules en raison de l'existence d'un intérêt général. Certaines dérogations sont obligatoires. D'autres peuvent être attribuées de manière temporaire.

I. Le rappel des dérogations permanentes et/ ou nationales obligatoires

- Véhicules d'intérêt général au sens de l'article R. 311-1 du code de la route.
- Véhicules du ministère de la défense.
- Véhicules portant une carte « mobilité inclusion » comportant la mention « stationnement pour personnes handicapées ».
- Véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions.
- Véhicules dont l'autonomie équivalente en mode tout électrique en ville est supérieure à cinquante kilomètres.

II. L'instauration de dérogations locales spécifiques suite à la concertation

1. Des dérogations individuelles instruites au cas par cas par l'Eurométropole

Suite à la concertation, l'Eurométropole a décidé d'instaurer des dérogations individuelles locales complémentaires pour répondre aux besoins spécifiques du territoire, à la nécessaire progressivité du déploiement de la ZFE-m tout en préservant son efficacité sur l'amélioration de la qualité de l'air et de la santé.

Ces dérogations seront temporaires, octroyées pour une durée adaptée au cas par cas, et pour une durée maximum de 3 ans, correspondant à la durée maximale permise par la réglementation. Elles devront être justifiées.

Ces dérogations sont les suivantes :

- Aux véhicules d'approvisionnement des marchés des différentes communes situées sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg munis d'une carte permettant l'exercice d'une activité commerciale ou artisanale ambulante en cours de validité ;
- Aux véhicules spécialement aménagés pour le transport des animaux vivants dans le cadre d'une activité économique ou sportive de compétition ;
- Aux véhicules dont le certificat d'immatriculation porte la mention « collection » (pour des usages occasionnels, sauf trajets domicile-travail) ;
- Aux véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses ;
- Aux véhicules spécialisés tel que définis à l'annexe 5 de l'arrêté du 9 février 2009, portant la mention VASP sur le certificat d'immatriculation, aux laveuses et balayeuses et aux campings cars ;
- Aux convois exceptionnels, au sens de l'article R. 433-1 du code de la route, munis d'une autorisation préfectorale ;
- Aux véhicules dont le propriétaire est convoqué par un service de l'Etat pour le contrôle de son véhicule ;
- Aux camions citerne portant mention CIT et CARB sur la carte grise, aux véhicules, véhicules frigorifiques (FG TD), bétonnières (CAM BETON), camions benne (CAM BENNE), camionnettes benne (CTTE BENNE), camions benne amovible (CAM BEN AMO), camionnettes benne amovible (CTTE BEN AMO), camions porte-engins (CAM PTE ENG), camionnettes porte-engins (CTTE PTE ENG), camions citerne à eau (CAM CIT EAU), camionnettes citerne à eau (CTTE CIT EAU).
- Aux véhicules affectés à la distribution de denrées alimentaires en circuit court ;
- Aux véhicules spécifiques dont les caractéristiques ne permettent pas un remplacement par un véhicule présentant des caractéristiques équivalentes respectant les restrictions sur le certificat de qualité de l'air (CQA), à condition que la carence du marché à proposer ce type de matériel soit démontrée par le demandeur et qu'il soit justifié que les caractéristiques en cause soient indispensables ou de nature expérimentale ;
- Aux véhicules d'entreprises pouvant justifier de l'achat de véhicules de remplacement avec un délai de livraison important ;
- Aux véhicules des associations d'utilité publique à but non-lucratif (registres disponibles auprès des tribunaux d'instance et des greffes détachés compétents dans le département du Bas-Rhin) ;

- Aux véhicules utilisés dans le cadre d'évènements ou de manifestation de type festif, économique, sportif ou culturel, faisant l'objet d'une autorisation d'utilisation du domaine public et ce pour la durée de l'évènement ;
- Aux véhicules techniques utilisés dans le cadre de tournages de films ;
- Aux véhicules des professionnels du déménagement ;
- Aux véhicules des entreprises en procédure de sauvegarde ou en situation de cessation de paiement ;
- Aux véhicules transportant une personne suivant des traitements médicaux lourds dans le cadre des rendez-vous médicaux dédiés à ces traitements.

Les demandes de dérogations individuelles seront instruites par les services de l'Eurométropole de Strasbourg via le site Strasbourg.eu (formulaire à renseigner en ligne via l'application « Mon Strasbourg »).

2. Instauration d'un « Pass ZFE-m »

L'Eurométropole proposera aussi à partir du 1^{er} janvier 2023 un dispositif qui permettra aux habitant·es, entreprises, visiteurs et visiteuses occasionnel·es, dont le véhicule ne serait pas aux normes, d'accéder à l'Eurométropole de façon ponctuelle.

Il prendra la forme d'un « Pass ZFE-m » utilisable plusieurs fois dans l'année, sur une durée de 48 heures à chaque utilisation. Ce dispositif, et notamment la fréquence d'utilisation, sera approfondie en concertation, notamment avec le monde économique.

Je vous demande de bien vouloir adopter le projet de délibération suivant :

*Le Conseil
sur proposition de la Commission plénière
après en avoir délibéré,*

approuve

- Les lignes directrices proposées dans le cadre de la mise en place de la Zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) de l'Eurométropole de Strasbourg qui :

- 1. Réaffirme l'attachement de l'Eurométropole à l'amélioration de la qualité de l'air, au droit à la mobilité, à l'équité territoriale et à la justice sociale ;*
- 2. Conforte son engagement en faveur du report modal et de la conversion vers des véhicules plus propres, pour celles et ceux, habitant.es, commerçant.es, artisan.es, entreprises qui ne peuvent se passer de l'usage d'un véhicule ;*
- 3. Consolide un effort sans précédent en faveur des mobilités actives à hauteur de plus de 500 millions d'euros sur l'ensemble du mandat ;*

4. *Fonde le déploiement de la ZFE-m sur le territoire eurométropolitain sur les principes fondamentaux suivants : une démarche progressive et pédagogique, un calendrier unique et lisible, un accompagnement individualisé de proximité et un dispositif solide d'aides au report modal et à la reconversion complémentaire aux aides d'État ;*

5. *Positionne l'évaluation de l'impact des politiques publiques au cœur du dispositif, pour garantir l'efficacité et la proportionnalité des mesures et du calendrier ;*

6. *Renforce ses capacités d'interdiction du transit des poids lourds sur son territoire et ses capacités de contrôle, dans un objectif de cohérence et d'exemplarité, en lien avec l'État.*

- *L'instauration d'une Zone à faibles émissions progressive à partir du 1^{er} janvier 2022, selon les propositions de calendrier détaillées et de modalités opérationnelles suivantes :*

1. *Un calendrier prévisionnel unique, progressif et pédagogique ;*

2. *L'ouverture des étapes pédagogiques de mise en œuvre de la ZFE-m selon le calendrier suivant :*

- *Les véhicules Crit'Air 5 et sans Crit'Air, au 1er janvier 2022*
- *Les véhicules Crit'Air 4, au 1er janvier 2023*
- *Les véhicules Crit'Air 3, au 1er janvier 2024*
- *Les véhicules Crit'Air 2, au 1er janvier 2025 ;*

3. *Sauf dérogations nationales ou locales, l'interdiction définitive de circulation des véhicules sur le territoire de l'Eurométropole pour :*

- *Les véhicules Crit'Air 5 et sans Crit'Air, au 1er janvier 2023*
- *Les véhicules Crit'Air 4, au 1er janvier 2024*
- *Les véhicules Crit'Air 3, au 1er janvier 2025*
- *Les véhicules Crit'Air 2, au 1er janvier 2028 ;*

- *La mise en place d'un observatoire de la ZFE-m visant à porter le dispositif d'évaluation : un bilan chaque année et deux évaluations complètes organisées en 2024 et 2026, pour mesurer l'impact des premières étapes d'interdiction sur la qualité de l'air, les changements de comportement, le report modal, l'évolution du parc de véhicules et la capacité des entreprises et des habitants à réussir cette transition. Leurs résultats permettront d'ajuster les étapes suivantes d'interdiction et les mesures d'accompagnement.*

- Le lancement d'une consultation pour une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage portant sur l'élaboration d'un Schéma Directeur de développement des infrastructures de recharge pour le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, d'un montant estimatif de 150.000 € TTC, sous la forme d'un appel d'offres ouvert conforme aux dispositions du code de la commande publique.

décide

- La mise en place d'un dispositif d'accompagnement pour les particuliers, d'aide au report modal et à la conversion vers des véhicules plus propres, dont les conditions sont les suivantes :

1. Les aides se découpent en deux grandes catégories :

- Des aides aux mobilités alternatives à la voiture individuelle personnelle, sous la forme d'un crédit consommable permettant de bénéficier de multiples services de mobilité tels que l'accès aux réseaux de transports en commun, d'autopartage, de vélos partagés, ou encore bénéficier d'un complément d'aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique.
- Des aides à la conversion automobile, complémentaires à celles de l'État, sous forme d'une aide à l'achat d'un véhicule propre neuf ou d'occasion, ou d'une aide au rétrofit.

2. Un conseil en mobilité délivré par une structure référencée est obligatoire pour bénéficiaire de ces aides.

3. Les conditions d'éligibilité pour les particuliers sont:

- La revente ou la mise au rebut d'un véhicule personnel interdit in fine dans la ZFE-m (de Sans Crit'Air à Crit'Air 2) ;
- Être une personne majeure ;
- Avoir sa résidence principale dans une commune de l'Eurométropole ;
- S'inscrire dans les conditions de ressources définies ;
- Disposer de revenus fiscaux de référence inférieurs à 20 966 € ;

- Les montants de l'aide seront basés sur une « aide socle » à hauteur de 1 000€. Cette aide socle est votée pour la durée du mandat.

- Cette aide socle sera abondée par un complément, initialement voté pour 2 ans, puis réévalué chaque année, selon les dispositions suivantes :

- Pour les années 2022 et 2023, aide de l'EMS aux mobilités vers des mobilités actives :

<i>Strates</i>	<i>RFR / part</i>	<i>Aide socle</i>	<i>Aide complémentaire (montant maximum)</i>	<i>Montant total aide EMS aux mobilités alternatives (montant maxi)</i>
1	<i>RFR < 6300 €</i>	<i>1 000 €</i>	<i>1 000 €</i>	<i>Jusqu'à 2 000 euros</i>
2	<i>6300 € < RFR < 13489 €</i>	<i>1 000 €</i>	<i>800 €</i>	<i>Jusqu'à 1 800 euros</i>
3	<i>13489 € < RFR < 20966 €</i>	<i>1 000 €</i>	<i>500 €</i>	<i>Jusqu'à 1 500 euros</i>

- Le bénéficiaire de cette aide se verra proposer un bouquet d'offre de services et de prestations de mobilité accessibles avec ce montant, dans une logique multiservices et multimodes « à la carte », en partenariat avec tout opérateur de mobilité respectant les conditions qui auront été préalablement fixées par la Collectivité et souhaitant intégrer le dispositif. Pour ce faire, une publicité permanente sera publiée par l'Eurométropole, précisant les modalités d'intégration des opérateurs de mobilité au dispositif.

- *Pour les aides à la conversion, montant de l'aide :*

<i>Strates</i>	<i>RFR / part</i>	<i>Aide socle</i>	<i>Aide complémentaire (montant maximum)</i>	<i>Montant total aide EMS à la conversion (montant maxi)</i>
1	<i>RFR < 6300 €</i>	<i>1 000 €</i>	<i>2 500 €</i>	<i>Jusqu'à 3 500 euros</i>
2	<i>6300 € < RFR < 13489 €</i>	<i>1 000 €</i>	<i>1 500 €</i>	<i>Jusqu'à 2 500 euros</i>
3	<i>13489 € < RFR < 20966 €</i>	<i>1 000 €</i>	<i>500 €</i>	<i>Jusqu'à 1 500 euros</i>
	<i>20966 € < RFR</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>

- *Pour l'aide au rétrofit d'un véhicule léger ou utilitaire léger à usage personnel, également cumulable avec celle proposée par l'État, le montant sera de :*

<i>Strates</i>	<i>RFR / part</i>	<i>Aide (montant maximum)</i>
1/2/3	<i>6300 € < RFR < 20966 €</i>	<i>2 500 €</i>

- *Pour les aides à la conversion pour un deux ou trois-roues électrique, les montants sont les suivants :*

Strates	RFR / part	Aide (montant maximum)
1	RFR < 6300 €	1 400 €
2	6300 € < RFR < 13489 €	1 100 €
3	13489 € < RFR < 20966 €	900 €

• Afin d'assurer la lisibilité et la complémentarité des dispositifs d'aides existantes, les modèles de vélos éligibles ainsi que les conditions d'éligibilité de l'aide à l'achat définie par la délibération n°E-2021-704 du Conseil de l'Eurométropole du 25 juin 2021 sont modifiées comme suit à compter du 1er janvier 2022 :

- Seront éligibles, tout vélo neuf, à assistance électrique équipé d'une batterie sans plomb et de lumières fixes, à l'exclusion des vélos tout terrain (VTT).
- Le montant de l'aide s'appuiera à compter du 1er janvier 2022 sur le revenu fiscal de référence par part du foyer du demandeur, et non plus sur le Quotient familial.
- Seuls les foyers pouvant justifier d'un RFR par part inférieur à 20 966 euros doivent produire un justificatif de revenu pour une demande
- La demande d'aide devra être déposée dans les 3 mois suivant l'achat de l'équipement éligible.
- Les autres dispositions prévues par la délibération du 25 juin 2021 restent inchangées

Strates	RFR / part	Montant plafond de l'aide à l'achat pour les particuliers
<i>Pour un vélo à assistance électrique</i>		
1	RFR < 6 300 €	500 € plafonné à 50% du montant total de l'achat
2	6 300 € < RFR < 13 489 €	400 € plafonné à 50% du montant total de l'achat
3	13 489 € < RFR	300 € plafonné à 50% du montant total de l'achat
<i>Pour un vélo cargo à assistance électrique</i>		
<i>Pas de plafond de ressources</i>		300 € plafonné à 50% du montant total de l'achat
<i>Pour un vélo cargo à assistance électrique</i>		
<i>Pas de plafond de ressources</i>		300 € plafonné à 50% du montant total de l'achat

décide

- l'imputation des dépenses estimées à 150.000 € TTC sur la ligne budgétaire CRB DR01A (AG Energie) / fonction 758 / nature 617 (études et recherches).

autorise

- *La Présidente ou son/sa représentant.e à signer tout document concourant à la réalisation du dispositif d'accompagnement, y compris les décisions d'attribution relatives aux marchés publics permettant la mise en œuvre de la présente délibération ;*
- *La Présidente de l'Eurométropole de Strasbourg ou son/sa représentant.e à demander l'inscription des crédits nécessaires lors des étapes budgétaires le nécessitant ;*
- *La Présidente de l'Eurométropole de Strasbourg ou son/sa représentant.e à signer les documents relatifs aux marchés publics ;*
- *La Présidente de l'Eurométropole de Strasbourg ou son/sa représentant.e à mettre en place un système de labellisation des structures souhaitant assurer une prestation de conseil en mobilité et à signer les documents correspondants ;*
- *La passation d'une procédure de référencement d'opérateurs de mobilité souhaitant s'intégrer au dispositif d'aide aux mobilités alternatives, à hauteur de 15 millions d'euros HT maximum pour une durée de 5 années, sur le fondement de l'arrêt CJUE, 2 juin 2016, C-410/14 ;*
- *La signature et l'exécution de toute convention découlant de la procédure de référencement d'opérateurs de mobilité souhaitant s'intégrer au dispositif d'aide aux mobilités alternatives;*
- *La Présidente de l'Eurométropole de Strasbourg ou son/sa représentant.e à solliciter et recueillir les autorisations nécessaires auprès de toutes les instances idoines et en particulier la Région Grand Est.*

**Adopté le 15 octobre 2021
par le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg**

**Rendu exécutoire après
transmission au Contrôle de Légalité
préfectoral Le 21 octobre 2021**

(Accusé de réception N°067-246700488-20211015-141706-DE-1-1)

et affichage au Centre Administratif le 21/10/21

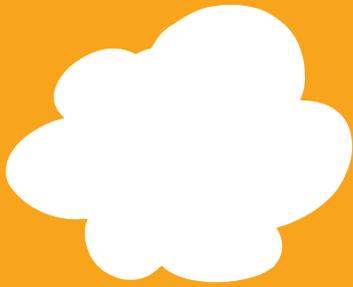


**CONFÉRENCE
CITOYENNE ZFE**

**BILAN ET CAHIER
DE PRÉCONISATIONS
CITOYENNES**



**MIEUX RESPIRER
C'EST ÇA L'IDÉE!!**



Sommaire

I. La conférence citoyenne	1
1. Contexte	1
2. Mandat de la conférence citoyenne	2
3. Méthodologie employée	3
4. Les étapes de la conférence citoyenne	4
5. Retour sur les dispositifs de la démarche de conférence citoyenne	4
5-1. La table ronde et les ateliers en ligne	4
5-2. Le débat mobile	6
5-3. Le numéro vert ZFE	7
5-4. Le questionnaire en ligne	8
5-5. Enquête entreprises auprès des entreprises	10
II. La Zone à Faibles émissions : ses enjeux et les questions qu'elle pose	11
1. Des questions de principe et de mise en œuvre de la ZFE issues de la conférence citoyenne	11
1-1. Une connaissance encore relative de la ZFE par le grand public	11
1-2. Les inquiétudes et les espoirs tirés de l'analyse des questionnaires	12
1-2. Les inquiétudes et les espoirs tirés de l'analyse des questionnaires	12
1-3. La question du périmètre de la ZFE	13
1-4. La question du calendrier	13
1-5. Le niveau d'exigence de la ZFE envisagée	14
1-6. L'utilisation du système des vignettes Crit'Air	14
1-7. Les dérogations possibles	15
1-8. La mise en œuvre concrète de la ZFE	16
1-9. Quelles mesures d'accompagnement pour le vélo, les deux roues et le renouvellement de véhicule ?	17





2- Des questions sur les effets de la ZFE	18
2-1. Les impacts individuels : les jeunes moins inquiets vis-à-vis de la ZFE	18
2-2. La question de la justice sociale	19
2-3. La question de la justice territoriale	21
2-4. Les risques économiques de la ZFE	22
2-4. Les effets pervers et paradoxes écologiques	24

III. Repenser nos mobilités **25**

1- Quatre enjeux transversaux pour des mobilités alternatives	25
1-1. Renforcer les infrastructures et les services	27
1-2. Faire connaître les modes alternatifs et leur efficacité	28
1-3. Assurer l'intermodalité et l'interopérabilité des différents réseaux de transport	29
1-4. Garantir la sécurité pour toutes et tous, le civisme et la cohabitation entre les modes de transports	30
2- Des problématiques et des enjeux spécifiques par mode	31
A. État des lieux général des mobilités au sein de l'Eurométropole	31
B. Véhicules individuels, auto-partage et covoiturage	32
C. Transports en commun	35
D. Vélo	38
E. Marche à pied	41
F. Deux roues motorisées	42
G. Stationnement	43
H. Transport fluvial	43



IV. Calendrier des prochaines étapes **44**

1. Conclusions	44
2. Calendrier des prochaines étapes de la ZFE / des prochaines solutions de mobilités mises en œuvre / des grands temps politiques...	44
3. Option : Annonce des premiers engagements des élu.e.s de l'Eurométropole dans le cadre de la mise en œuvre de la ZFE ?	44

V. Glossaire **45**



I. La conférence citoyenne

Contexte

Notre santé et la qualité de l'air que nous respirons est l'affaire de tous. Il est donc important de partager la situation et les actions qu'ensemble nous pouvons mettre en place pour améliorer ce bien commun.

La France a récemment été condamnée par la Cour de justice de l'Union européenne en raison de ses mauvais résultats en matière de qualité de l'air. L'état va de devoir payer une forte amende s'il ne prend par les mesures nécessaires pour les améliorer.

Pour apporter une réponse, la loi d'orientation des mobilités (LOM), adoptée en 2019, impose à l'Eurométropole comme à 11 autres métropoles en France, de mettre en œuvre une Zone à Faibles Émissions (ZFE) sur leur territoire au 1er janvier 2021. La crise sanitaire de la Covid-19 a conduit à repousser cette obligation au 1er janvier 2022. Ce dispositif, déjà en place sous des formes diverses dans plus de 200 villes en Europe, est maintenant rendu obligatoire par la loi Climat et Résilience (promulguée en août 2021) dans toutes les intercommunalités de plus de 150 000 habitant-es d'ici 2024. La loi impose aussi aux métropoles en dépassement un calendrier d'interdiction avec les véhicules vignettes Crit'Air 5 en 2023, les Crit'Air 4 en 2024 et Crit'Air 3 en 2025.

Le principe de la ZFE est de limiter la circulation des véhicules les plus polluants dans un périmètre défini. Pour circuler dans cette zone, une vignette Crit'Air doit être apposée obligatoirement sur le pare-brise. Elle permet de distinguer les véhicules en fonction de leur niveau d'émissions de polluants atmosphériques. Les plus polluants et les « non classés » ne pourront pas, sauf dérogation, rouler dans la ZFE. L'idée est ainsi d'encourager à la fois l'utilisation des véhicules les plus propres et l'usage des moyens de déplacements alternatifs.

Au plan local, la pollution atmosphérique est responsable chaque année de centaines de décès à Strasbourg et dans l'Eurométropole. En effet, il y aurait en moyenne 500 décès prématurés par an dans l'agglomération du fait de la mauvaise qualité de l'air. Celle-ci nuit à la santé de toutes et tous, en premier lieu les enfants, en provoquant de nombreuses maladies respiratoires (15 à 30% des nouveaux cas d'asthme, augmentation de 30% de la fréquence de nouveaux cas de leucémie de type myéloblastique chez les enfants) et cardiovasculaires (notamment chez les adultes de 65 ans et plus). Le trafic routier, première cause de la pollution de l'air, est directement responsable de 84% des émissions de dioxyde d'azote. L'ensemble de ces effets négatifs sur la santé représenterait en moyenne 955 euros de dépense de santé par an et par habitant-es, selon l'Alliance européenne pour la santé publique.

En septembre 2019, le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg adoptait ainsi une délibération fixant les objectifs de la Zone à Faibles Émissions et le principe d'une large consultation publique. Les élu-es optaient aussi pour une ZFE s'étendant à l'ensemble de l'Eurométropole et s'appliquant à tous les véhicules en circulation. Le nouvel exécutif a par la suite proposé un calendrier et un périmètre uniques à l'ensemble du territoire métropolitain.

2. Mandat de la conférence citoyenne

Pour trouver des solutions adaptées à chacun et à chacune, et garantir le droit à la mobilité et la viabilité des activités économiques du territoire, l'Eurométropole a défini un mandat de participation citoyenne pour la consultation des citoyen-nés. Il portait sur la consultation des citoyen-nés sur leurs propositions de solutions et dispositifs d'accompagnement à mettre en œuvre dans le cadre de la ZFE. En octobre, une délibération présentée en conseil de l'Eurométropole fixera le cadre général de la ZFE et reprendra les conclusions de la conférence citoyenne. Ces principes visant à garantir la transparence et la sincérité de la démarche vis-à-vis des citoyen-nés constituent le cadre de la grande conférence citoyenne déployée du 10 mai au 24 juin 2021. De même, **il a été décidé que la conférence citoyenne, faisant appel à l'expertise d'usage des habitant-es de l'Eurométropole et à leur intelligence collective, et porterait prioritairement sur les modalités des solutions et dispositifs d'accompagnement à mettre en œuvre.**

Le calendrier d'adoption de la Loi Climat et Résilience par le Parlement a obligé l'Eurométropole à repousser la délibération de juillet à octobre afin de prendre en compte les modifications de calendrier décidées dans le cadre de cette nouvelle loi. En revanche, le cadre de prise en compte des contributions recueillies a été maintenu, et toutes les propositions ont été analysées par les services et les élu-es au cours de l'été.

Enfin, pour apprécier la qualité démocratique de cette démarche participative dans son ensemble, l'Eurométropole a souhaité en confier la mission à un évaluateur neutre (l'association Démocratie Ouverte) qui rendra un rapport public à ce sujet à l'issue de la délibération politique du mois d'octobre.



3. Méthodologie employée

Pendant 6 semaines, la conférence citoyenne « Santé, climat : quelles mobilités pour améliorer la qualité de l'air sur notre territoire ? » a permis d'échanger autour des enjeux de santé publique liés à la pollution de l'air, et des solutions de mobilité à mettre œuvre pour le bon fonctionnement de cette ZFE. Cette conférence s'est déroulée via 5 modalités différentes pour toucher un maximum de personnes.

Les dispositifs déployés ont été pensés de façon à être complémentaires entre eux :

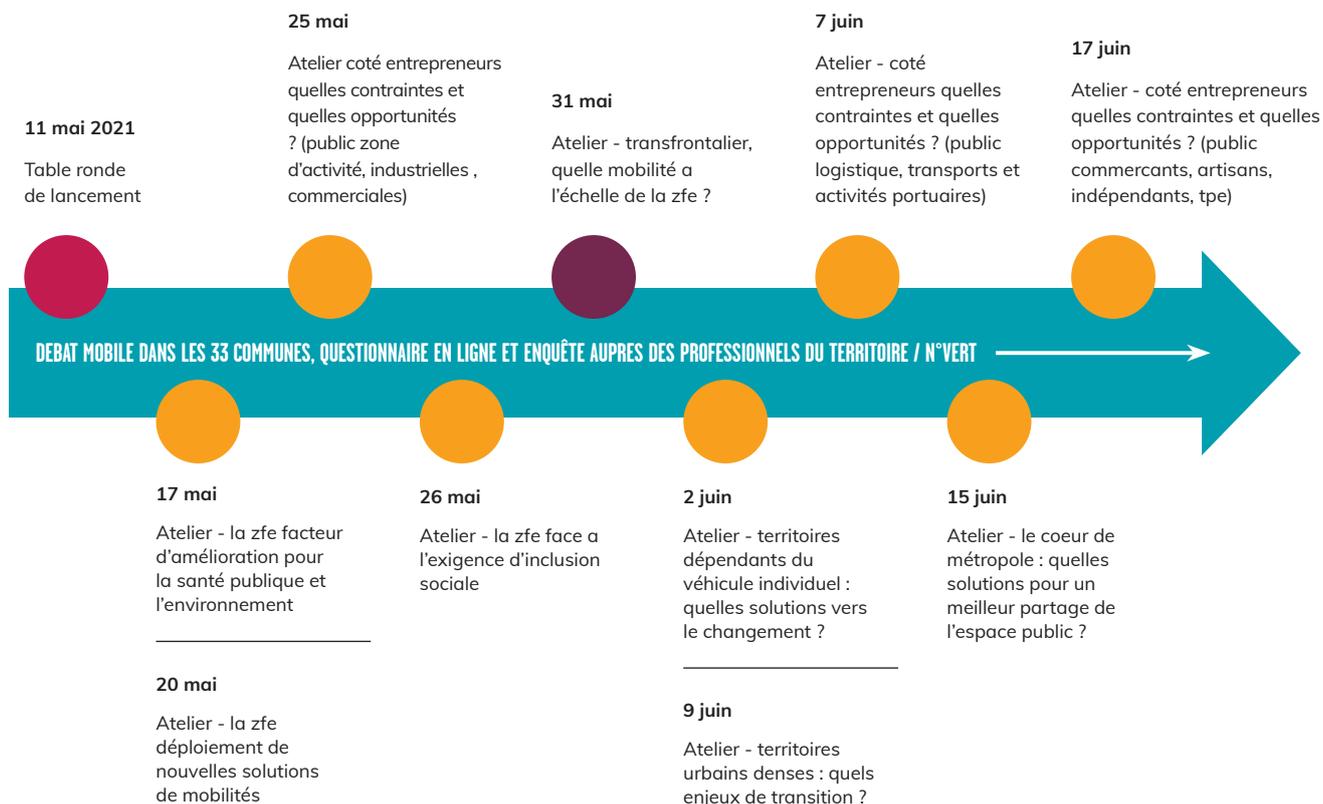
- ▶ Le numéro Vert (0800 100 267), avait pour objet de recueillir les questionnements des citoyen·nes ou de les orienter vers les aides qu'ils peuvent obtenir. Ce numéro vert reste actif au-delà de la conférence citoyenne.
- ▶ Le débat-mobile avait pour vocation d'informer la population sur la ZFE dans sa globalité au plus proche des habitants·es. Il a également été le lieu de discussions entre les passants et les agent·es de la collectivité, et les personnes ont pu être accompagnées pour remplir leur questionnaire.
- ▶ Le questionnaire grand public (plus de 9 000 réponses) devait rendre possible un état des lieux détaillé des pratiques et des attentes des habitant·es du territoire élargi.
- ▶ D'une façon comparable, l'enquête lancée avec la Chambre de Commerce et d'Industrie dédiée aux entreprises (900 répondant·es), entendait permettre aux responsables d'entreprises – quels que soient leurs tailles et leurs secteurs d'activité – d'exprimer leurs besoins et leurs propositions quant aux dispositifs de mobilité et solutions d'accompagnement à mettre en œuvre.
- ▶ Enfin, les ateliers en ligne, d'environ 2h chacun, ont été mis en œuvre pour donner place au débat et à la réflexion collective. Une grande part des propositions dans ce document en sont issues et on y retrouve quelques-uns des témoignages d'acteurs ou de citoyen·ne·s les plus représentatifs de ces ateliers.

Ce rapport a été réalisé par deux prestataires extérieurs : les agences Voix publiques et Atelier TEL. Ils ont aussi animé les ateliers en ligne afin de garantir le plus possible la neutralité dans les échanges comme dans leur restitution, et pour imaginer un dispositif le plus pédagogique et participatif possible. Les contraintes sanitaires en vigueur ont obligé à tenir les ateliers en ligne.

Ce document retrace l'ensemble des étapes et les propositions faites au fil de l'eau de la conférence citoyenne.

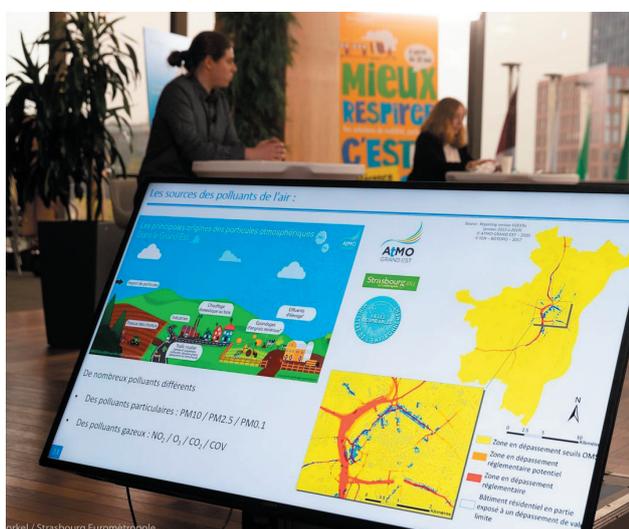
4. Les étapes de la conférence citoyenne

Pendant 6 semaines, la conférence citoyenne « Santé, climat : quelles mobilités pour améliorer la qualité de l'air sur notre territoire ? » a permis d'échanger autour des enjeux de santé publique liés à la pollution de l'air, et de répondre aux questions des habitant.es de l'Eurométropole de Strasbourg. Cette conférence s'est déroulée sous différentes formes. Pour toucher un maximum de personnes, différentes modalités de participation ont été déployées par l'Eurométropole : des ateliers, un débat mobile, un questionnaire en ligne, et un numéro vert.



5. Retour sur les dispositifs de la démarche de conférence citoyenne

5-1. La table ronde et les ateliers en ligne



Les chiffres-clés

621

participant·es dont 319 en live sur la table-ronde de lancement, et plus de 2 270 replay

3

ateliers entreprises réunissant 114 professionnel.le.s

188

citoyen.ne.s lors des 7 ateliers citoyens, dont 1 spécial "Transfrontalier"

50

dont au moins 50 personnes ne résidant pas dans l'Eurométropole

— Un dispositif de débat et de réflexion collective

La conférence citoyenne. Elle a débuté lors de la soirée d'ouverture qui a eu lieu le 11 mai à 18 heures en présence de la Présidente de l'Eurométropole et Maire de Holtzheim Pia Imbs, la Présidente déléguée et Maire de Strasbourg, Jeanne Barseghian, et la Présidente déléguée et Maire de Schiltigheim Danielle Dambach. Grâce à la boîte aux questions et au tchat, plus de 150 questions d'habitant·es ont été recueillies. Trois intervenants ont participé à cette soirée d'ouverture pour éclairer le débat : Maxime Alter, ingénieur Qualité de l'Air et Santé à Atmo Grand Est ; Annie de Laroche Lambert, vice-présidente et secrétaire d'Alter Alsace Énergie et membre du CODEV de Mulhouse ; Arnaud Passalacqua, enseignant chercheur à l'École d'Urbanisme de Paris et spécialiste des mobilités.

Les ateliers. Ils ont permis d'explorer les enjeux de la Zone à Faibles Émissions de façon thématique et territorialisée, les participant·es étant invité·es à formuler leurs propositions en solutions de mobilité. Synthétisées dans ce document et présentées publiquement lors de l'événement de restitution programmé le 23 septembre 2021, ces contributions serviront d'abord à améliorer le projet et à adapter le dispositif d'accompagnement : dérogations, développement des moyens de mobilité alternatifs à l'automobile individuelle, aides diverses.

Le profil des participant·es. Près d'un tiers d'entre eux habitent Strasbourg (alors que la population Strasbourgeoise représente 50% de la population de la Métropole). Les habitant·es des premières et deuxième couronnes de l'agglomération représentent environ 1/4 des participant·es. Pour les participant·es ne résidant pas dans l'Eurométropole, on retrouve à la fois de résidents des communes limitrophes de l'EMS, par exemple Olwisheim, Hindisheim; de communes outre-Rhin ; mais aussi des communes plus lointaines comme Mollkirch, Bischwiller, Daubensand, Colmar... Les comptes rendus des différents ateliers, ainsi que les tableaux de contributions, sont disponibles sur www.participer.strasbourg.eu

Le déroulement des ateliers. Ils se sont généralement déroulés en quatre temps : une ouverture par les élu·es portant le projet ; une présentation thématique ciblée sur la problématique du jour, par un·e expert·e indépendante, pour alimenter la réflexion des citoyen·nes et/ou tracer des perspectives ; un temps de réflexion (en plénière ou en sous-groupes en fonction du nombre de participant·es) organisé autour de deux axes de contributions, besoins et problématiques rencontrés, d'une part, solutions proposées d'autre part et enfin, un retour sur les contributions, et un mot de conclusion de l'élu·e.

Origine des participant·es	% réel de la population totale de l'EMS	Nombre de participants	% des participants
Strasbourg	57	103	34,1
1 ^{ère} couronne	24	33	10,9
2 ^{ème} couronne	19	36	11,9
autres / hors EMS	/	23	7,6
NC		107	35,4
Total		302	100,0

¹ Source : <https://www.strasbourg.eu/faq-en-savoir-plus-sur-la-zfe>

Les chiffres-clés

80

créneaux au sein de l'Eurométropole, dont 34 à Strasbourg et 46 dans les autres communes de l'EMS

1144

personnes rencontrées, soit environ 164 personnes par semaine

53% | 47%
d'hommes | de femmes

443

habitant·es ont été interrogés sur leur connaissance de la mise en œuvre de la ZFE et ses modalités : 53% n'en avaient pas connaissance

509

personnes ont donné leur âge : 35,2% des personnes rencontrées ont plus de 60 ans

Fait inédit : c'est la 1^{ère} fois qu'un débat public local amène des agent·es de l'Eurométropole à échanger directement avec les habitant·es de tout le territoire de l'EMS



5-2. Le débat mobile

— Un dispositif d'information et de discussion libre

La méthode du débat-mobile : « aller-vers » les citoyen·nes en assurant une présence dans l'espace public au sein des différents quartiers de la ville de Strasbourg et sur l'ensemble des communes de l'Eurométropole. Pour ce faire, un calendrier a été réalisé en collaboration avec l'ensemble des communes de l'Eurométropole afin d'assurer une démarche cohérente et une présence permettant de toucher un public diversifié.

Les objectifs de la démarche de terrain engagée à la rencontre des habitant·es : donner accès à l'information sur la mise en place de la Zone à Faibles Émissions, ses enjeux et son calendrier ; inviter ensuite les participant·es à se rendre dans les différents ateliers qui se sont déroulés ; recueillir leurs inquiétudes, leurs besoins et les propositions ; enfin, engager librement le dialogue avec eux sur l'évolution souhaitée des mobilités au sein de l'Eurométropole à partir de ce nouveau dispositif.

En synthèse. Le débat mobile a permis de diversifier les profils des personnes rencontrées en allant vers des personnes qui ne se seraient pas exprimées via les ateliers ou le questionnaire en ligne. Les principales préoccupations émises à l'égard de la ZFE ont souligné le souci d'autonomie dans les déplacements que garantit la possession d'un véhicule personnel, l'interdiction annoncée des véhicules Crit'Air 2, le coût économique important ou insurmontable que peut représenter le changement d'un véhicule au sein du ménage, l'accessibilité inégale des transports en commun et des pistes cyclables. Les informations partagées via ce dispositif constituaient une première source d'information pour donner les clés sur le calendrier, le périmètre et les aides qui seraient mises en œuvre, un préalable pour se projeter dans la réalité de la ZFE.

Les chiffres-clés

445

appels en 3 mois jusqu'au 1^{er} juillet

7%

des appelants sont des professionnels

7%

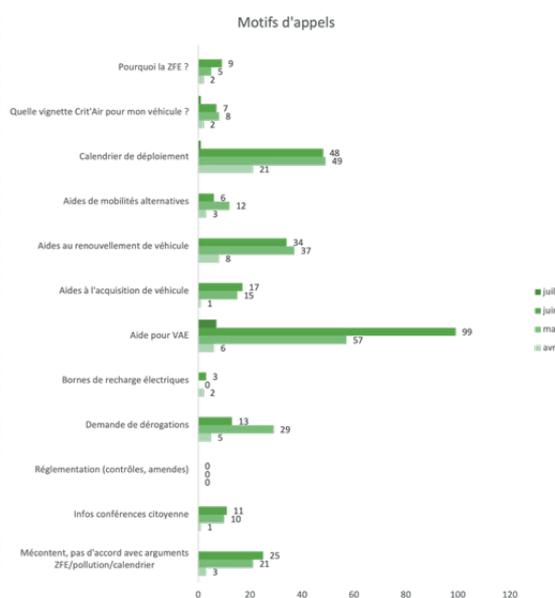
ne résident pas dans l'Eurométropole

162

personnes ont appelé pour en savoir davantage sur les aides à l'achat de Vélos à Assistance Électrique

5-3. Le numéro vert ZFE

Commune de résidence des appelants	Total général
Achenheim	3
Bischheim	6
Blaesheim	2
Eckbolsheim	3
Eckwersheim	2
Entzheim	1
Eschau	2
Geispolsheim	6
Hangenbieten	1
Hœnheim	9
Holtzheim	1
HORS EMS	32
Illkirch-Graffenstaden	14
La Wantzenau	6
Lampertheim	1
Lingolsheim	10
Mittelhausbergen	3
Mundolsheim	3
Niederhausbergen	2
Oberhausbergen	7
Oberschaeffolsheim	3
Ostwald	6
PAS L'INFO	37
Plobsheim	5
Reichstett	7
Schiltigheim	7
Souffelweyersheim	2
Strasbourg	256
Vendenheim	3
Wolfisheim	5
Total général	445



— Un dispositif d'information et d'orientation

Le service. Ouvert du lundi au vendredi de 9h à 12h et de 14h à 17h, le numéro vert répond aux diverses interrogations qui peuvent se poser sur la mise en place de la Zone à Faibles Émissions.

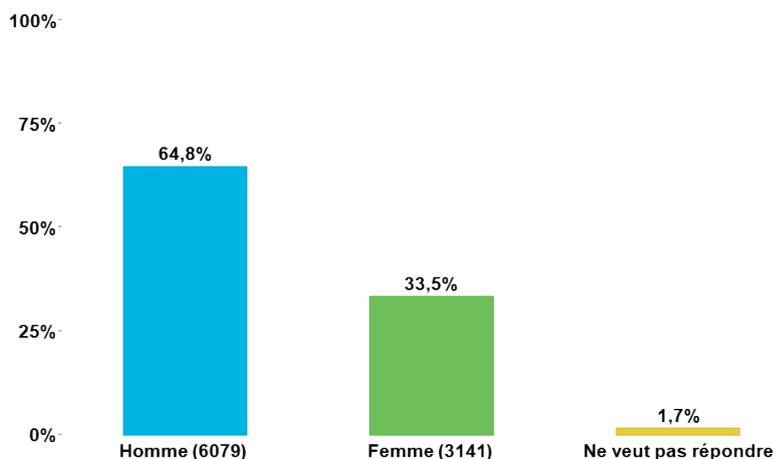
Son fonctionnement. L'équipe du numéro vert se charge de répondre aux appels et aux mails. Sa mission est d'apporter une réponse claire, précise et complète aux usager-es, de façon immédiate ou différée. Des statistiques régulières sont effectuées, permettant de faire ressortir les sujets principalement abordés par les citoyen-nes. Les répondant-es du numéro vert prennent aussi en note les propositions et idées des appelant-es, et les recensent dans une base de données.

Les résultats obtenus. Le numéro vert a enregistré 36 appels en avril, 184 en mai, 217 en juin. Il a reçu 138 mails. Les appelant-es sont majoritairement des particuliers résidant dans l'Eurométropole, dont 65 % viennent de Strasbourg.

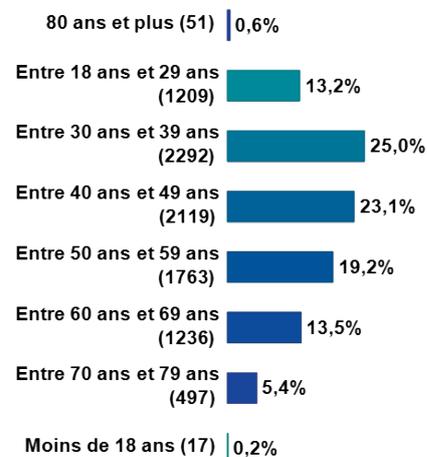
Les principaux motifs d'appels. En écho à la campagne d'information lancée par l'Eurométropole dans ce domaine, ils interrogent d'abord les systèmes, conditions, formes et montants d'aides proposées par la collectivité pour l'achat de vélos à assistance électrique : signe que la pratique du vélo est maintenant ancrée fortement dans l'imaginaire collectif des habitant.es de la métropole, et pas seulement dans celui des habitant.es de l'hyper-centre. Les aides au renouvellement de véhicule et à la mobilité, le calendrier de déploiement de la ZFE, les dérogations possibles (pour les camping-cars ou véhicules de location par exemple) ont aussi fait l'objet de nombreuses questions. Enfin et de façon plus générale, ces appels ont permis aux habitant.es mécontent.es d'exprimer les raisons de leurs griefs face au déploiement de la ZFE.

5-4. Le questionnaire en ligne

Vous êtes



Votre âge



Dans quelle commune habitez-vous



— Un dispositif de sondage

La formule proposée. Un questionnaire a été mis en ligne du 10 mai au 27 juin, contenant des questions fermées et ouvertes sous le titre générique : « Santé, climat : quelles mobilités pour améliorer la qualité de l'air sur notre territoire ? ». Il permettait aux citoyen·nes d'indiquer non seulement leurs habitudes de déplacement, leurs connaissances de la ZFE mais aussi d'exprimer ouvertement leurs inquiétudes, leurs espoirs et leurs attentes ou préférences de solutions pour les accompagner dans ces changements d'habitudes.

Le questionnaire brut est toujours accessible ici :

<http://stras.me/zfe-questionnaire-print>

La répartition géographique des répondant·es. Elle reflète assez bien le poids démographique de la commune parmi la population dans l'Eurométropole. Par ailleurs, le public masculin s'est plus largement saisi de l'outil. Ce dispositif complémentaire a permis de toucher des publics (notamment les moins de 40 ans) qui étaient moins présents lors des ateliers en ligne.

Les résultats obtenus. Les données sont toutes disponibles sur le lien : <http://stras.me/zfe-opendata>. Quant à la synthèse des premiers tris à plat, elle est accessible via le lien suivant : <http://stras.me/zfe-questionnaire-statistiques>. Si l'on s'intéresse au profil des répondant·es, il est à noter que 64% sont des hommes, parmi lesquels 43% de Strasbourgeois. Le nombre de répondant·es selon la commune correspond assez bien au pourcentage réel de la part de la population dans l'Eurométropole. Plus de 14% de répondant·es viennent de communes hors Eurométropole. Enfin, 38% des répondant·es sont cadres et de professions intellectuelles supérieures, 21 % des employé·es. Si l'on zoome sur les pratiques de mobilité, 30% des personnes qui se sont exprimées se déplacent en automobile, 17% à vélo, 16% à pied et 15% en tram. Plus de 3% des répondant·es ont un véhicule professionnel. En termes de solutions à mettre en œuvre, 19% des répondant·es souhaitent une aide pour acheter un véhicule moins polluant pour assurer leurs futurs déplacements, 14% souhaitent une meilleure fréquence des transports en commun, 13% aimeraient la création d'un titre de transport unique intégrant tous les modes de déplacements, et 10% une aide au retrofit (changement du moteur de son véhicule). La moitié des répondant·es disent éprouver un besoin fort d'être accompagné dans la transformation de leurs mobilités. 2/3 des répondant·es ont exprimé des inquiétudes, près de la moitié des espoirs.

Avez-vous des propositions et/ou des souhaits en termes d'accompagnement ?



Lecture du nuage de mots : plus le mot a été répété dans les réponses, plus sa taille est importante. Par exemple : les termes les plus récurrents sont les termes "électrique" "aider" "Achat"...

Les chiffres-clés

Plus de **9 400** répondant·es

64% sont des hommes dont 20% sont des Strasbourgeois de 18 à 49 ans.

15% ne résident pas dans l'Eurométropole

38% sont des cadres et représentants de professions intellectuelles supérieures, 21% sont des employé·es

34% travaillent dans des TPE ou sont auto-entrepreneur·euses

30% se déplacent en voiture

Les chiffres-clés

Plus de **901** entreprises répondantes, dont 508 implantées dans le périmètre de l'Eurométropole

80% des poids-lourds circulant dans l'enceinte du Port autonome de Strasbourg n'appartiennent pas aux entreprises implantées sur place

Près de **50%** des entreprises implantées dans l'Eurométropole ont des salariés qui résident hors de l'EMS. Parmi elles, plus de la moitié a au moins 50% de ses effectifs concernés par la ZFE

68% des entreprises sont équipées de véhicules légers, dont 66% en Crit'Air 2

4% sont équipées de vélos et vélos cargos non motorisés ou à assistance électrique

5-5. Enquête auprès des entreprises

Trajets professionnels

Usage d'un véhicule privé

L'usage d'un véhicule privé pour des trajets professionnels se fait dans environ 50 % des entreprises. Les entreprises qui ont le plus recours à cette pratique sont les TPE.



— Un dispositif de sondage

Une large consultation. Dans le cadre de la préparation préalable à la mise en œuvre de cette nouvelle réglementation, l'Eurométropole a engagé de nombreux échanges avec les acteurs économiques. Une consultation a notamment été menée par la collectivité du 7 mai au 6 juin auprès d'entreprises du Bas-Rhin, en partenariat avec la Chambre de Commerce et d'Industrie Alsace Eurométropole, la Chambre de Métiers d'Alsace, la Chambre d'agriculture Alsace et le Groupement des Usagers du Port Autonome de Strasbourg. Objectifs : prendre en compte les avis et enjeux majeurs du monde économique pour anticiper des solutions adaptées aux entreprises dans la mise en œuvre de la ZFE.

Les sujets abordés. 901 entreprises se sont exprimées sur les types et motifs de déplacements réalisés, l'état de leur parc de véhicules et son renouvellement, les modes de financements, l'installation de stations GNV et de bornes de recharge électriques, le recours à l'autopartage, l'équipement en vélos cargos ou vélos à assistance électrique, l'intérêt pour une mutualisation de flottes avec d'autres entreprises.

D'autres sujets importants. Les usages des salariés pour leurs déplacements professionnels et vers leur lieu de travail ont également été analysés. Un complément d'enquête a été mené par le Port Autonome de Strasbourg et le Groupement des usagers du Port sur les approvisionnements et expéditions depuis la plate-forme portuaire, qui représentent un trafic de 3 400 poids lourds et véhicules utilitaires légers par jour, dont 80% n'appartiennent pas aux entreprises implantées sur place.

Les points à retenir. La moitié des entreprises interrogées a fait part de propositions ou d'observations concernant principalement le manque d'alternatives sur le marché pour certains types de véhicules, le manque de moyens financiers pour remplacer la flotte, l'insuffisance des aménagements (places de stationnement, arceaux vélos, bornes électriques, transports en commun...). Mais les acteurs économiques ont aussi fait part de leur inquiétude à propos du calendrier et de l'impact du scénario de la ZFE sur leur activité économique.

A suivre. Ce travail de concertation avec les acteurs économiques se poursuit actuellement pour continuer à identifier les propositions et observations convenant le mieux à chaque secteur d'activité et type d'entreprise.



II. La Zone à Faibles Émissions : ses enjeux et les questions qu'elle pose

Code couleur de l'origine des propositions dans ce document :

- ▶ Propositions qui se retrouvent dans plusieurs dispositifs de participation
- ▶ Propositions issues des ateliers
- ▶ Propositions issues du débat mobile
- ▶ Propositions issues du N°Vert
- ▶ Propositions issues du questionnaire
- ▶ Propositions issues de l'enquête auprès des entreprises

1. Des questions de principe et de mise en œuvre de la ZFE issues de la conférence citoyenne

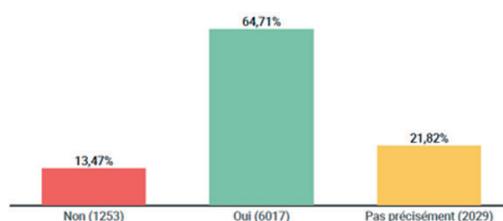
1-1. Une connaissance encore relative de la ZFE par le grand public

Les agent-es de l'Eurométropole sont allé-es à la rencontre des habitant-es des 33 communes via le dispositif du débat-mobile tout au long de la conférence citoyenne. Ce qui a permis de faire connaître le dispositif de la ZFE des passant-es qui pour 53% n'en avaient jamais entendu parler. Ce dispositif dans l'espace public a donc bel et bien rempli son objectif d'information. Les différents objectifs du débat mobile étaient également de faire connaître les autres dispositifs de consultation, et c'est ainsi que 521 personnes ont pu être accompagnées à l'aide de tablettes numériques pour remplir le questionnaire.

On peut remarquer que les répondant-es du questionnaire, eux, étaient déjà assez largement sensibilisés sur le sujet puisque parmi les 9 400 répondant-es, seuls 13,5% déclarent ne pas avoir eu connaissance de la ZFE auparavant, 1/3 des répondant-es reconnaissant cependant ignorer ou mal connaître le dispositif de la ZFE.

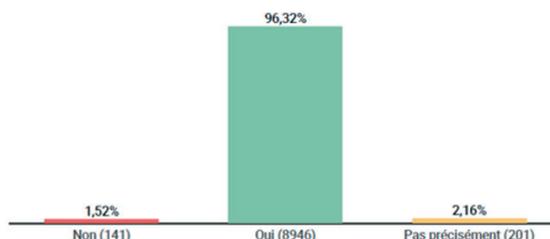
En ce qui concerne le système de vignettes Crit'Air, désormais utilisé dans de nombreuses villes françaises et déjà utilisé dans l'Eurométropole lors de mesures exceptionnelles les jours de pics de pollution, on peut noter que celui-ci était plus largement connu des répondant-es (près de 98% ont répondu connaître ce système au moins dans les grandes lignes).

Avant ce questionnaire, saviez-vous qu'était une Zone à Faibles émissions ?



Source : questionnaire

Est-ce que vous savez qu'il y a un système de vignettes Crit'Air ?



Que l'on ait connaissance ou non de la ZFE, cette dernière soulève un grand nombre de questionnements auprès des citoyen·nes. Puisqu'elle concerne directement leurs déplacements et affecte leur droit de circuler librement, beaucoup s'interrogent voire s'inquiètent de l'impact que cette ZFE engendrera quant à leurs déplacements au quotidien et leur mobilité en général. Aussi, dès la table-ronde de lancement, beaucoup ont voulu faire entendre ces inquiétudes via le tchat ou la boîte à questions. Leurs craintes ont été également entendues tout au long de la conférence citoyenne, et dans les différents dispositifs (ateliers, débat-mobile, n°vert, plateforme "participer.strasbourg.eu", questionnaire...). Cette première partie est donc consacrée à ces questionnements.

1-2. Les inquiétudes et les espoirs tirés de l'analyse des questionnaires

À travers le questionnaire en ligne, les citoyen·nes ont pu exprimer librement leurs inquiétudes et leurs espoirs vis-à-vis de la ZFE. Cette distinction entre les deux est parfois très ténue : ce qui suscite des inquiétudes chez les uns (interdiction de son véhicule, perte de sa qualité/fluidité de déplacement...) peut parfois générer des espoirs pour d'autres : moins de pollution, nouveaux modes de déplacements, plus de transports en commun... De même, les inquiétudes laissent apparaître l'espoir de nouvelles solutions viables, tandis que d'autres semblent interroger le devenir des véhicules roulant au diesel et la lutte contre la pollution atmosphérique.

1-2. Les inquiétudes et les espoirs tirés de l'analyse des questionnaires

Il est important de souligner, comme premier constat à l'issue de cette conférence citoyenne, que même si la mise en œuvre de la ZFE interroge les citoyen·nes au vu de la transformation des mobilités qu'elle implique pour chacun et chacune, son intention apparaît légitime à la majorité des participant·es. En effet, ni la réduction de la pollution émise par les véhicules les plus polluants ni l'enjeu global de la protection de la santé des habitant·es de l'Eurométropole ne semblent être remis en question. Du reste, certain·es participant·es souhaiteraient que la mise en œuvre de la ZFE soit plus rapide que ce qui est envisagé, et que l'interdiction de circulation des véhicules les plus dangereux pour la santé soit quasi immédiate dans les secteurs les plus directement touchés. Via la boîte à questions ouverte dans le cadre de la table-ronde du 11 mai, beaucoup de citoyen·nes ont fait part de leurs inquiétudes à ce sujet.

— Échos de quelques questionnements issus de la Boîte à questions :

« Quelles mesures concrètes allez-vous prendre pour limiter drastiquement la pollution liée aux véhicules individuels et camions sur le ban de l'EMS ? »

« Combien de Strasbourgeois-es et habitant·es de l'EMS sont exposés à des niveaux de pollution dangereux pour leur santé ? Où habitent-ils ? »

« Avez-vous prévu d'autres parades que les plantations d'arbres pour améliorer la qualité de l'air ? Est-ce que des panneaux qui filtrent l'air peuvent être créés afin d'éviter que les microparticules entrent dans la ville ? »

« Peut-on avoir une proportion du nombre de jours par an où la pollution de l'air est faible, normale et élevée ? Et comparer ces données avec d'autres villes. Connaître la période de l'année où les pics de pollution sont les plus élevés. Y-a-t-il des simulations de la qualité de l'air avant et après ZFE pour estimer les bénéfices attendus ? »

« Est-ce que la problématique de la qualité de l'air inclut aussi le bruit qu'elle "véhicule" ? »

« La qualité de l'air sera-t-elle encore responsable de décès lorsque la ZFE sera complètement mise en place ? »

1-3. La question du périmètre de la ZFE

L'une des questions récurrentes à travers tous les dispositifs de participation concerne le périmètre de la ZFE. Même si celui-ci n'était pas l'un des objets de cette conférence citoyenne **beaucoup de citoyen.nes s'interrogent sur l'ampleur du territoire concerné** notamment les participant-es aux ateliers en ligne : pourquoi l'ensemble des 33 communes sont-elles concernées par cette réglementation ? Pourquoi ne pas s'en tenir à la seule ville de Strasbourg ou aux secteurs habités les plus fortement touchés par la pollution ?

D'autres en revanche, fortement inquiets vis-à-vis de leur santé et de l'impact que la pollution peut avoir sur celle-ci, regrettent que cela n'aille pas encore plus loin : pourquoi ne pas renforcer la ZFE et les interdictions par une action prioritaire sur les grands axes de déplacement concernés par la pollution ? Pourquoi seulement le secteur de l'Eurométropole et non pas l'ensemble du territoire Bas-Rhinois ?

Enfin, d'autres s'interrogent sur la possible frontière que la ZFE peut engendrer : quelle coopération entre l'Eurométropole et les territoires limitrophes pour faciliter les déplacements des différents usager-es ?

Propositions

- ▶ **Améliorer prioritairement la qualité de l'air sur les axes structurants de l'agglomération avec, d'ici 2025 les Crit'Air 3 interdits (cf. carte d'Atmo Grand-Est).**
- ▶ **Interdire les voitures uniquement en centre-ville.**
- ▶ **Autoriser les véhicules polluants à circuler jusqu'à des parkings relais, en périphérie de la zone présentant une offre de mobilité alternative performante, zone pouvant progressivement s'étendre avec l'amélioration du réseau.**

1-4. La question du calendrier

Une autre inquiétude majeure, qui n'était pas non plus directement l'objet de la consultation du public, mais qui se doit d'être entendue, est la temporalité de mise en œuvre de la ZFE. Ainsi, pour les défenseurs de la santé publique, ce calendrier semble trop long et lent, alors que pour la majorité des résident-es de l'Eurométropole qui ont participé aux ateliers numériques, le "réalisme" doit prévaloir, beaucoup trouvant alors ce calendrier trop ambitieux, contraignant, déconnecté des exigences de la vie sociale ou des réalités du marché. « Pourquoi une mise en œuvre aussi rapide ne permet ni aux habitant-es ni aux acteurs économiques d'anticiper suffisamment l'achat de véhicules propres ? »

Propositions

- ▶ **Articuler le calendrier de mise en place de la ZFE avec celui du renouvellement de la flotte de véhicules concernés au sein des entreprises.**
- ▶ **Desserrer le calendrier de mise en œuvre pour laisser du temps aux personnes n'ayant pas les moyens de changer de véhicule aussi rapidement.**

► 1-5. Le niveau d'exigence de la ZFE envisagée

De façon récurrente, la mise en œuvre de cette ZFE a été confrontée à l'actualité législative française. Bien que la mise en place des ZFE soit issue de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019, faisant obligation à la collectivité de l'Eurométropole de Strasbourg, nombreux sont ceux qui ont fait le rapprochement avec la loi Climat et Résilience qui était en cours de discussion au Parlement pendant la conférence citoyenne. En effet, cette dernière, dans son texte initial, n'impose pas directement l'interdiction de la vignette Crit'Air 2.

Alors : « Pourquoi interdire à terme les vignettes Crit'Air 2 alors que la loi Climat ne va pas aussi loin ? ».

Propositions

- Développer des aides pour tous les véhicules, et faire en sorte que ceux qui ne sont pas éligibles, bénéficient de dérogations pour pouvoir circuler.
- Annuler l'interdiction des vignettes Crit'Air 2.

1-6. Utilisation du système des vignettes Crit'Air

Le Certificat Qualité de l'Air en l'occurrence les vignettes Crit'Air est un système de classification français commun à tout le territoire national. La classification repose sur 6 classes de véhicules, et dépend du type de véhicule (voitures particulières, deux-roues, tricycles et quadricycles, véhicules utilitaires légers et véhicules lourds dont autobus et autocars), de sa motorisation et de la norme européenne d'émissions polluantes, dite « norme Euro ». Une classe spécifique est réservée aux véhicules électriques « zéro émission moteur ». En Allemagne, un autre système de vignettes pour lutter contre la pollution de l'air existe, plus ancien avec des critères différents pour les véhicules diesel ou essence. Cette différence de classifications peut effectivement porter à confusion pour certains usager-es, notamment dans un territoire transfrontalier avec l'Allemagne comme l'Eurométropole.

Propositions

- Harmoniser la classification avec les vignettes allemandes.
- Demander une refonte du système de vignettes Crit'Air.
- Faire du lobbying pour une amélioration du système de vignettes Crit'Air (prenant en compte le poids du véhicule, ses émissions de CO2 etc.).
- Valider le niveau de pollution d'un véhicule thermique par les résultats obtenus lors du contrôle technique et non pas en fonction de l'âge du véhicule.

1-7. Les dérogations possibles

Une autre préoccupation des habitant-es de l'Eurométropole concerne les véhicules à usages spécifiques. D'abord, les véhicules du quotidien, pour les personnes à mobilité réduite par exemple, les véhicules professionnels qui n'ont pas encore d'équivalent "propre", les véhicules d'urgence ou agricoles... Mais d'autres s'inquiètent pour les véhicules dont ils disposent sans les utiliser au quotidien, pour des usages particuliers, voire des passions. Ainsi, certains s'interrogent sur le devenir de leur camping-car, d'autres pour leur véhicule de collection ou leur véhicule ancien sans vignette spécifique ("youngtimer" par exemple). Certains professionnels de ces domaines-là (garagistes ou restaurateurs de véhicules notamment) alertent quant à la pérennité de leur entreprise si ces véhicules étaient amenés à ne plus circuler dans l'Eurométropole. « Quelles autorisations pour les véhicules d'urgence, de collection, VASP (Véhicule Automoteur Spécialement Aménagé), etc. ? ». « Il faut proposer des dérogations pour les personnes en situation de handicap ».

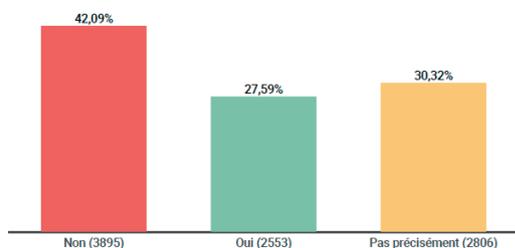
La loi LOM prévoit des dérogations obligatoires au niveau national dans les ZFE, notamment pour les véhicules d'urgence, pour les véhicules d'une personne titulaire d'une carte PMR (Personne à Mobilité Réduite) mais permet également d'envisager des ajustements à l'échelle locale. Les ateliers avaient justement pour objectif de faire la lumière sur ces questions pour ajuster les dérogations au plus près de la réalité locale. Voici les principales propositions à ce sujet :

Propositions

- ▶ **Accorder des dérogations aux voitures de collection.**
- ▶ **Accorder des dérogations aux motos de collection.**
- ▶ **Accorder des dérogations pour un usage limité du véhicule par semaine ou par mois.**
- ▶ **Accorder des dérogations aux voitures de personnes à mobilité réduite.**
- ▶ **Accorder des dérogations aux véhicules professionnels des marchands forains.**
- ▶ **Accorder des dérogations aux résident.es des premières et deuxièmes couronnes rejoignant les gares de l'Eurométropole.**
- ▶ **Accorder des dérogations aux VASP (ambulances, engins agricoles, camions poubelles, etc...).**
- ▶ **Exempter les gens habitant à plus de 30 kilomètres de leur lieu de travail si ce dernier se situe au sein de l'Eurométropole, même s'ils possèdent une voiture de Crit'Air 2.**
- ▶ **Accorder des dérogations aux personnes ayant souscrit un contrat d'assurance "Petit rouleur" lui interdisant de parcourir plus de 5000 km par an.**
- ▶ **Accorder des dérogations à tout.es celles et ceux qui ne trouveraient pas de matériels roulants alternatifs disponibles sur le marché à un coût viable pour leur entreprise.**

1-8. La mise en œuvre concrète de la ZFE

Avez-vous connaissance des aides mises en place par l'Eurométropole de Strasbourg dans le cadre de la Zone à Faibles Émissions et des solutions alternatives proposées



Source : questionnaire

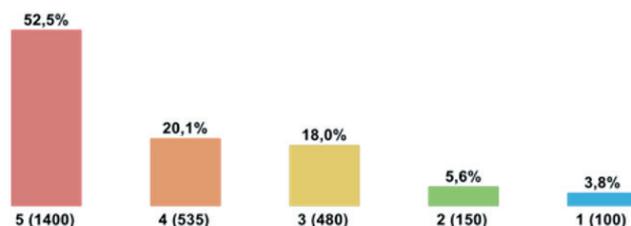
Estimez-vous avoir besoin d'accompagnement ou d'aides pour transformer vos mobilités



L'analyse du questionnaire révèle que 42% des répondant-es n'ont pas connaissance des aides qui seront mises en place par l'Eurométropole dans le cadre de la ZFE, près de 30% estimant qu'ils ne les connaissent pas dans le détail. Cela confirme un besoin exprimé lors des ateliers de rendre l'information à ce propos plus lisible et d'aller encore plus loin dans la communication : "Existe-t-il un mode d'emploi précis de la ZFE ?" avait demandé un représentant des artisans lors d'un des ateliers consacrés aux entreprises. De même, le numéro vert témoigne de ces interrogations puisque la grande majorité des appelant-es souhaitent en savoir plus sur les aides dont ils peuvent bénéficier (principaux motifs d'appels recensés). Pour rappel l'objet de la conférence citoyenne était de définir et d'ajuster, en lien avec les habitant-es, les dispositifs d'accompagnement aides à mettre en œuvre dans le cadre de la mise en application de la ZFE et les solutions de mobilités. C'est pourquoi, les dispositifs de communication mobilisés jusqu'à présent n'ont pas apporté d'informations précises sur les aides. Une campagne d'information grand public sera lancée à l'issue du processus délibératif d'octobre et permettra d'informer les usagers sur les aides et les dispositifs d'accompagnement mis en œuvre.

Dans le questionnaire en ligne, parmi les 30% de personnes qui estiment avoir besoin d'un accompagnement ou de bénéficier d'aides spécifiques pour transformer leurs mobilités, plus de 50% estiment qu'ils en ont fortement besoin. 38% jugent avoir un besoin d'accompagnement moyen à fort pour anticiper ces changements.

Évaluez de 1 à 5 votre besoin à être accompagné dans la transformation de vos mobilités (*5=besoin fort)



Avez-vous des propositions et/ou des souhaits en termes d'accompagnement ?

Lecture du nuage de mots : plus le mot a été répété dans les réponses, plus sa taille est importante. Par exemple : les termes les plus récurrents sont les termes "électrique" "commun" "vélo"...



Propositions

- ▶ Rédiger et diffuser un mode d'emploi clair et exhaustif de la ZFE et des aides mises en place.
- ▶ Avoir des procédures simples pour demander et percevoir les aides financières.

1-9. Quelles mesures d'accompagnement pour le vélo, les deux roues et le renouvellement de véhicule ?

Pour les répondant·es au questionnaire en ligne, les souhaits relatifs aux besoins d'accompagnement tournent principalement autour de leur véhicule personnel (aides financières à l'achat, véhicule électrique ou hybride, parkings, points de recharge...) mais également autour de la gratuité des transports en commun.

De nombreuses questions ont été soulevées durant les ateliers : Quelles aides existent ? Les aides de l'État et de la collectivité sont-elles cumulables ? Sont-elles rétroactives et jusqu'à quand ? Pour quels montants ? Sont-elles soumises à des conditions de ressources ? Sont-elles calculées individuellement, par foyer ou véhicule ? Des modalités particulières sont-elles consenties aux personnes en situation de handicap ? Peuvent-elles concerner les entreprises ? S'appliquent-elles aux vélos mécaniques et cargos ? Concernent-elles les véhicules hybrides, les locations avec options d'achat (LOA), les véhicules d'occasion, achetés en Allemagne ? Sont-elles soumises à un référencement du vélociste ? Sont-elles plafonnées ?

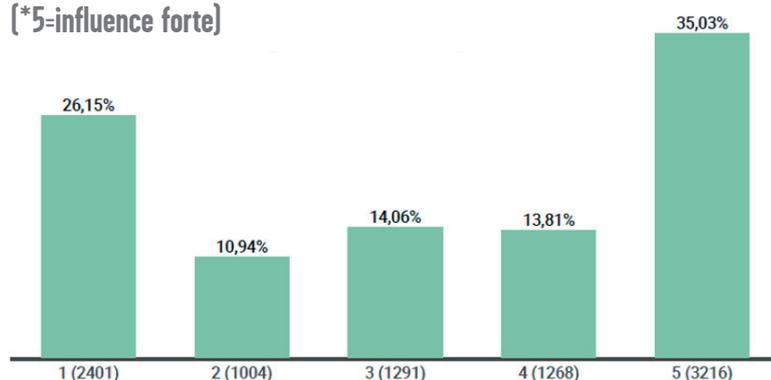
Au-delà des questionnements individuels, certains s'interrogent sur les dispositifs "autres" que l'interdiction de circulation des véhicules. Les questions posées aux expert·es mobilisés dans les ateliers et les propositions faites reflètent ces questionnements plus collectifs.

2- Des questions sur les effets de la ZFE

2-1. Les impacts individuels : les jeunes moins inquiets vis-à-vis de la ZFE

A travers le questionnaire, chaque participant-e a pu faire part de son ressenti vis-à-vis de l'impact potentiel de la ZFE. Plus de 60% des répondant-es estiment ainsi qu'elle aura un impact moyen (=3/5) à fort (=5/5) sur leurs déplacements et leurs mobilités à l'avenir.

Évaluez de 1 à 5 l'influence que va avoir la ZFE dans la transformation de votre mobilité de demain (*5=influence forte)



Source : questionnaire

Toujours d'après le questionnaire, 36,7% des hommes et 30,8% des femmes estiment qu'ils seront fortement impactés par la ZFE. Environ 25% des hommes et des femmes estiment à l'inverse qu'ils ne seront que faiblement impactés par la ZFE. Ces chiffres restent cependant à nuancer puisque les femmes ne représentent qu'un tiers des répondant-es. Si l'on s'intéresse cette fois-ci à l'âge des répondant-es, il semblerait que les tranches d'âges ne se sentent pas impactées de la même façon. Par exemple, parmi les 18-29 ans, plus de 55% estiment que la ZFE aura un impact faible (1) à moyen (3), alors que ces anticipations concernent 47% des répondant-es parmi les 50-59 ans. Cela peut en partie s'expliquer par des habitudes de déplacements (ou des charges familiales) asymétriques. À titre d'éclairage, lors de l'atelier consacré à l'inclusion sociale, l'expert de l'ADEUS³ avait précisé qu'aujourd'hui, « parmi les plus de 18 ans, tout le monde n'est pas titulaire du permis de conduire : de plus en plus de jeunes entre 25 et 35 ans font le choix de ne pas le passer, mais il est vrai que cela s'observe plutôt dans les catégories socioprofessionnelles les plus aisées ».

Les chiffres-clés

55%

des 18-29 ans estiment que la ZFE aura une influence faible (1) à moyenne (3)

25%

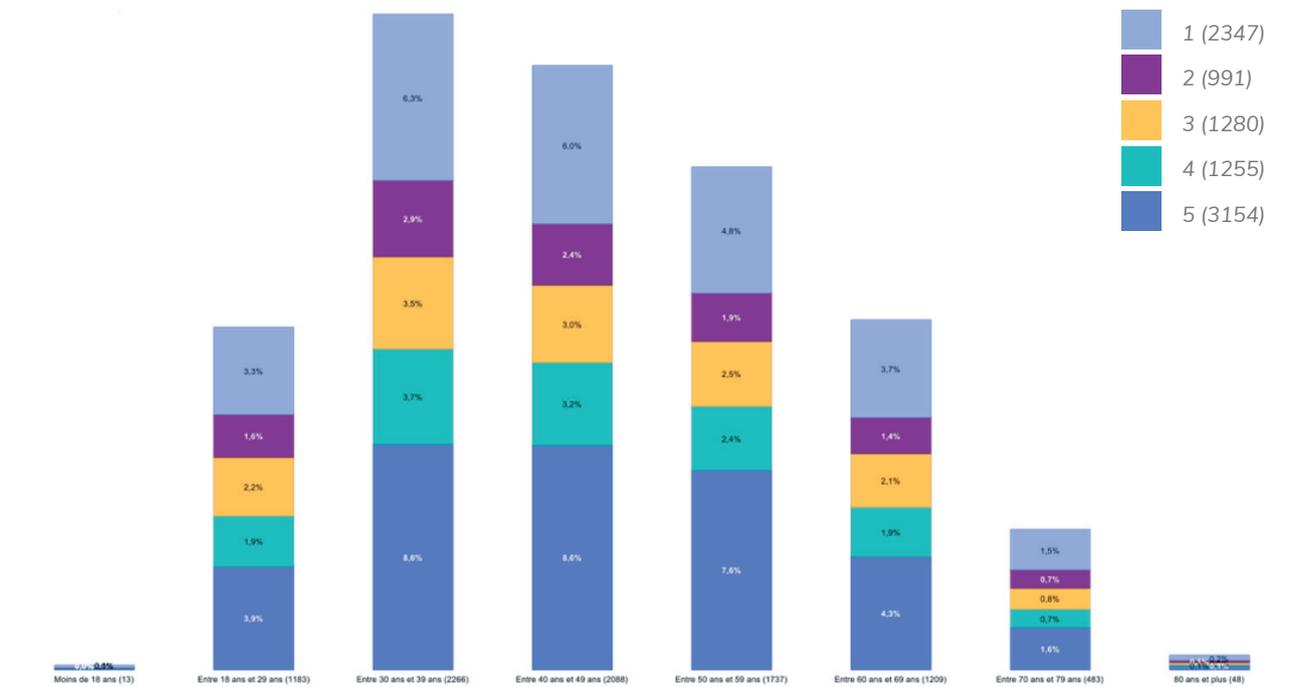
des 30/39 ans déclarent que la ZFE aura une influence faible (1) dans leurs mobilités

40%

des 50/59 ans déclarent que la ZFE aura une influence très forte (5) dans leurs mobilités



³ Agence de Développement et d'Urbanisme de Strasbourg



Source : questionnaire

Les chiffres-clés

25%

des répondant·es étudiant·es et des cadres déclarent que la ZFE aura une influence faible (1) sur leurs mobilités

50%

des répondant·es ouvrier·eres déclarent que la ZFE aura une influence très forte (5) sur leurs mobilités

33%

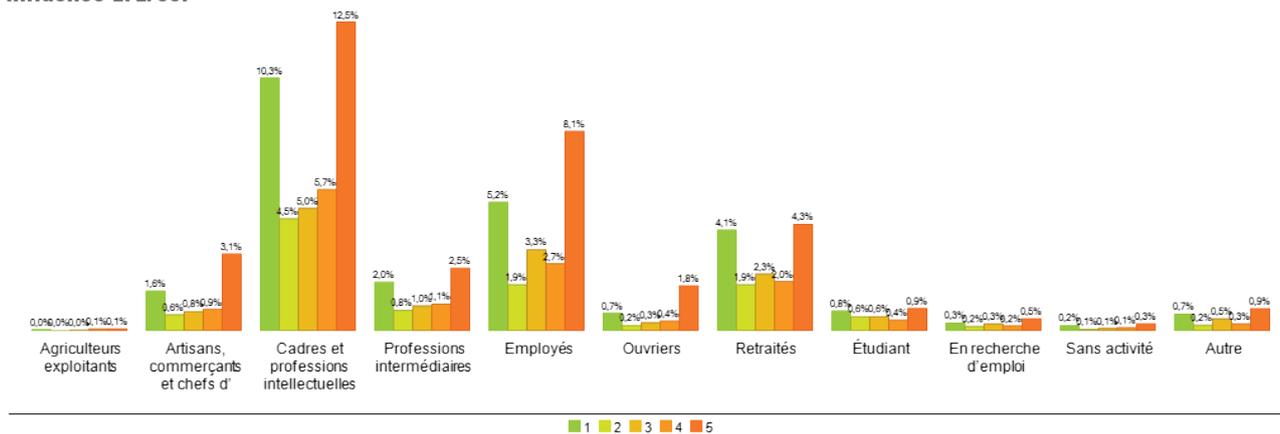
des répondant·es cadres déclarent que la ZFE aura une influence très forte (5) sur leurs mobilités

2-2. La question de la justice sociale

Au-delà des impacts individuels de la mise en place de la ZFE, beaucoup de citoyen·nes soulèvent les enjeux de justice sociale. En effet, nous ne sommes pas tous·tes égaux face à la nécessaire transformation de nos mobilités. Ce constat est d'autant plus prégnant que les ménages les plus précaires sont souvent ceux qui possèdent les véhicules les plus anciens et donc les plus polluants. Toutefois, ces ménages sont aussi ceux qui dépendent simultanément le plus des transports en commun.

La ZFE ne risque-t-elle pas de créer des inégalités entre citoyen·nes et entre salarié·es, de pénaliser davantage encore celles et ceux qui sont déjà les plus défavorisés, les retraités et les personnes à faibles revenus ? La mise en place de la ZFE ne va-t-elle pas engendrer une contrainte financière trop forte pour des habitant·es ayant récemment changé de véhicules ? Comment tenir compte des différentiels d'usages pour ne pas pénaliser les petits rouleurs ? Certains participant·es expriment également un sentiment d'incompréhension face à des aides jugées parfois insuffisantes ou insatisfaisantes. D'autres évoquent déjà une Zone à Forte Exclusion. Pour éviter ce scénario pessimiste, l'Eurométropole souhaite justement s'appuyer sur les témoignages apportés au travers des différents dispositifs de participation pour définir des aides au plus proche des besoins de l'ensemble de ses habitants.

Influence ZFE/CSP



Source : questionnaire

Propositions

- ▶ Revoir la tarification sociale et la grille des abonnements CTS.
- ▶ Instaurer la gratuité des transports en commun pour tous, ou l'accorder non pas selon l'âge mais selon les revenus.
- ▶ Renforcer la tarification solidaire de la CTS pour les séniors.
- ▶ Proposer une tarification sociale pour Citiz.
- ▶ Mettre en place des aides pour l'achat de Vélo à Assistance Électrique (VAE) et de vélos-cargos.
- ▶ Permettre des déductions fiscales en plus des aides.
- ▶ Prendre en compte l'accessibilité de tous (vélo, fauteuil...) dans l'ensemble des aménagements (parkings, gares...).
- ▶ Favoriser la diffusion de bonnes pratiques plutôt que l'application des sanctions.
- ▶ Mettre en place des transports à la demande pour les personnes âgées et à mobilité réduite.
- ▶ Réduire le prix des parkings-relais.
- ▶ Plafonner les tarifs des transports en commun.
- ▶ Retarder le calendrier pour laisser du temps aux personnes les moins favorisées.
- ▶ Réaliser une étude d'impact de la ZFE sur les ménages précaires.
- ▶ Baisser les tarifs des trains.
- ▶ Simplifier les procédures permettant d'accéder aux différentes aides financières.
- ▶ Prendre en compte "le reste à vivre" des ménages plutôt que leurs revenus.

Les chiffres-clés

50%

des répondant-es utilisateur·rices de véhicules professionnels provenant d'autres communes l'utilisent de manière quotidienne

25%

des répondant-es utilisateur·rices du train proviennent d'autres communes hors de l'Eurométropole

Près de la moitié des entreprises de l'EMS ont des salarié·es résidant hors de l'EMS. Parmi elles, plus de la moitié a au moins 50% de ses effectifs concernés.

Pour beaucoup de salarié·es, il n'est pas économiquement envisageable de changer de véhicules pour effectuer le trajet domicile/travail lorsqu'ils·elles habitent hors de l'EMS et que l'employeur·euse est basée sur le territoire de l'EMS.

2-3. La question de la justice territoriale

Outre l'enjeu de justice sociale que soulève la mise en place de la ZFE, un enjeu primordial a été mis en lumière au fil des débats, celui de la justice territoriale. En effet, l'Eurométropole est un territoire attractif qui attire et concentre d'importants flux dépassant souvent ses frontières. Les territoires n'étant pas tous reliés de la même façon au réseau de transports en commun, pas tous aussi bien desservis en termes d'amplitudes horaires ou géographiques, pas tous aussi bien dotés de moyens de transports alternatifs comme le vélo ou de bornes de recharge pour les véhicules électriques, les différents secteurs de l'EMS ne sont pas égaux face à la mise en œuvre de la ZFE. Ainsi, le questionnaire montre le fait que les Strasbourgeois-es seront généralement moins impacté·es que les habitant·es des communes de 2ème couronne même si des spécificités individuelles ou de territoires peuvent exister.

Au-delà des flux internes à son territoire, la ZFE aura évidemment un impact sur les flux hors de ses frontières, à la fois sur des flux périphériques et pendulaires. Ainsi, comment garantir l'attractivité et l'accessibilité de l'EMS pour tous et toutes y compris des non-résidents ? La ZFE ne risque-t-elle pas de créer des inégalités entre celles et ceux qui résident en dehors de la métropole et celles et ceux qui résident à l'intérieur ? Qu'advient-il des non-résident·es visiteur·euses occasionnel·les doté·es à circuler ? Bénéficieront-ils·elles de dérogations ou devront ils·elles s'acquitter d'un droit d'usage exceptionnel ? Quel impact la ZFE aura-t-elle sur les mobilités de loisirs et de vacances en dehors de l'EMS (exemple du véhicule diesel qui permettait de faire des longues distances à moindre coût que l'essence) ?

Lors des ateliers en ligne dédiés aux entreprises, la question de la justice territoriale a été évoquée également sous le prisme de l'attractivité économique : comment faire en sorte que les entreprises situées à l'intérieur de l'Eurométropole ne soient pas pénalisées par une "inaccessibilité" symbolique (camions venants de l'étranger qui ne peuvent circuler) vis-à-vis des entreprises en dehors de l'Eurométropole ? La ZFE risque-t-elle d'engendrer une perte de compétitivité ? Un recul ou une récession de la vie économique locale vis-à-vis de territoires européens n'ayant pas les mêmes normes restrictives envers les véhicules les plus polluants ?

— Echos de témoignages divers recueillis à ce propos :

« Je viens d'une petite commune située à 30 mn de Strasbourg, sans transports en commun, et je prends mon véhicule personnel pour me rendre au travail à Strasbourg-Hautepierre à 4 horaires professionnels différents. J'ai un véhicule diesel Crit'Air 2 pour lequel j'ai déjà dû payer 1 300 euros de malus écologique. Je n'ai pas les moyens d'acheter un nouveau véhicule. Comment cela se passera pour moi et pour ceux qui se trouvent dans la même situation que moi ? Quelles solutions pouvez-vous me proposer ? »

« Quelles solutions y-a-t-il pour tous ceux qui habitent en dehors de l'EMS et qui s'y rendent fréquemment pour travailler, pour leur rendez-vous médicaux, pour rendre visite à leur famille, etc. ? »

« Je travaille en dehors de l'Eurométropole et aussi en équipe. Je ne peux donc pas prendre les transports en commun. Je dépends de ma voiture pour travailler. »

« Les sites industriels vont devoir reconsidérer leurs futures implantations dans la région si certains camions ne peuvent plus circuler au sein de l'Eurométropole. »

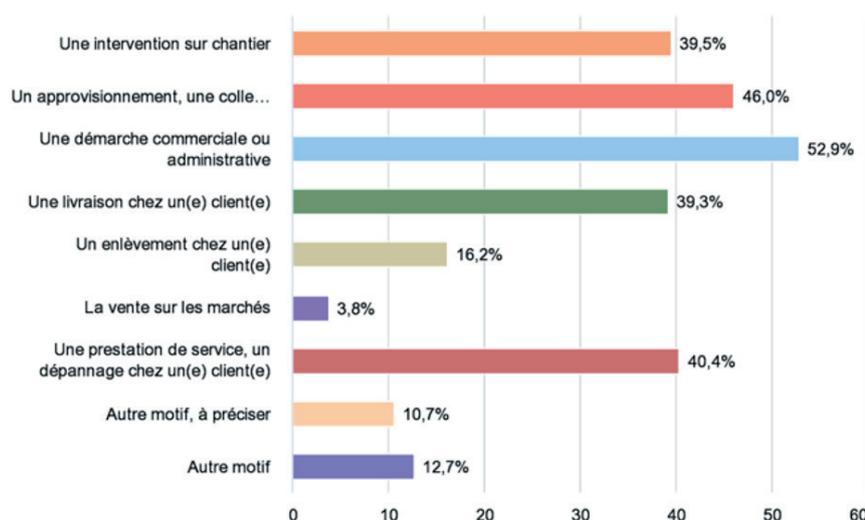
Propositions

- ▶ Instaurer la gratuité des transports en commun notamment pour les gens habitant loin du centre qui ne peuvent ni prendre le vélo ni marcher.
- ▶ Mettre en place une tarification de transport intégrée sur les lignes transfrontalières de transports en commun de proximité et notamment pour le tram.
- ▶ Élargir les horaires de transports en commun de jour comme de nuit pour pouvoir traverser la frontière.
- ▶ S'inspirer du modèle danois : en établissant une distance maximale de 500m entre un logement et un arrêt de transport en commun.
- ▶ Adapter les horaires sur le Réseau Express Métropolitain (REM) avec les liaisons transfrontalières.
- ▶ Ouvrir l'accompagnement aux habitant-es qui résident en dehors de l'Eurométropole et sont aussi touché-es par la mise en place de la ZFE, et ce à travers un soutien des communautés de communes et de la Région Grand Est.
- ▶ Rendre l'abonnement unique (tram + train) aussi accessible aux habitant-es hors EMS.
- ▶ Mettre en place des navettes de proximité dans les quartiers (qui desservent plusieurs équipements publics ou lieux d'activités - ex: école, poste,...).
- ▶ Proposer des Vélhop ou autre moyen de transport en libre-service pour les zones excentrées des lignes de transport en commun
- ▶ Instaurer des aides spécifiques pour les petites communes.
- ▶ Augmenter les aides pour les habitant-es de deuxième couronne.
- ▶ Instaurer une aide à l'acquisition de logement dans l'EMS, dont les prix de l'immobilier élevés repoussent les acquéreur-euses potentiel-les hors de l'EMS et les contraignent à utiliser leur voiture, pour se rendre notamment sur leur lieu de travail.

2-4. Les risques économiques de la ZFE

Plus généralement, les entreprises s'interrogent sur l'impact économique que va générer le renouvellement de leurs flottes, afin de répondre aux exigences de la ZFE. Beaucoup d'entre elles ont été fragilisées avec la crise sanitaire de la COVID-19. Certaines se posent même la question de déménager hors des frontières de l'Eurométropole. D'autres s'inquiètent de la possibilité de perdre une main d'œuvre déjà difficile à recruter dans certains secteurs, car leurs employé-es préféreront parfois changer d'entreprise plutôt que de changer de véhicule. Et celles qui ont un rayonnement national voire international s'interrogent quant à leur capacité d'agir sur des flottes de véhicules extérieurs (80% des poids-lourds qui circulent dans le Port autonome de Strasbourg n'appartiennent pas aux entreprises implantées sur place) et risquent donc de voir leurs clients/partenaires ne plus pouvoir se rendre jusqu'à eux. Aujourd'hui, d'après l'enquête auprès des entreprises, la moitié des entreprises répondantes effectuent des déplacements dans l'Eurométropole pour des motifs commerciaux ou administratifs.

Part des entreprises selon les motifs de déplacements dans l'EMS



Source : enquête entreprises 2021

La moitié des entreprises interrogées a fait part de propositions ou d'observations concernant principalement le manque d'alternatives sur le marché pour certains types de véhicules, le manque de moyens financiers pour remplacer la flotte, des demandes d'aménagements (places de stationnement, arceaux vélos, bornes électriques, transports en commun...) et d'inquiétude à propos du calendrier et de l'impact du scénario de la ZFE sur leur activité économique.



— Témoignages d'acteurs économiques :

« L'objectif de la Chambre de Commerce et d'Industrie dans cette future réglementation, est de maintenir l'activité économique. Même si on est conscient de l'enjeu de santé publique, on a besoin que les entreprises puissent se maintenir en bonne santé économique, surtout après la crise sanitaire qu'on vient de traverser, pour continuer à faire évoluer le territoire et lui garder son attractivité »

« Aujourd'hui on n'a aucune visibilité économique sur ce qu'il va se passer ces prochains mois pour nos entreprises. Le juge de paix, c'est notre niveau d'activité et le chiffre d'affaires. »

« Il faudrait mettre en place un accompagnement auprès des professionnels pour une meilleure analyse des déplacements, une analyse de leurs contenants (ex : fluides automobiles) et de leurs pratiques de métiers, afin que la ZFE ne leur impose pas trop de contraintes supplémentaires et leur permettent de disposer de véhicules adaptés. »

« En tant qu'agriculteur et associé de magasin en plein centre de Strasbourg, si l'interdiction des véhicules diesel se met en place, je ne serai pas capable financièrement de changer de véhicule et je ne pourrai plus livrer les commerces de Strasbourg qui représentent actuellement une grosse part de mon chiffre d'affaires. »

« Quand on ne maîtrise que 20% de son approvisionnement, le dialogue avec les transporteurs est essentiel. »

« Comment gérer l'affrètement des poids-lourds au-delà de meilleurs standards actuels quand une entreprise ne gère que 10% de ses flux ? »

Propositions

- ▶ Augmenter les **aides aux entreprises** pour leur permettre de renouveler leur flotte.
- ▶ Développer (via l'outil Optimix) **les plans de mobilité dans les entreprises.**
- ▶ **Aider les entreprises dans leurs transitions pour s'adapter à la ZFE.**
- ▶ Prendre **contact avec la Chambre de Métiers pour trouver des solutions adaptées à l'approvisionnement des chantiers.**
- ▶ **Proportionner les aides aux entreprises en fonction du nombre de véhicules concernés par le renouvellement de leur flotte.**
- ▶ Inciter les entreprises à mettre en place le **forfait mobilité durable jusqu'à 400€/an pour leurs salariés.**

2-4. Les effets pervers et paradoxes écologiques

Enfin, les dernières interrogations quant aux effets ou aux impacts de la ZFE tournent autour du paradoxe écologique que cela pourrait engendrer. Rendre obsolète ou détruire des véhicules qui peuvent encore fonctionner ne constitue-t-il pas une contradiction écologique ? Cela ne risque-t-il pas d'engendrer de grandes consommations de matières et d'énergie ? La ZFE ne sera-t-elle pas génératrice d'importantes quantités de déchets ? Ne va-t-elle pas intensifier la production de véhicules électriques aux batteries pour le moment encore difficilement recyclables ?

Propositions

- ▶ Encourager le retrofit pour éviter d'amener des véhicules en capacité de rouler à la casse.
- ▶ Privilégier la mise en place d'une aide à l'achat de vélo mécanique plutôt qu'électrique.
- ▶ Encourager les mobilités actives en développant des infrastructures favorables aux piétons et vélos, tout en réduisant la place de la voiture à travers la mise en place de pistes cyclables, de passages adaptés (moins de feux rouges, adapter les feux rouges aux cyclistes avec par exemple l'autorisation de tourner à droite ou d'autres signalétiques spécifiques).
- ▶ Mettre en place une politique volontariste et ambitieuse de développement des infrastructures pour renforcer le développement des mobilités douces.
- ▶ Aider les habitant-es /entreprises faisant le choix d'une mobilité par traction animale.



III. Repenser nos mobilités

1- Quatre enjeux transversaux pour des mobilités alternatives

Les aides à mettre en œuvre pour acheter ou changer de véhicules (pour les particuliers ou professionnels) sont les solutions à privilégier selon les citoyen-nes qui ont participé à cette conférence citoyenne car elles semblent être les plus simples à mettre en oeuvre. Mais ce ne sont pas les seules solutions qui ont été envisagées et proposées pour repenser l'avenir des mobilités dans l'aire métropolitaine.

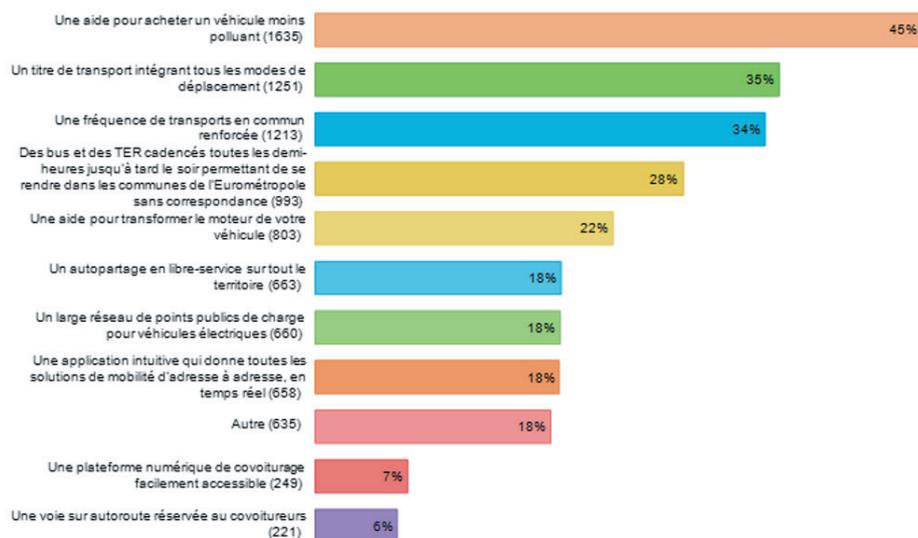
De nombreuses pistes mode par mode ont été évoquées à travers les différents dispositifs. Avant de les développer, 4 pistes transversales d'amélioration majeures paraissent émerger pour assurer de meilleures mobilités demain et des alternatives durables à la voiture individuelle.

Si vous ne pouvez plus utiliser votre véhicule, quelles solutions vous seraient préférables pour assurer vos déplacements demain ?
[* Vous pouvez cocher jusqu'à 4 items]

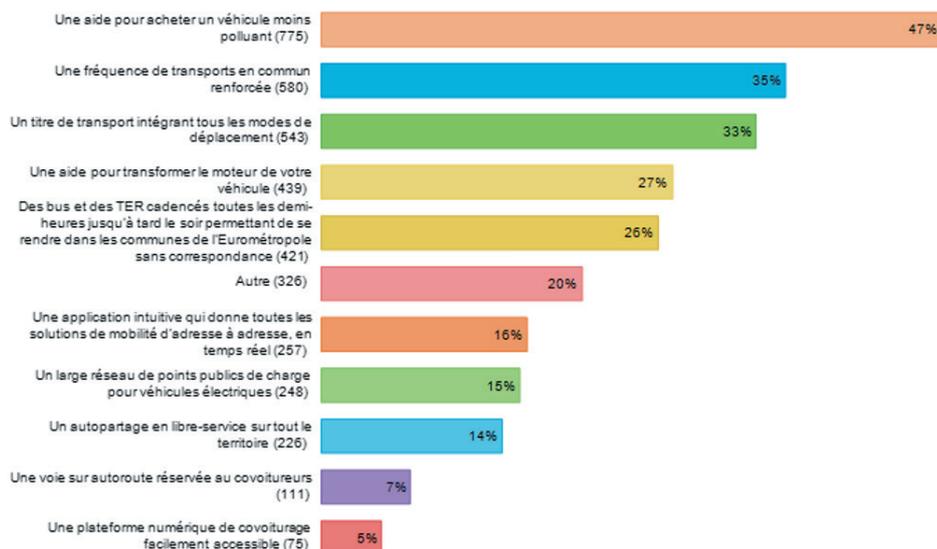


Source : questionnaire

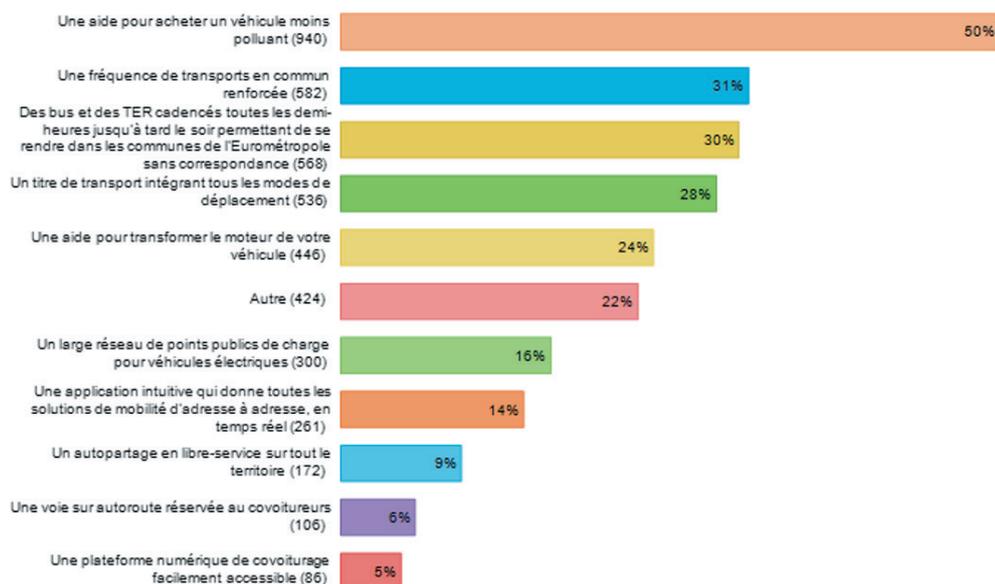
Strasbourg



Première couronne



Deuxième couronne



1-1. Renforcer les infrastructures et les services

Le développement de mobilités alternatives à la voiture individuelle passe par un encouragement des usager-es à leur utilisation. Pour cela, un des principaux moyens est le développement d'infrastructures accessibles, fiables et sécurisées. Actuellement, les citoyen-nes ont fait part d'un manque d'infrastructures pour des modes alternatifs (réseaux et maillage, voiries, aménagements divers), mais aussi d'un manque de services (flotte, cadencement, information), enfin de la nécessité de massifier l'offre liée aux différents modes de déplacement.

« Comment se rendre sur son lieu de travail quand la voiture est la seule possibilité pour des gens qui ont un travail posté de nuit et de jour ? »

« Mon lieu de travail est mal desservi, je ne peux m'y rendre qu'en voiture, et donc je rentre à Strasbourg où j'habite, en voiture. La ZFE me pénaliserait fortement. »

Propositions

- ▶ **Mettre en place une politique d'aménagement du territoire :** localisation des emplois et des logements en fonction de leur accessibilité.
- ▶ **Supprimer toutes les doubles voies voitures dans le cœur de ville,** pour laisser place à de nouveaux usages.
- ▶ **Mettre en place des Zones à Trafic Limité en plus de la ZFE** pour aider au changement de pratiques.
- ▶ **Tracer une ceinture autour de Strasbourg (intégrant l'Allemagne)** et permettant d'éviter le centre de l'EMS à tous les usager-es qui le souhaiteraient.
- ▶ **Imaginer de nouvelles façons de se croiser** pour les différents modes de transports.
- ▶ Développer des zones à vitesse limitée (-30 km/h).
- ▶ Interdire le secteur de la Grande île de Strasbourg aux automobilistes sans dérogations particulières ou qui ne sont pas d'utilité publique.
- ▶ Mettre en place **des trains ou bus 24h sur 24h.**
- ▶ **Aménager une voie sur l'autoroute pour les véhicules électriques et hybrides.**
- ▶ **Favoriser et harmoniser le télétravail** pour réduire la quantité de véhicules sur les routes.
- ▶ **Imaginer un réseau de voies cyclables très performant, donnant la priorité aux 2 roues** à tous les carrefours et pourquoi pas des couloirs cyclables couverts, empêchant d'arriver mouillées à destination.
- ▶ Financer la recherche sur des protections de pluie/vent ingénieuses pour favoriser les modes de déplacements doux : système de protection contre la pluie aux feux-rouges pour les vélos par exemple, aide à l'équipement des habitant-es pour acheter des habits techniques de pluie...
- ▶ **Promouvoir la mutualisation et la concentration des flux.**



1-2. Faire connaître les modes alternatifs et leur efficacité

Si un travail de développement des mobilités alternatives reste à faire, de nombreuses solutions existent déjà mais sont souvent méconnues d'une partie des usager-es. Cette **méconnaissance des modes alternatifs et de leur efficacité (temps/distance)** résulte généralement d'un manque de communication et d'information pédagogique suffisante sur les solutions de mobilité alternatives à la voiture.

« Au-delà des envies de changer de comportement, il faut également lever les craintes construites socialement sur la projection du déplacement – par exemple : 'si je prends les transports en commun ça va être plus long' – et permettre aux personnes d'essayer ces pratiques. Les tests gratuits sur une courte période sont les meilleurs moyens de convaincre ! »

« Il faut que les publics les plus concernés par ces aides (populations précaires, peu sensibilisées sur les questions de mobilités douces) soient bien informés sur ces services et les bénéfices qu'ils peuvent en tirer. »

Propositions

- ▶ Sensibiliser aux **coûts des différents modes à travers un comparateur de coûts.**
- ▶ Communiquer largement à travers un **guide sur les solutions de mobilité existantes** et les bonnes pratiques (exemple sur le Pass Mobilité et son intérêt).
- ▶ **Adapter le Pass Mobilité** aux usages.
- ▶ Organiser **une journée "automobile"** pour la sensibilisation des usager-es à tous les enjeux, impacts et risques liés à ce mode déplacement.
- ▶ **Développer massivement le chèque mobilité** permettant de donner la possibilité d'aller vers un mode alternatif à la voiture individuelle.
- ▶ Assurer une **meilleure diffusion du forfait mobilité durable par les employeurs.**
- ▶ **Promouvoir l'éducation à la multimodalité pour les cyclistes et piétons.**
- ▶ Mettre en place des **tests de l'autopartage** pour en faciliter l'usage.
- ▶ Développer **une plateforme et une application à l'échelle de la métropole** pour favoriser le covoiturage.
- ▶ Créer avec le concours de la future agence du climat, un **livret Mobilités d'accompagnement personnalisé pour chaque foyer en fonction des besoins** et de la situation de chacun de ces membres. Ainsi tout un chacun pourra choisir en connaissance de cause sa solution optimale pour son besoin particulier du moment.
- ▶ **Formation de personnes relais dans les communes** pour aider à la prise en main des applications CTS, Fluo, etc.



1-3. Assurer l'intermodalité et l'interopérabilité des différents réseaux de transport

Un des principaux enjeux en termes de mobilité est de garantir la connectivité entre les différentes infrastructures. Si l'objectif est bien évidemment de permettre à toutes d'effectuer un trajet direct, rapide et sécurisé, celui-ci peut se faire en empruntant plusieurs moyens de transport, c'est le principe d'intermodalité. Comment accroître et faciliter l'intermodalité, la continuité des réseaux ? Comment favoriser et améliorer l'interopérabilité, à l'échelle régionale comme avec la région frontalière allemande ?

L'enjeu est alors de garantir la continuité des réseaux, leur bon raccordement mais aussi la meilleure accessibilité possible pour permettre de passer rapidement de la marche au vélo, du vélo ou de la voiture au tram, etc.

« Les temps de transports et les éventuelles correspondances obligatoires peuvent effectivement décourager les gens. Il faut développer l'information multimodale, notamment sur le terrain. »

« Urban Logistic Solutions (ULS) développe la livraison depuis la voie d'eau jusqu'au client final via vélo-cargos. Ceci ne règle pas le problème de la zone moins dense mais le canal de la Marne au Rhin permet d'offrir des solutions vertueuses sur et pour le territoire. »

Propositions

- ▶ **Développer une application multimodale** indiquant les avantages financiers des transports en commun, les gains en termes d'émissions par mode, etc.
- ▶ **Développer des places réservées aux vélos dans les trams.**
- ▶ **Garantir l'accès aux P+R et la transition avec les autres modes de transport.**
- ▶ **Développer des bus-remorques** pour accueillir les vélos à l'avant ou à l'arrière du véhicule sur des trajets plus longs.
- ▶ **Faciliter l'accès aux gares en modes actifs** (vélos/piétons).
- ▶ **Accorder les horaires des bus et ceux des trams**, pour pouvoir mieux assurer les correspondances.
- ▶ **Développer l'intermodalité en première et deuxième couronne urbaines**, au-delà du tram.
- ▶ **Développer l'intermodalité avec des parkings en silos en entrée de ville.**
- ▶ **Développer le stationnement aux abords des gares.**
- ▶ **Développer des "Tram-vélos"** avec par exemple une fréquence d'1/10.
- ▶ **Établir un partenariat durable avec la SNCF et la Région Grand Est** pour multiplier le nombre de TER, notamment aux heures de pointe.
- ▶ **Donner une plus large place aux Engins de Déplacement Personnel Motorisés (par exemple : trottinette, gyropode, ...)**, permettre à ceux-ci une plus grande liberté de circulation comme l'interdiction de circuler hors ville en l'absence de voie cyclable alors que les cycles peuvent emprunter les départementales et nationales.
- ▶ **Mettre en place du canoë-partage sur l'Ill.**

1-4. Garantir la sécurité pour toutes et tous, le civisme et la cohabitation entre les modes de transports

L'utilisation des mobilités alternatives passe par leur appropriation par les usager-es, pour cela il est crucial que celles-ci soient sûres, tant sur le plan de l'usage que du partage de l'espace public. L'enjeu soulevé est alors de trouver des solutions pour garantir la sécurité, le civisme et la cohabitation harmonieuse des usager-es à l'intérieur et entre les différents modes de transports.

« Beaucoup de femmes ont peur lors de leurs déplacements, notamment la nuit ou lorsqu'elles travaillent en horaires décalés. Cela les conduit à devenir des auto-solistes par défaut. Comment faire pour qu'elles se sentent plus en sécurité dans la rue ou les transports en commun ? »

Propositions

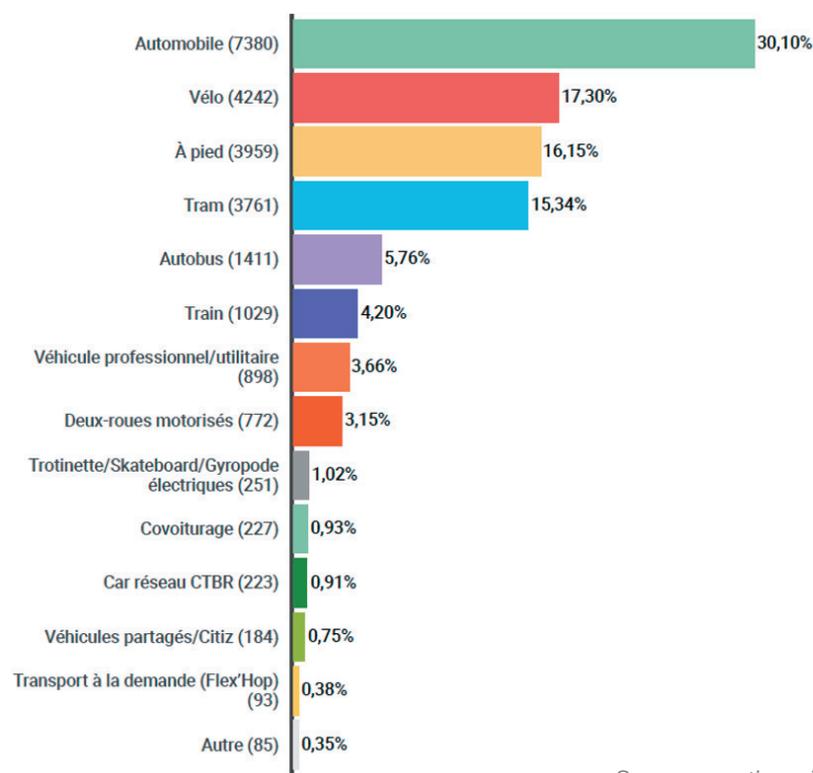
- ▶ Renforcer la sécurité dans les transports en commun.
- ▶ Travailler sur le sentiment de sécurité, notamment la nuit dans le tram.
- ▶ Sécuriser les pistes cyclables.
- ▶ Renforcer l'éducation des cyclistes pour accroître la cohabitation avec les piétons.
- ▶ Instaurer et sécuriser des parkings à vélos.
- ▶ Fluidifier le trafic.
- ▶ Augmenter le nombre de stations de trams et la fréquence des trams le soir, pour la sécurité des femmes.
- ▶ Généraliser les zones 30 dans l'ensemble des territoires urbains de l'EMS.
- ▶ Mettre en place des feux verts clignotants selon le modèle autrichien.

2- Des problématiques et des enjeux spécifiques par mode

A. État des lieux général des mobilités au sein de l'Eurométropole

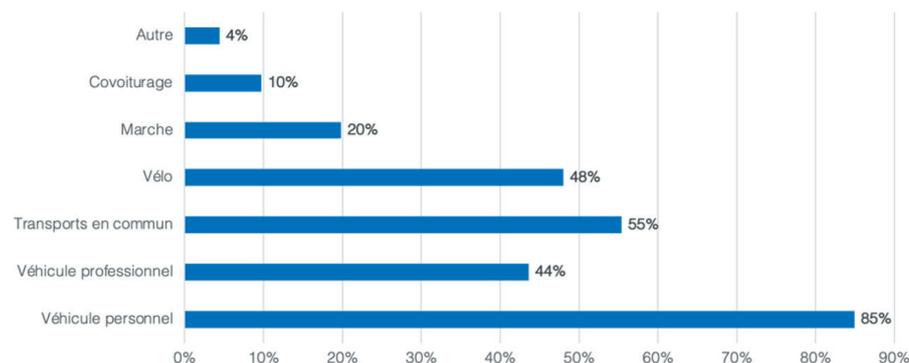
Grâce au questionnaire et à l'enquête auprès des entreprises, un état des lieux sur les mobilités a pu être établi. Globalement, le nombre de répondant-es par commune est assez représentatif en termes de population. Le mode de déplacement le plus utilisé est la voiture. En second vient le vélo suivi de près par la marche à pied. En revanche, on peut remarquer que les modes alternatifs comme l'autopartage et le co-voiturage sont encore assez minoritaires.

Comment vous déplacez-vous sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg



Source : questionnaire

Modes de déplacement utilisés par les salariés des entreprises implantées dans l'EMS



Source : enquête entreprises 2021

Les chiffres-clés

Le véhicule personnel est utilisé dans une majorité des entreprises avec salariés implantées dans l'EMS pour se rendre sur leur lieu de travail. Cependant, le vélo et les transports en commun sont utilisés dans près de la moitié de ces entreprises. domicile/trajet lorsqu'ils habitent hors de l'EMS et que l'artisan qui les emploie est basé sur le territoire de l'EMS.

En deuxième position vient les transports en commun (55% des salariés des entreprises implantées dans l'EMS)

Les chiffres-clés

40%
des répondant·es de moins de 18 ans souhaitent des solutions d'auto-partage en libre-service sur tout le territoire

30%
des répondant·es au questionnaire utilisent la voiture personnelle

Parmi les utilisateur·trices de l'automobile,

48% disent l'utiliser de manière quotidienne, et 30% quelques fois par semaine.

3,66%
des répondant·es utilisent un véhicule professionnel ou utilitaire pour se déplacer.

Seul 1%
des répondant·es utilisent le covoiturage

La moitié des hommes et femmes souhaitent une aide pour acheter un véhicule moins polluant

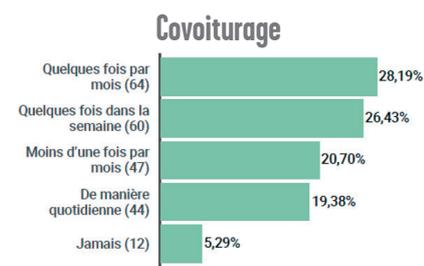
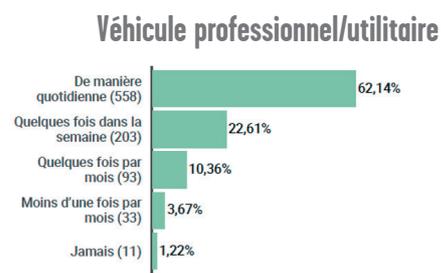
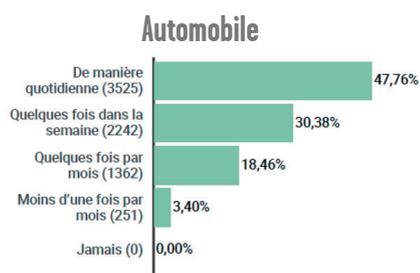
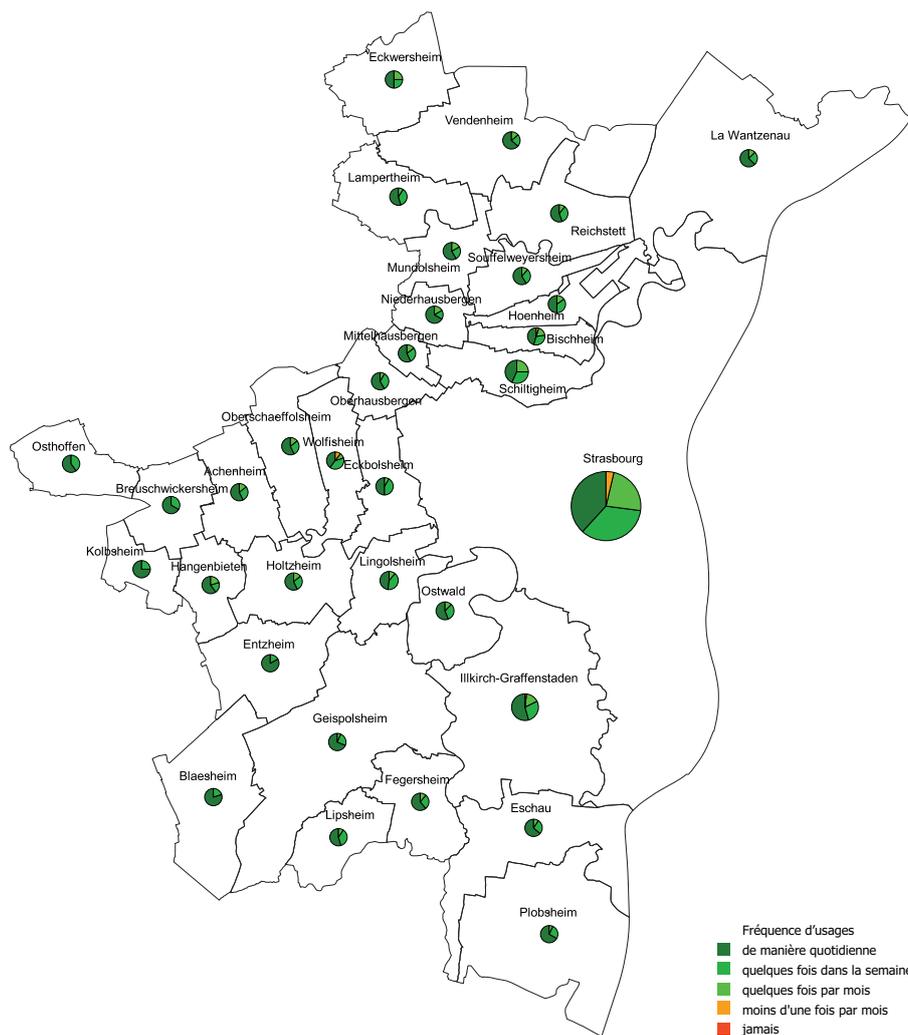
17%
des répondant·es cadres souhaitent des solutions d'auto-partage en libre-service sur tout le territoire

44%
des répondant·es cadres souhaitent une aide pour acheter un véhicule moins polluant

16%
des retraité·es souhaitent une aide pour transformer le moteur de leur véhicule

L'usage d'un véhicule privé pour des trajets professionnels se fait dans environ 50% des entreprises. Les entreprises qui ont le plus recours à cette pratique sont les TPE.

B. Véhicules individuels, auto-partage et covoiturage



Source : questionnaire

Dans les ateliers en ligne, une fois la crainte évoquée sur son véhicule individuel et les éventuels besoins d'aides financières pour en changer, les discussions se sont régulièrement tournées vers les véhicules partagés (location courte ou longue durée). Les principales interrogations étaient les suivantes : **comment développer le free-floating** pour ces catégories de véhicules ? **Comment faire progresser le civisme** des usager-es de véhicules en auto-partage ?

Les professionnels quant à eux ont exprimé des besoins pour des alternatives avec des véhicules électriques plus compatibles avec certaines de leurs activités : **Comment tenir compte des besoins des professionnels et de certains particuliers** vis-à-vis de l'autonomie et des capacités à l'heure actuelle des véhicules électriques qui sont soit inexistants ou alors trop onéreux.

« Il faut dire aux gens que la voiture c'est comme les antibiotiques, ce n'est pas automatique ! En revanche, il ne faut pas non plus interdire la voiture et dire aux personnes qui ne peuvent s'en passer, et leur dire que ce n'est pas grave d'y avoir recours lorsqu'elles en font un bon usage. »

« Il y a trop de véhicules qui dorment dans les rues, il faudrait tous les partager ! »

Propositions

- ▶ Favoriser les locations longues durées pour les véhicules électriques (pas de problème d'usure de la batterie).
- ▶ Développer des systèmes de locations occasionnelles (Citiz, loueurs, constructeurs louent des véhicules thermiques 30j/an).
- ▶ Développer l'auto-partage en dehors du centre de Strasbourg (Citiz & Yea !).
- ▶ Développer l'offre de stations de gaz à proximité des zones commerciales et industrielles.
- ▶ Augmenter le nombre de stations à hydrogène et GNV dans l'EMS.
- ▶ Adapter les tarifs de l'autopartage à un usage plus fréquent.
- ▶ Développer l'autopartage avec un tarif solidaire.
- ▶ Mettre en place un comparateur de prix entre l'usage de l'autopartage et la possession d'une voiture personnelle.
- ▶ Mutualiser l'acquisition des véhicules (caution, assurances).
- ▶ Mettre en place des chauffeurs bénévoles.
- ▶ Développer des transports solidaires et collectifs : trouver des solutions nouvelles ex intervillage.
- ▶ Mutualiser les véhicules des particuliers et réduire les véhicules qui ne circulent pas sur l'espace public.
- ▶ Atteindre la masse critique qui manque en termes de co-voiturage.
- ▶ Mettre en place des solutions d'accompagnement pour le covoiturage.



Propositions ^(suite)

- ▶ Mettre en place des solutions d'assurances pour l'autopartage car dans le prêt de voiture c'est souvent à la charge du propriétaire, donc cela n'incite pas à partager son véhicule.
- ▶ Développer un Pass circulation libre : prendre sa voiture avec une vignette interdite pour un nombre de jours limité : étudié au cas par cas.
- ▶ Soutenir les aides de Pôle emploi pour passer rapidement le permis (en moins de 6 mois par exemple).
- ▶ Développer des aides à l'achat ou mise à disposition de taxi à la demande (ex. pour personnes âgées).
- ▶ Développer des aides à la location de voitures : pour les usages de loisirs par ex.
- ▶ Renforcer le développement des bornes électriques sur le territoire (charge lente sur voirie en particulier dans les quartiers périphériques ou mal desservis par les autres transports).
- ▶ Installer des bornes de recharge électrique dans les logements collectifs.
- ▶ Aider les bailleurs à installer des bornes de recharge électrique dans les logements collectifs.
- ▶ Mettre en place des aides à l'installation de bornes électriques chez les salariés qui rentrent avec la camionnette de l'entreprise chez eux le soir.
- ▶ Interdire l'immatriculation de nouveaux véhicules diesel dans l'Eurométropole pour un passage à une autre motorisation en douceur.
- ▶ Faciliter l'achat groupé de véhicules pour les entreprises.
- ▶ Développer une plateforme d'autopartage spécialisée pour les petits commerçants incluant des véhicules utilitaires.
- ▶ Conserver une flotte d'autopartage diesel à l'extérieur de l'EMS pour les déplacements longues distances.
- ▶ Offrir des éco-chèques pour les personnes se séparant de leurs véhicules polluants.
- ▶ Mise en place de taux 0% pour le remplacement du véhicule.
- ▶ Sur le principe du malus écologique, **faire payer une amende ou une taxe (indexée sur les revenus) à toutes les personnes souhaitant utiliser leur véhicule personnel quel qu'il soit (même Crit'Air 0) pour des trajets inférieurs à 10 km au sein de l'Eurométropole.**

Les chiffres-clés

26,91%

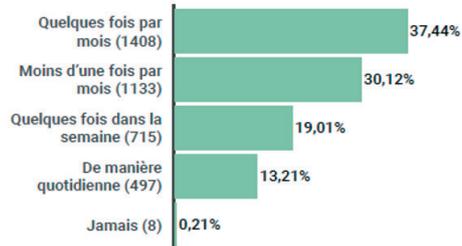
des répondant·es au questionnaire utilisent les transports en commun (tram, bus, train, car)

50%

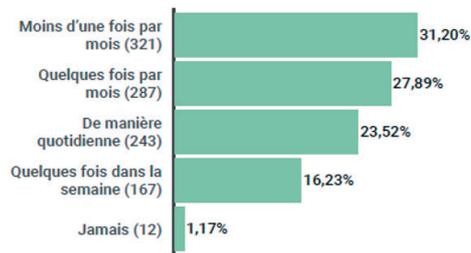
des étudiant·es souhaitent une fréquence de transports en commun renforcée

C. Transports en commun

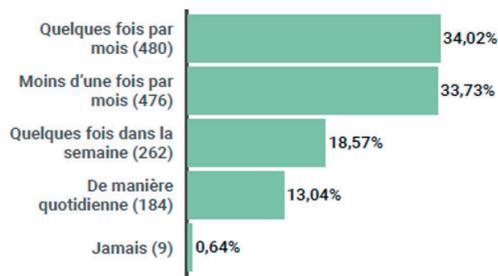
Tram

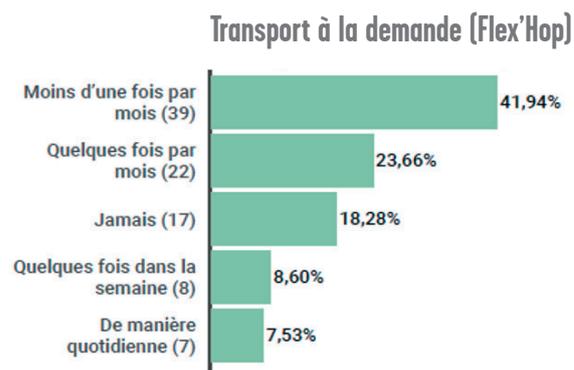
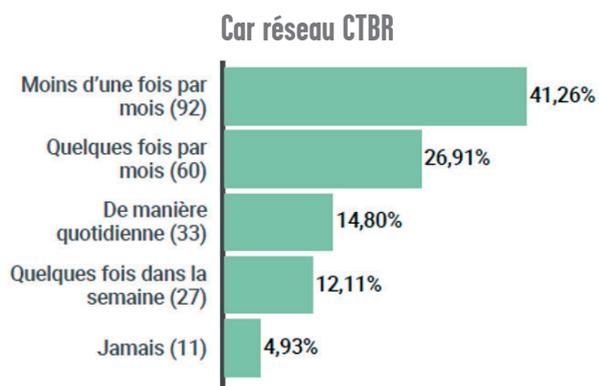


Train



Autobus

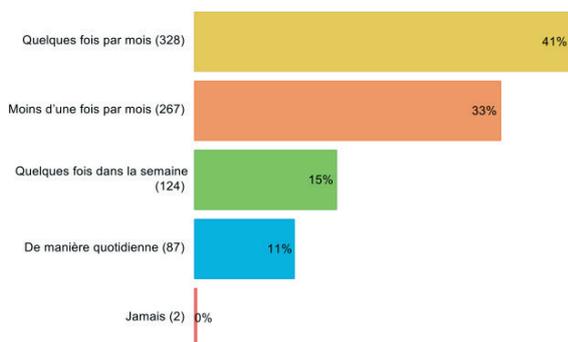




Source : questionnaire

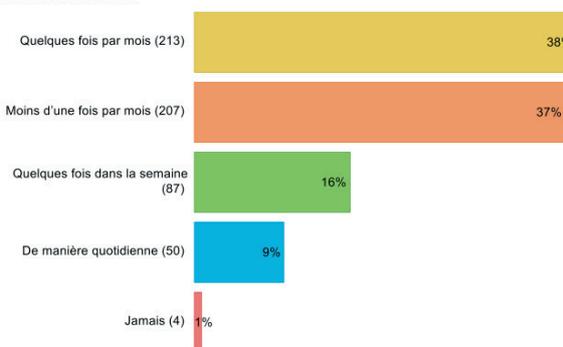
13. Tram

Première couronne



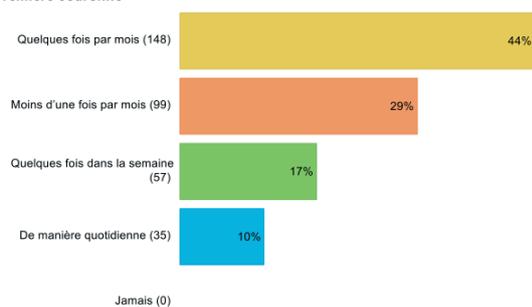
13. Tram

Deuxième couronne



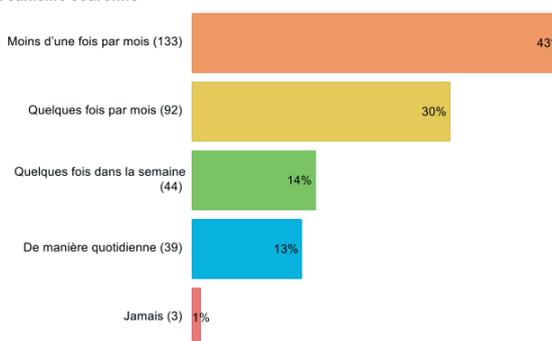
8. Autobus

Première couronne



8. Autobus

Deuxième couronne



Globalement, comme cela a été évoqué dans les 4 enjeux transversaux, concernant les transports en commun il s'agit plutôt d'améliorer les services, l'intermodalité, l'interopérabilité et de mieux faire connaître le réseau. **Comment améliorer la qualité et la diffusion de l'information** sur les déplacements (temps de trajets et intermodalité notamment) ? **Comment améliorer le dispositif Flex'hop**, en nombre de véhicules et qualité de desserte ? Comment « **verdir** » **les flottes de véhicules de livraison**, en utilisant les transports en commun notamment ? Comment **faciliter des déplacements tangentiels**, de territoire périphérique à territoire périphérique, sans obliger à passer par le centre de Strasbourg ?

Propositions

- ▶ **Augmenter le nombre de transports en commun.**
- ▶ **Étendre le réseau de transports en commun** entre les communes de l'EMS.
- ▶ **Plus de cadencement (notamment soir et week-end), plus de trains.**
- ▶ **Utiliser les trams pour alimenter les commerces du centre-ville** (déjà mis en pratique dans certaines villes étrangères).
- ▶ **Concentrer la marchandise en dehors de la ville** pour ensuite la massifier vers le centre-ville (permet de diminuer l'utilisation de véhicules).
- ▶ **Mettre en place des solutions de transports en commun de déplacement tangentiel** permettant d'éviter de faire une correspondance dans le centre-ville.
- ▶ **Mettre en place une tarification transfrontalière sous forme de "post-paiement"**
- ▶ **Augmenter la cadence des transports en commun, plus de trains le soir et week-end.**
- ▶ **Développer de nouvelles technologies pour se déplacer.**
- ▶ **Plus de trams le matin à partir de 3h.**
- ▶ **Généraliser la distribution du ticket CTS pour 24h.**
- ▶ **Développer une navette vers la gare et le centre commercial.**
- ▶ **Développer Flex'hop.**
- ▶ **Mettre en place des avantages culturels aux détenteur-rices d'un abonnement transports en commun** afin d'encourager les abonnements et le développement de la culture dans notre ville.
- ▶ **Faire un abonnement de 1 euro par jour** pour un déplacement partout.
- ▶ **Garantir un système d'aération dans les transports en commun** qui soit compatible avec les mesures sanitaires, et communiquer là-dessus afin d'encourager un retour vers leur utilisation plus régulière.
- ▶ **Installer des "compartiments" extérieurs** pour transporter les engins de déplacement personnel motorisés qui permettent de faire le dernier kilomètre.
- ▶ **Instaurer la gratuité des transports en commun aux étudiant-es de moins de 25 ans.**
- ▶ **Autoriser les animaux dans les transports en commun.**

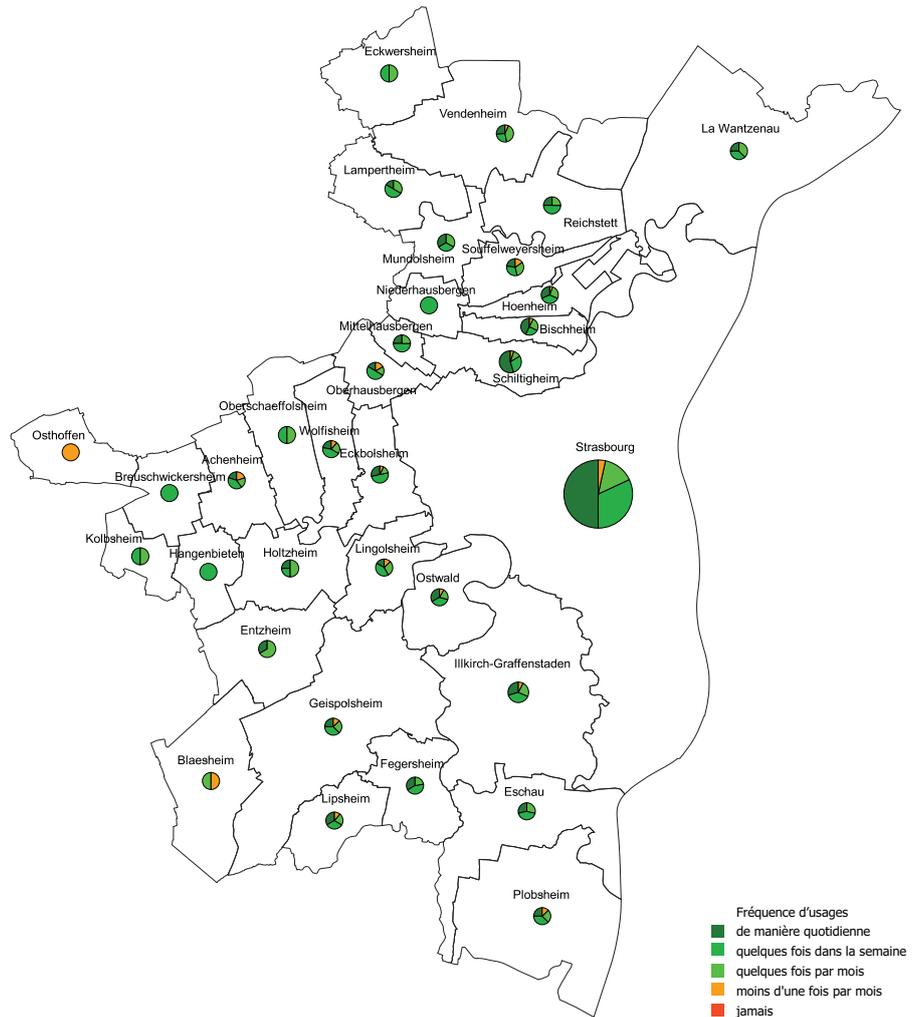


D. Vélo

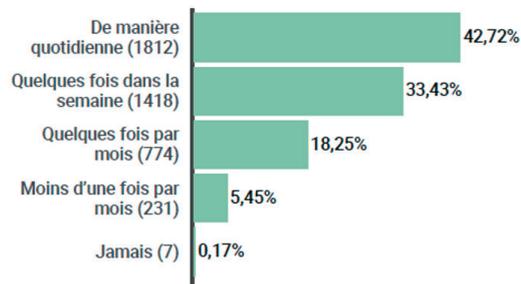
Les chiffres-clés

17,30%

des répondant·es au questionnaire utilisent le vélo, et parmi ces usager·es 43% l'utilisent de manière quotidienne



Vélo



Source : questionnaire



Les questionnements principaux sur l'usage du vélo se rapportent aux enjeux de sécurité et d'infrastructures : Comment développer le réseau cyclable, notamment en améliorant les continuités cyclables ? Comment accroître la sécurité des aménagements (voiries et parkings) et des usager-es ? Comment vaincre la méconnaissance et les préjugés relatifs aux vélos-cargos ? Comment développer la mise en place d'une logistique par vélo-cargo ?

« Il faut donner la priorité aux vélos sur les axes partagés avec les voitures en développant une signalétique favorable au vélo »

« Je suis cycliste et j'observe qu'on n'a pas fait grand-chose pour développer l'intermodalité vélo/transport en commun. Il nous faut être inventif et tolérant pour imaginer ensemble de nouvelles solutions »

« De mon côté, je voudrais signaler qu'il reste un certain nombre de zones particulièrement accidentogènes pour les vélos »

« Aujourd'hui, le service Vélhop n'est pas compétitif en termes de coût par rapport à Citiz. Il faudrait proposer des vélos cargos électriques à coût très réduit avec une grande facilité d'utilisation. Le vélo cargo devrait être une solution évidente. »

Propositions

- ▶ Sécuriser les pistes cyclables (plus larges, etc.) en redonnant plus de place aux vélos sur tous les axes y compris les plus petits et en améliorant l'éclairage des pistes.
- ▶ Développer le stationnement sécurisé pour les vélos. Par exemple vers le Port du Rhin.
- ▶ Développer des pistes cyclables en tenant compte de la continuité du réseau des pistes.
- ▶ Mettre en place des cours de vélo plus accessibles pour des personnes qui ne savent pas en faire.
- ▶ Développer l'offre de vélo-cargo comme alternative.
- ▶ Mettre en place des circuits sûrs en direction des écoles.
- ▶ Développer des rampes pour les vélos en sous-sol et au niveau des escaliers.
- ▶ Sécuriser l'utilisation du vélo pour toutes les tranches d'âge.
- ▶ Élaborer un code de la rue pour chaque mode.
- ▶ Développer des zones de stationnement pour les vélos-cargo.
- ▶ Mettre en place des vélos-taxi pour amener de l'arrêt de bus aux commerces.
- ▶ Développer une option Flex'hop en vélo cargo.
- ▶ Développer l'offre de location de vélos électriques en périphérie du centre-ville.
- ▶ Développer des axes rapides Est/Ouest - Nord/Sud pour traverser rapidement et de manière sécurisée l'Eurométropole à vélo.
- ▶ Développer des parkings sécurisés pour les vélos à proximité des écoles.
- ▶ Conditionner les aides d'achats aux vélos de marques françaises et européennes.

Propositions ^(suite)

- ▶ Faire mieux respecter le fait que les pistes cyclables sont réservées aux vélos.
- ▶ Acheter directement des vélos aux personnes dans le besoin plutôt que de verser des aides de 100 ou 1000€.
- ▶ Mettre en place des réductions sur les vélos cargos pour femmes seules avec enfants.
- ▶ Sécuriser l'avenue des Vosges pour les vélos.
- ▶ Développer des couloirs spécifiques vélo sur les grands boulevards.
- ▶ Mettre en place des pancartes "ralentir" pour les vélos dans les grands espaces piétons.
- ▶ Mettre en place des points de réparation vélos.
- ▶ Instaurer une prime à la mobilité zéro émission pour les personnes allant au travail à vélo toute l'année.
- ▶ Mettre en place des vélos en libre-service avec comme objectif la location courte durée.
- ▶ Aides à l'acquisition de vélos mécaniques (en lien avec des associations / Écoles de vélo).
- ▶ Distribution d'un bon d'achat cadenas et proposition d'un conseil en mobilité pour les nouveaux-elles arrivants-es.
- ▶ Développement des services vélos dans les gares de l'Eurométropole.

Les chiffres-clés

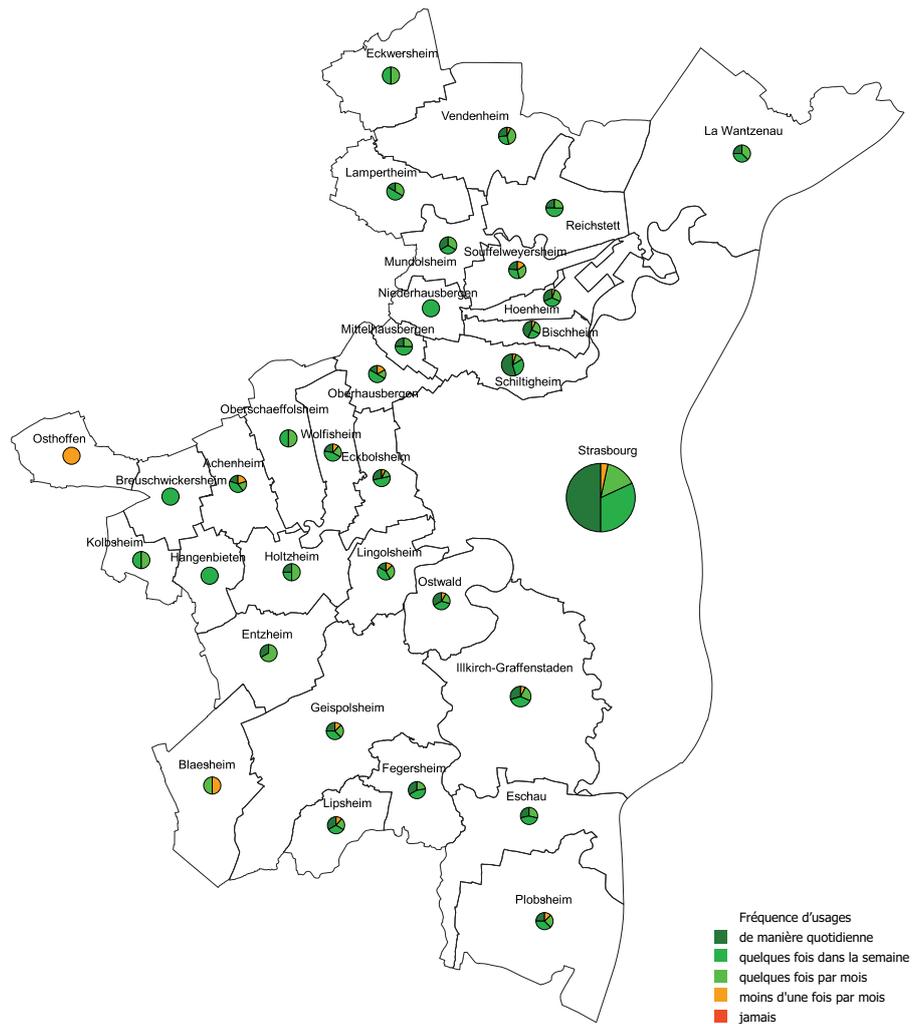
16,15%

des répondant·es au questionnaire utilisent la marche à pied

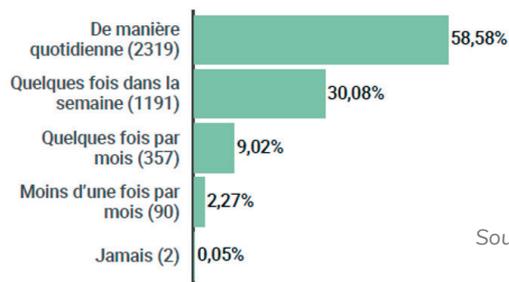
58%

des piétons le sont de manière quotidienne pour se déplacer et 30% plusieurs fois par semaine

E. Marche à pied



À pied



Source : questionnaire

La marche, souvent utilisée pour des distances courtes, est le mode de transport le plus utilisé dans les espaces les plus urbanisés et l'un des seuls qui est dit "actif" avec le vélo. Ainsi c'est un mode à privilégier pour sa santé. Mais aujourd'hui force est de constater que l'emprise de l'automobile est considérablement supérieure à celle des modes actifs dans l'espace public, rendant parfois les cheminements difficiles. Alors, comment libérer de l'espace pour le piéton et le vélo ? Comment favoriser la prise en compte du piéton à toutes les échelles, métropolitaine aussi bien que d'hyper-proximité ?

« J'ai remarqué qu'il était très difficile de se déplacer avec une valise sur les trottoirs de Strasbourg en raison des obstacles, des discontinuités diverses et du bruit que cela engendre. Pensez-y, cela pourra faciliter les déplacements de toutes les personnes à mobilités réduites. »

Propositions

- ▶ Développer des rues uniquement piétonnes de façon permanente ou temporaire
- ▶ Réduire les différentiels de vitesse et les hauteurs de niveau pour une meilleure coexistence entre les usager-es.
- ▶ Sécuriser l'Avenue des Vosges pour les piétons.

F. Deux roues motorisés

Durant l'ensemble de la conférence citoyenne, le sujet des deux-roues motorisés fut fréquemment soulevé comme un point d'attention à avoir. Toutefois, celui-ci représente une part faible des modes de déplacements de l'Eurométropole. Ce constat se traduit ainsi par la quasi absence de propositions faites par les citoyen-nés via les différents des différents outils de concertation.

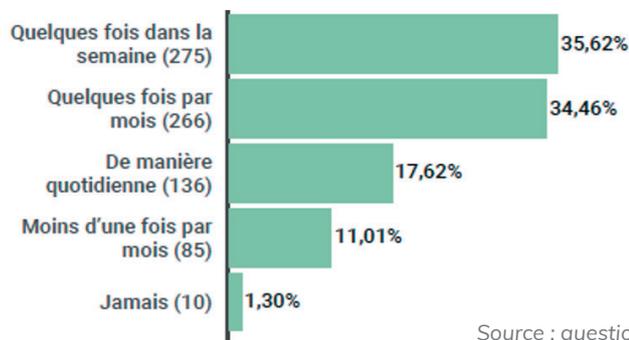
Les chiffres-clés

3,15%

des répondant-es au questionnaire utilisent un deux-roues motorisé

Parmi eux, seul 17,6% l'utilisent de façon quotidienne

Deux-roues motorisés



Source : questionnaire

Propositions

- ▶ Faciliter la vie aux deux-roues motorisés de plus de 125cm³ Crit'Air 1.



G. Stationnement

Régulièrement au cours des ateliers, la question du stationnement est revenue. Qu'il s'agisse du stationnement de véhicules particuliers ou utilitaires, des deux-roues motorisés, mais également des modes alternatifs (parking vélo sécurisé par exemple). Aussi, on retrouve la préoccupation pour les personnes à mobilité réduite, mais également la question autour des livraisons : ne faut-il pas prévoir des dérogations systématiques pour les personnes à mobilité réduite (cela est bien prévu par la loi) et les livraisons des commerçant-es ? D'autres s'interrogent sur les places de stationnements (parkings relais et localisation) : la réduction du stationnement porte-t-elle atteinte à l'usage de la voiture ? Aux commerces ?

« Il faut développer des parkings relais avant de faire des interdictions. »

Propositions

- ▶ **Développer des parkings relais sur le territoire de l'Eurométropole.**
- ▶ **Faire preuve d'intransigeance sur les stationnements sauvages qui encombrant les trottoirs.**
- ▶ **Développer les places de livraison près du centre-ville, pour regrouper les commandes et optimiser les déplacements.**
- ▶ **Déplacer les places de parkings sur voirie vers des places en ouvrage afin de rendre plus confortable les déplacements piétons et cycles.**
- ▶ **Mettre en place des navettes périphériques électriques bien cadencées entre les parkings et le centre.**
- ▶ **Instaurer des parkings moins chers.**
- ▶ **Réduire les parkings des entreprises pour inciter l'utilisation d'autres transports.**
- ▶ **Instaurer la gratuité du stationnement dans toute l'Eurométropole pour les personnes qui y travaillent grâce à un autocollant sur leur voiture en lien avec leurs entreprises.**
- ▶ **Supprimer la taxe d'habitation pour les garages situés à moins d'1km du lieu de résidence.**

H. Transport fluvial

Enfin, la présence de l'eau est l'une des particularités de la Ville et Eurométropole de Strasbourg. Aussi, il est tout naturel que des propositions de transports alternatifs puissent se faire par le Rhin ou les cours d'eau. Comme évoqué précédemment des entreprises comme ULS travaillent déjà à des solutions fluviales pour desservir des commerces et des restaurants du centre-ville. De même, la présence du Port Autonome de Strasbourg peut être un atout pour imaginer de nouveaux possibles.

Propositions

- ▶ **Utiliser les rivières (transport fluvial) : barges à hydrogène pour les livraisons, ou navettes.**
- ▶ **Exploiter le port et sa multimodalité.**

IV. Calendrier des prochaines étapes



Conclusion

Malgré sa durée relativement restreinte, l'ensemble de ce dispositif s'est avéré d'une grande richesse par l'importante mobilisation des citoyen·nes. En tout, 5 dispositifs au travers desquels chacune et chacun a pu exprimer ses interrogations, craintes, espoirs et propositions pour accompagner la mise en place de la ZFE de la façon la plus inclusive et la plus juste possible.

En effet, un questionnaire grand public suscitant plus de 9 000 réponses, un débat mobile déployé pour la première fois sur l'ensemble des communes de l'Eurométropole, des ateliers participatifs en ligne mobilisant près de 300 personnes, le numéro vert et l'enquête auprès des entreprises, montrent tout l'intérêt que portent les citoyen·nes aux questions du quotidien et de l'avenir des mobilités. En tout, ce sont plus de 230 propositions distinctes qui ont été faites par les forces vives du territoire.

À présent, une nouvelle phase de ce dispositif s'ouvre. En effet, depuis la fin de la conférence citoyenne, les très nombreuses propositions émises par les citoyen·nes font l'objet d'une étude fine par les services et les élu·es de l'Eurométropole pour distinguer celles relevant des compétences de la collectivité et celles réalisables dans une temporalité plus ou moins longue. Beaucoup devraient donc pouvoir être lancées rapidement. D'autres, parfois plus ambitieuses nécessiteront des débats (politiques, techniques ou financiers) plus poussés. L'ensemble de cette étude aboutira à une délibération des élu·es de l'EMS en octobre précisant les grandes propositions retenues et les orientations de mise en œuvre de la ZFE.

Cependant, certaines ne pourront pas être retenues à ce stade car elles sont hors de portée de l'Eurométropole. Les propositions liées à la de la classification des vignettes Crit'Air ou l'harmonisation des vignettes françaises et allemandes, en sont l'illustration parfaite : ce système national ne peut être modifié à la seule échelle de l'Eurométropole de Strasbourg, et nécessite un lobby à plus grande échelle. Le débat a été ouvert et les élu·es, désormais bien conscient·es des limites de cette référence, pourront se faire l'écho de ces interrogations.

2. Calendrier des prochaines étapes

Un évènement de restitution de la conférence citoyenne se tiendra le jeudi 23 septembre. Cette soirée reviendra sur les principales préconisations en terme de mobilité de la conférence citoyenne et permettra aux élu·es de s'exprimer sur les retours cette conférence. Des témoins des ateliers en ligne seront présent·es afin d'évoquer leur participation et réagir aux propositions faites. Elle pourra être visionnée ultérieurement sur le site www.participer.strasbourg.eu

Un cahier de prise en compte des propositions citoyennes au niveau politique viendra aussi compléter ce cahier et les suites données à celles-ci.

Ensuite, une délibération sera présentée au conseil de l'Eurométropole du 15 octobre. Celle-ci viendra préciser les orientations du projet de Zone à Faibles Emissions et les mesures d'accompagnement proposées.

⁴ Ce chiffre de 230 propositions est un chiffre compilé entre les 5 dispositifs de participation mis en place : toutes les propositions similaires ou du même ordre d'idées ont donc été regroupées. Ainsi une proposition faite lors des ateliers ayant également été faite dans le questionnaire par une autre personne, ne compte que pour une seule proposition.

V. Glossaire

- ZFE : Zone à Faibles Emissions
- EMS : Eurométropole de Strasbourg
- Free-floating : signifie littéralement "flotte libre" ou transports en libre-service et concerne principalement les vélos et les trottinettes électriques
- Retrofit : Opération consistant à supprimer des éléments spécifiques au moteur thermique (essence ou diesel) incluant le réservoir, la ligne d'échappement pour le remplacer par un bloc moteur électrique, un contrôleur et des batteries.
- young-timer : véhicules qui s'approchent du véhicule de collection mais n'y sont pas encore en terme d'âge, ce sont les voitures produites dans les années 80 et 90
- Flex'hop : un service de transport en commun sur réservation qui vient compléter l'offre de transport existante et qui permet d'améliorer et d'élargir les possibilités de déplacements pour chacun-e entre 25 communes de l'Eurométropole de Strasbourg, vers les zones d'activités et industrielles et vers le cœur de l'agglomération au tarif CTS habituel.
- GNV : Gaz naturel pour Véhicule
 - Le GNV, c'est la combinaison d'une source d'énergie (le gaz naturel), de stations d'avitaillement et d'une gamme complète de véhicules proposée par les constructeurs.
 - Le GNV recouvre plusieurs carburants, dont :
 - le gaz naturel comprimé ou GNC,
 - le gaz naturel liquéfié ou GNL
- EDP : Engin de Déplacement Personnel (trottinette électrique, gyropode...)
- REM : Réseau Express Métropolitain
- CTS : Compagnie des Transports Strasbourgeois
- Optimix : démarche gratuite à destination des employeurs de l'Eurométropole de Strasbourg, pour les aider dans la mise en œuvre d'un plan de mobilité
- Citiz : service d'autopartage de véhicules
- VAE : Vélo à Assistance Électrique
- TC : transports en commun
- Zones à Trafic Limité : L'objectif principal de la zone à trafic limité (ZTL) est de réorganiser la mobilité et d'apaiser le trafic en centre-ville afin d'aboutir à un nouveau partage de l'espace public mettant au centre les mobilités actives et les transports en commun. Historiquement mise en place en Italie, la ZTL se définit comme une zone dont l'accès est restreint à certains types d'usagers de la route. Ces restrictions concernent donc avant tout le type d'usages (les dérogations les plus fréquentes étant pour les résidents, visiteurs, livraisons de marchandises, transports publics), mais peuvent aussi se traduire par des restrictions sur le gabarit et le type du véhicule. L'objectif est d'améliorer la qualité de vie et de participer à la sauvegarde du patrimoine à travers une diminution du trafic routier dans la zone.
- VASP : Véhicule Automoteur Spécialement Aménagé
 - Les VASP de catégorie M : les ambulances, les caravanes, les véhicules affectés au transport de personnes handicapées ou encore les véhicules de transport funéraire ;
 - Les VASP de catégorie N : les dépanneuses, grues, fourgons blindés mais également camions poubelle;
 - Les VASP de catégorie O : les véhicules remorqués, cette catégorie englobe donc les remorques ainsi que les semi-remorques spécialisées ;
 - Les VASP de catégorie T : les véhicules agricoles à roues, tels que les tracteurs par exemple ;
 - Les VASP de catégorie R : les véhicules à chenilles cette fois, comme les semi-remorques agricoles.



**CONFÉRENCE
CITOYENNE ZFE**

**CAHIER
D'ENGAGEMENTS
DE L'EUROMÉTROPOLE
DE STRASBOURG**



**MIEUX RESPIRER
C'EST ÇA L'IDÉE!!**

Table des matières

Le périmètre de la Zone à Faibles Émissions-mobilité	3
Le calendrier de déploiement de la Zone à Faibles Émissions-mobilité	5
Le niveau d'exigence de la Zone à Faibles Émissions-mobilité	7
Le système des vignettes Crit'Air :	9
Déroptions possibles de la ZFE-m.....	11
La mise en œuvre concrète	14
La question de la justice sociale	15
La question de la justice territoriale.....	22
Les risques économiques	24
Les effets pervers et paradoxes	28
Renforcer les infrastructures et les services	30
Faire connaître les modes alternatifs et leur efficacité.....	33
Assurer l'Intermodalité et l'interopérabilité des différents réseaux de transport	35
Garantir la sécurité, le civisme, la cohabitation entre les modes de transports	38
Véhicules individuels, propres, autopartage et covoiturage	40
Transports en commun	43
Vélos	46
Marche à pied.....	49
Deux roues motorisées.....	50
Stationnement.....	51
Transport fluvial	54

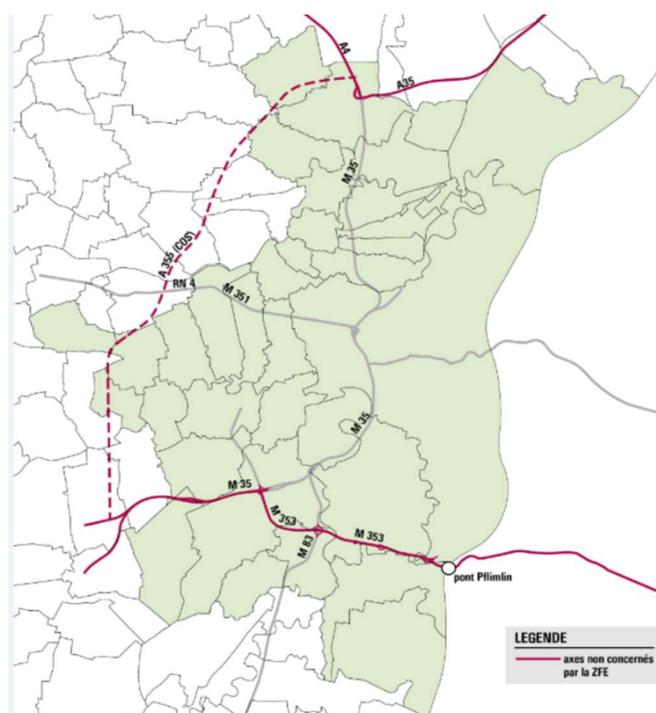
Le périmètre de la Zone à Faibles Émissions-mobilité

Propositions de la conférence citoyenne :

- Améliorer prioritairement la qualité de l'air sur les axes structurants de l'agglomération avec par exemple, d'ici 2025 les Crit'Air 3 interdits.
- Ouvrir l'accompagnement aux habitant-es qui résident en dehors de l'Eurométropole et qui sont aussi impactés à travers un soutien de la communauté d'agglomération et de la Région.
- Interdire les voitures uniquement en centre-ville
- Autoriser les véhicules polluants à circuler jusqu'à des parkings relais en périphérie d'une zone présentant une offre de mobilité alternative performante pouvant progressivement s'étendre avec l'amélioration du réseau.

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

Carte : Périmètre de la Zone à Faibles Émissions-mobilité de l'Eurométropole de Strasbourg



La mise en place des ZFE-m étant une obligation légale, la définition de son périmètre est encadrée par la Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019. Cette loi oblige la mise en place de Zones à Faibles Émissions-mobilités dans les communes ou EPCI (Établissement public de coopération intercommunale) où les normes de qualité de l'air sont régulièrement dépassées, c'est-à-dire pendant 3 ans au cours des 5 années passées. Dans le cadre du Programme Régional de Surveillance de la Qualité de l'Air, des Zones Administratives de Surveillance (ZAS) ont été définies pour appliquer la surveillance réglementaire. L'agglomération de Strasbourg est l'une de ces zones. Désormais s'ajoute à cela la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (plus connue sous le nom de Loi Climat et Résilience), promulguée le 24 août 2021, qui rend obligatoire la mise en place de ZFE-m dans toutes les intercommunalités de plus de 150 000 habitant-es

d'ici 2024 et élargit ainsi les territoires concernés par la mise en place de ce type de dispositif. Ainsi, un maillage de territoires pourvus d'une ZFE-m se déploiera dans le Grand Est avant le 31 décembre 2024 avec Reims, Nancy, Metz, mais aussi Mulhouse Métropole Agglomération.

De plus, on peut prévoir des évolutions réglementaires suite à l'abaissement, en septembre 2021, des seuils de référence de pollution par l'Organisation Mondiale de la Santé. En effet, la valeur seuil pour les moyennes annuelles de dioxyde d'azote (NO₂) a été abaissée à 10 µg/m³ (au lieu de 40 µg/m³ en 2005). Ainsi, selon ce nouveau seuil, c'est désormais l'Eurométropole dans la totalité de son périmètre qui est concernée par les dépassements de seuils, et l'ensemble de sa population qui est exposée à une qualité de l'air dégradée au sens de l'OMS. Comme les déplacements au sein de l'Eurométropole imbriquent fortement les 33 communes entre elles, notamment pour les motifs travail où les trajets intercommunaux sont majeurs, le périmètre de l'Eurométropole de Strasbourg est adapté.

Ainsi, le périmètre de déploiement de la ZFE-m de l'Eurométropole de Strasbourg répond à 3 critères majeurs :

- Équité de traitement pour toutes et tous, grâce à un périmètre large et uniformisé ;
- Lisibilité, puisque son contour correspond aux frontières de l'Eurométropole de Strasbourg ;
- Effets pervers limités, puisqu'un déploiement unique empêche de reporter la pollution sur d'autres communes de l'Eurométropole.

Ces trois critères remplis, la Zone à Faibles Émissions-mobilité gagne en acceptabilité en luttant contre les inégalités de toutes sortes.

C'est pour garantir cette égalité de traitement qu'il n'est pas possible d'exclure des voies pour atteindre par exemple les parkings relais, ceux-ci se trouvant parfois en cœur de métropole, et étant accessibles par de trop nombreuses routes. Les habitant·es des villages et quartiers traversés se verraient appliquer des contraintes mais subiraient un trafic de transit dérogeant aux interdictions. Les capacités de contrôle de tels corridors seraient complexes et la lisibilité de la mesure affectée.

Cependant, consciente que le déploiement de la Zone à Faibles Émissions-mobilité sur le territoire de l'Eurométropole renforce la nécessité de concevoir la politique de mobilité à l'échelle du bassin de vie eurométropolitain, au-delà de son seul périmètre administratif, l'EMS et la Région Grand Est ont adopté au printemps 2021, un ambitieux schéma directeur des mobilités. Il prévoit notamment la mise en place d'un Réseau Express Métropolitain Européen (REME) qui conduira à une augmentation substantielle du nombre de trains et de cars interurbains dès 2022 sur tout le bassin de vie strasbourgeois ainsi qu'un élargissement des horaires de passage des trains le matin et en soirée. En outre, un système de rabattement vers les gares d'extérieures à l'Eurométropole ainsi que l'incitation au covoiturage sont également des solutions alternatives travaillées à une échelle bien plus large que le périmètre de l'Eurométropole de Strasbourg. Enfin, des échanges sont engagés avec les intercommunalités voisines, la Région et la CEA dans l'objectif de mettre en place des solutions de mobilités intégrées (articulation des offres de transport collectif, interconnexion des réseaux cyclables, ...), voir des aides complémentaires.

Le calendrier de déploiement de la Zone à Faibles Émissions-mobilité

Propositions de la conférence citoyenne :

- Articuler le calendrier de mise en place de la ZFE-m avec celui du renouvellement de la flotte de véhicules concernés au sein des entreprises
- Desserrer le calendrier de mise en œuvre pour laisser du temps aux personnes n'ayant pas les moyens de changer de véhicule aussi rapidement

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

La Loi Climat et Résilience, promulguée le 25 août 2021, impose un calendrier de déploiement de la Zone à Faibles Émissions mobilité.

Afin de s'adapter au calendrier réglementaire, la mise en place de la ZFE-m commencera à travers l'ouverture des étapes pédagogiques selon le calendrier suivant :

- Les véhicules Crit'Air 5 et sans Crit'Air, au 1er janvier 2022
- Les véhicules Crit'Air 4, au 1er janvier 2023
- Les véhicules Crit'Air 3, au 1er janvier 2024
- Les véhicules Crit'Air 2, au 1^{er} janvier 2025

Ces étapes pédagogiques précéderont chaque date d'interdiction définitive de circuler. Elles consisteront dans de la communication ciblée, de l'accompagnement renforcé et personnalisé, mais aussi du « contrôle pédagogique », c'est à dire sans sanction financière.

Sauf dérogations, des interdictions progressives de circulation selon le calendrier suivant :

- Les véhicules non classés et « Crit'Air 5 » au 1er janvier 2023
- Les véhicules « Crit'Air 4 » au 1er janvier 2024
- Les véhicules « Crit'Air 3 » au 1er janvier 2025
- Les véhicules « Crit'Air 2 » au 1^{er} janvier 2028

Ce calendrier progressif sera susceptible d'adaptations en fonction des évaluations régulièrement conduites et d'éventuelles évolutions réglementaires.

Le calendrier retenu répond à plusieurs objectifs : un dispositif cohérent et lisible pour tous-tous sur le territoire de l'Eurométropole, une temporalité qui permet à chacun d'adapter ses pratiques de mobilité pour ne laisser personne de côté, l'atteinte des résultats escomptés en terme de qualité de l'air et de santé publique.

Les trois premières étapes de ce calendrier, imposé par la Loi Climat et Résilience, ne sont pas modifiables. De plus, pour maximiser l'acceptabilité du dispositif de la Zone à Faibles Émissions-mobilité, un déploiement unifié est nécessaire, garantissant ainsi l'égalité entre toutes les entreprises et les citoyen-nes.

Concernant les véhicules Crit'Air 2, afin de tenir compte des échéances dans le prochain mandat, une consultation a été conduite auprès des Maires de l'Eurométropole afin de leur laisser le choix d'intégrer cette disposition dès l'arrêté de création de la ZFE-m de 2021 ou dans un arrêté ultérieur qui devra être pris au plus tard en 2027. La question des Crit'Air 2 est abordée plus longuement dans

la partie suivante. La loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets n'impose pas de calendrier d'interdiction des véhicules Crit'Air 2. Cependant, les enjeux de qualité de l'air et de santé publique spécifiques à l'agglomération strasbourgeoise sont tels qu'il est indispensable de planifier dès à présent une étape de restriction des véhicules Crit'Air 2, qui s'inscrit dans une logique de progressivité et sera consolidée par des évaluations. Cela donnera aux habitant-es et aux acteurs et actrices la visibilité qu'ils attendent et permettra d'accompagner d'ores et déjà, sans attendre, le changement de motorisation sans restriction de catégorie de véhicule.

Enfin, l'Eurométropole met en place un système d'aides massif pour accompagner les ménages et les entreprises dans leurs changements de pratiques de mobilité ou de motorisation, sans restriction de catégorie de véhicule. Ainsi, grâce au calendrier retenu intégrant les Crit'Air 2, toute personne ou entreprise éligible se dessaisissant en 2022, et dans les années suivantes, d'un véhicule Crit'Air 2 interdit en 2028, aura le droit à une aide. Le dispositif d'aides est décrit page 17.

De plus, suite à la concertation, l'Eurométropole a décidé d'instaurer des dérogations individuelles locales complémentaires pour répondre aux besoins spécifiques du territoire, à la nécessaire progressivité du déploiement de la ZFE-m tout en préservant son efficacité sur l'amélioration de la qualité de l'air et de la santé. Ces dérogations permettent de répondre de façon temporaire aux problématiques d'absence d'offre sur le marché par exemple, en donnant à chacun-e le temps d'effectuer sa transition.

Le niveau d'exigence de la Zone à Faibles Émissions-mobilité

Propositions de la conférence citoyenne :

- Annuler l'interdiction du Crit'air2.
- Développer des aides pour tous les véhicules, et faire en sorte que ceux qui ne sont pas éligibles aux subventions pour être remplacés, bénéficient de dérogations pour pouvoir circuler

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

La loi Climat et Résilience n'impose pas de calendrier d'interdiction des véhicules Crit'Air 2. Pour autant, les enjeux de qualité de l'air et de santé publique spécifiques à l'agglomération strasbourgeoise sont tels qu'il est indispensable de planifier dès à présent une étape de restriction des véhicules Crit'air 2, qui s'inscrit dans une logique de progressivité et sera consolidée par les évaluations. Elle donnera aux habitant-es et aux acteurs/actrices la visibilité qu'ils attendent et d'accompagner d'ores et déjà, sans attendre, le changement de motorisation sans restriction de catégorie de véhicule, et permet d'anticiper de futures restrictions réglementaires.

L'Eurométropole s'était d'ailleurs déjà engagée, dès la délibération approuvée par le Conseil le 27 septembre 2019, à interdire la circulation de ces véhicules au plus tard en 2030, ce qui impliquait une interdiction quasi-définitive du diesel comme énergie de déplacement. En effet, malgré un fort soutien des pouvoirs publics en faveur de ce carburant pendant de nombreuses années, plusieurs études et analyses enjoignent à réduire drastiquement l'usage des véhicules diesel en raison, notamment de son impact sur la qualité de l'air et la santé des personnes.

Le diesel émet largement plus de polluants les plus impactant de la qualité de l'air que l'essence. A normes de fabrication équivalentes des véhicules, on observe un facteur de 5 à 10 des émissions diesel par rapport à l'essence, y compris sur les normes de fabrication les plus récentes. À partir de 2016, l'inventaire d'ATMO Grand Est a notamment montré que le diesel était à l'origine de 96% des émissions de NOx dans l'Eurométropole de Strasbourg.

Les particules diesel sont également plus dangereuses pour la santé. Elles pénètrent dans les bronches et les alvéoles pulmonaires, peuvent provoquer des affections respiratoires et augmentent le risque de cancer des poumons et de la vessie. Le Centre international de recherche sur le cancer (CIRC) a d'ailleurs classé les gaz d'échappement de moteurs diesel comme cancérogènes avérés (groupe 1), et les gaz d'échappement des moteurs à essence comme cancérogènes suspectés (groupe 2B), en raison, notamment des HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques) et du carbone suie, principalement présents dans les émissions diesel. Le diesel est également largement défavorable en termes d'émissions de dioxyde d'azote NO2 avec des facteurs d'émissions entre 5 et 10 fois plus élevés que pour un moteur essence, et ceci même pour les véhicules neufs actuels.

La révision des valeurs de référence par l'Organisation mondiale de la Santé, annoncée le 22 septembre 2021, entraînera sans doute une révision de la directive européenne de 2005 sur la qualité de l'air dans le sens d'un renforcement de la réglementation sur les émissions de polluants atmosphériques. En particulier pour les NO2, ces valeurs situent l'ensemble du territoire de la métropole en zone de dépassement de qualité de l'air, ce qui conforte encore l'impérieuse nécessité

de créer la ZFE-m sur le périmètre des 33 communes de l'Eurométropole de Strasbourg pour répondre aux enjeux de santé publique.

La volonté politique de lisibilité et de clarté du dispositif et l'intégration dans la ZFE-m de l'aire principale dans laquelle les populations seront impactées par les mesures de restriction sont des éléments de motivation complémentaire. Cela permettra de déployer sur un périmètre cohérent le système d'aides financières que l'Eurométropole de Strasbourg a estimé nécessaire en complément des aides d'État suite à la Conférence citoyenne et à la concertation avec les partenaires et acteurs socio-économiques, afin d'assurer un niveau d'accompagnement adapté à la réalité des besoins des personnes et structures impactées. Ce système d'aide est développé page 17.

Un travail de co-construction des dérogations a été mené, à la fois avec les acteurs économiques, et les citoyen·nes dans le cadre de la conférence citoyenne. Les dérogations nécessaires sont donc ressorties, et seront mises en œuvre.

Cependant, une distribution trop massive de dérogations nuirait à l'atteinte des objectifs d'amélioration de la qualité de l'air et de la santé de la ZFE-m, comme a pu en faire l'expérience la ZFE-m de Lisbonne. En effet, leurs dérogations étaient si nombreuses que seuls 5% des véhicules en circulation étaient concernés par les restrictions de circulation, et l'efficacité du dispositif forcément réduite. Il convient alors de réussir à déployer un dispositif qui permette d'accompagner chacun·e, tout en garantissant des améliorations significatives de la qualité de l'air.

En outre, le dialogue se poursuit, notamment avec le monde économique, pour mettre en place, à compter de début 2023, un « pass ZFE-m » qui permettra aux habitant·es, entreprises et visiteurs et visiteuses occasionnel·les dont le véhicule ne serait pas aux normes, d'accéder à l'EMS de façon ponctuelle. Enfin, dans le cadre des évaluations et des bilans de la ZFE-m de l'Eurométropole de Strasbourg, le dispositif des dérogations pourra être modifié pour répondre aux besoins de chacun·e.

Le système des vignettes Crit'Air :

Propositions de la conférence citoyenne :

- Demander une refonte du système de vignettes Crit'Air.
- Harmoniser avec les vignettes allemandes.
- Faire du lobbying pour une amélioration du système de vignettes Crit'Air (prenant en compte le poids du véhicule, ses émissions de CO2 etc.)
- Valider le niveau de pollution d'un véhicule thermique par les résultats obtenus lors du contrôle technique et non pas en fonction de l'âge du véhicule

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

Tableau de classification des véhicules Crit'air

Classification des véhicules en application des articles L. 318-1 et R. 318-2 du code de la route

Classe	2 ROUES, TRICYCLES ET QUADRICYCLES À MOTEUR	VOITURES	VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS	POIDS LOURDS, AUTOBUS ET AUTOCAR
	Véhicules électriques et hydrogène			
	Véhicules gaz Véhicules hybrides rechargeables			

Classe	2 ROUES, TRICYCLES ET QUADRICYCLES À MOTEUR	DATE DE PREMIÈRE IMMATRICULATION ou NORME EURO					
		VOITURES		VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS		POIDS LOURDS, AUTOBUS ET AUTOCAR	
		Diesel	Essence	Diesel	Essence	Diesel	Essence
	EURO 4 À partir du : 1 ^{er} janvier 2017 pour les motocycles 1 ^{er} janvier 2018 pour les cyclomoteurs	-	EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011	-	EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011	-	EURO VI À partir du 1 ^{er} janvier 2014
	EURO 3 du 1 ^{er} janvier 2007 au : 31 décembre 2016 pour les motocycles 31 décembre 2017 pour les cyclomoteurs	EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011	EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011	EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO VI À partir du 1 ^{er} janvier 2014	EURO V du 1 ^{er} octobre 2009 au 31 décembre 2013
	EURO 2 du 1 ^{er} juillet 2004 au 31 décembre 2006	EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO 2 et 3 du 1 ^{er} janvier 1997 au 31 décembre 2005	EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO 2 et 3 du 1 ^{er} octobre 1997 au 31 décembre 2005	EURO V du 1 ^{er} octobre 2009 au 31 décembre 2013	EURO III et IV du 1 ^{er} octobre 2001 au 30 septembre 2009
	Pas de norme tout type du 1 ^{er} juin 2000 au 30 juin 2004	EURO 3 du 1 ^{er} janvier 2001 au 31 décembre 2005	-	EURO 3 du 1 ^{er} janvier 2001 au 31 décembre 2005	-	EURO IV du 1 ^{er} octobre 2006 au 30 septembre 2009	-
	-	EURO 2 du 1 ^{er} janvier 1997 au 31 décembre 2000	-	EURO 2 du 1 ^{er} octobre 1997 au 31 décembre 2000	-	EURO III du 1 ^{er} octobre 2001 au 30 septembre 2006	-
Non classés	Pas de norme tout type Jusqu'au 31 mai 2000	EURO 1 et avant Jusqu'au 31 décembre 1996	EURO 1 et avant Jusqu'au 31 décembre 1996	EURO 1 et avant Jusqu'au 30 septembre 1997	EURO 1 et avant Jusqu'au 30 septembre 1997	EURO I, II et avant Jusqu'au 30 septembre 2001	EURO I, II et avant Jusqu'au 30 septembre 2001

[Certificat-air.gouv.fr, 2016]

Le Certificat Qualité de l'Air (CQA), plus connu sous le nom de Vignette Crit'Air, dépend du type de véhicule (voitures particulières, deux-roues, tricycles et quadricycles, véhicules utilitaires légers et véhicules lourds dont autobus et autocars), de sa motorisation et de la norme européenne d'émissions polluantes qu'il respecte, dite « norme Euro ». Une classe spécifique est réservée aux véhicules électriques « zéro émission moteur ».

Pour circuler dans une Zone à Faibles Émissions-mobilité, la vignette Crit’Air, au prix de 3,62€, doit obligatoirement être apposée sur le parebrise. Celle-ci est valable pour toute la vie du véhicule. Le contrôle des Zones à Faibles Émissions-mobilité sera automatisé à terme, et basé sur le système Crit’Air. Il n’est donc pas possible de circuler dans les Zones à Faibles Émissions-mobilité françaises avec uniquement une vignette d’un autre pays. Des réflexions sont en cours en ce sens en perspective d’une reconnaissance des vignettes à l’échelle transfrontalière, mais pour l’instant les véhicules étrangers doivent faire une demande de vignette Crit’Air.

L’État est en train de travailler à une amélioration de cette classification, dans le cadre des propositions de la Convention Citoyenne pour le Climat. En effet, une évolution consistant à identifier pour chaque classe de vignette Crit’Air les véhicules les moins émetteurs de CO₂ a été décidée. La modification proposée vise à afficher le niveau des émissions de CO₂ sur la vignette, pour les voitures et les véhicules utilitaires légers, sans remettre en cause le classement actuel qui permet un tri des véhicules en lien avec leur contribution à la pollution atmosphérique locale. Une consultation a été organisée en juin 2021 par le Ministère de la Transition Écologique pour recueillir l’avis des citoyen-nés. La conclusion devrait être rendue publique prochainement.

La Crit’Air française étant plus récente (2016) que la Umweltplakette allemande (2008), ses standards sont plus élevés, notamment pour les émissions d’oxydes d’azote, de sorte que dans les zones frontalières, il n’existe pas actuellement d’alternative à l’acquisition des deux vignettes.

Ainsi, le dispositif s’applique à tous les véhicules qui circulent dans le périmètre de la ZFE-m, une vignette Crit’Air doit donc obligatoirement être apposée sur le parebrise.

Toutefois, compte tenu notamment de son statut de capitale européenne et de la nécessité de continuer à renforcer la mobilité transfrontalière, la Ville et l’Eurométropole de Strasbourg ont engagé un travail de lobbying visant à une reconnaissance mutuelle des vignettes. En effet, la différence entre ces vignettes vient d’une retranscription différente dans les deux pays de la directive qualité de l’air de l’Union Européenne en 2008. Ainsi, les élu-es travaillent à sensibiliser les responsables au niveau étatique et européen quant à l’importance d’une convergence vers une équivalence entre les différentes vignettes.

Dérogations possibles de la ZFE-m

Propositions de la conférence citoyenne :

- Accorder des dérogations aux voitures de collection
- Accorder des dérogations aux motos de collection
- Accorder des dérogations pour un usage limité du véhicule par semaine ou par mois
- Accorder des dérogations aux voitures de personnes à mobilité réduite
- Accorder des dérogations aux véhicules professionnels des marchands forains
- Accorder des dérogations aux résident.es des premières et deuxièmes couronnes rejoignant les gares de l'Eurométropole
- Accorder des dérogations aux VASP (ambulances, engins agricoles, camions poubelles, etc.)
- Exempter les gens habitant à plus de 30 kilomètres de leur lieu de travail si ce dernier se situe au sein de l'Eurométropole, même s'ils possèdent une voiture de Crit'Air 2
- Accorder des dérogations aux personnes ayant souscrit un contrat d'assurance "Petit rouleur" lui interdisant de parcourir plus de 5000 km par an
- Accorder des dérogations à tout.es celles et ceux qui ne trouveraient pas de matériels roulants alternatifs disponibles sur le marché à un coût viable pour leur entreprise

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

Une Zone à Faibles Émissions-mobilité (ZFE-m) est un outil réglementaire qui vise à limiter la pollution atmosphérique provenant du trafic routier dans l'objectif d'améliorer la qualité de l'air. Cet outil s'inscrit dans une politique de mobilité globale, visant à réduire la part modale de la voiture et à développer les mobilités alternatives. Il permet aussi un renouvellement accéléré de la flotte de véhicules, grâce aux incitations économiques qui peuvent l'accompagner.

Cependant, il n'existe pas, sur le marché et à ce jour, d'alternative propre à certains véhicules essentiels au bon fonctionnement d'entreprises. Dans ces cas-là, il sera possible de faire une demande de dérogation. D'un point de vue réglementaire, la métropole peut définir une liste de dérogations locales d'une durée maximum de 3 ans. Cela permet de répondre à des besoins de véhicules techniques ou à des usages ponctuels pour des événements par exemple. La liste a été discutée avec les partenaires professionnels et aussi lors de la conférence citoyenne afin d'être ajustée et enrichie.

Il convient malgré tout de noter que le succès de la ZFE-m, évaluée par des bilans annuels et lors d'évaluations en 2024 et 2026, dépendra de son bon respect et de son déploiement le plus large possible. On se souviendra de l'exemple de Lisbonne où seule une très faible partie du parc automobile était concernée par la ZFE-m, et qui a donc échoué à améliorer la qualité de l'air.

De plus, la mise en place de la ZFE-m s'accompagne de la possibilité d'octroyer des dérogations à certains véhicules en raison de leur contribution aux missions d'intérêt général. Certaines dérogations sont obligatoires. D'autres peuvent être attribuées de manière temporaire.

Parmi les propositions de la conférence citoyenne au sujet des dérogations, celles concernant les véhicules (motos et voitures) de collection (pour des usages occasionnels) et les personnes à mobilité réduite font l'objet d'une dérogation nationale. Les VASP (Véhicule Automoteur Spécialement Aménagé) font l'objet d'une dérogation locales, accordée pour une durée de 3 ans. Les véhicules

professionnels des marchands forains ont une dérogation dans le cadre d'évènements ou de manifestation de type festif, économique, sportif ou culturel, faisant l'objet d'une autorisation d'utilisation du domaine public et ce pour la durée de l'évènement.

Les dérogations permanentes et/ ou nationales obligatoires sont les suivantes :

- Véhicules d'intérêt général au sens de l'article R. 311-1 du code de la route¹.
- Véhicules du ministère de la défense.
- Véhicules portant une carte « mobilité inclusion » comportant la mention « stationnement pour personnes handicapées ».
- Véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions.
- Aux véhicules de transport en commun assurant un service de transport public régulier.
- Véhicules dont l'autonomie équivalente en mode tout électrique en ville est supérieure à cinquante kilomètres.

Suite à la conférence citoyenne et aux différents groupes de travail avec le monde économique, des dérogations individuelles ont pu être dessinées pour répondre à des besoins spécifiques identifiés.

Les dérogations individuelles sont octroyées pour une première durée de 3 ans. Ces dérogations sont temporaires et doivent faire l'objet d'une demande motivée, les véhicules concernés sont les suivants :

- Véhicules d'approvisionnement des marchés des différentes communes situées sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg munis d'une carte permettant l'exercice d'une activité commerciale ou artisanale ambulante en cours de validité Véhicules spécialement aménagés pour le transport des animaux vivants dans le cadre d'une activité économique ou sportive de compétition ; Véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses.
- Véhicules spécialisés portant la mention VASP sur le certificat d'immatriculation, aux laveuses et balayeuses et aux campings cars
- Convois exceptionnels, au sens de l'article R. 433-1 du code de la route, munis d'une autorisation préfectorale
- Véhicules dont le propriétaire est convoqué par un service de l'Etat pour le contrôle de son véhicule
- Camions citerne portant mention CIT et CARB sur la carte grise, aux véhicules, véhicules frigorifiques (FG TD), bétonnières (CAM BETON), camions benne (CAM BENNE), camionnettes benne (CTTE BENNE), camions benne amovible (CAM BEN AMO), camionnettes benne amovible (CTTE BEN AMO), camions porte-engins (CAM PTE ENG), camionnettes porte-engins (CTTE PTE ENG), camions citerne à eau (CAM CIT EAU), camionnettes citerne à eau (CTTE CIT EAU).
- Véhicules affectés à la distribution de denrées alimentaires en circuit court

¹ Véhicules des services de police, de gendarmerie, des douanes, de lutte contre l'incendie, d'intervention des unités mobiles hospitalières ou, à la demande du service d'aide médicale urgente, affecté exclusivement à l'intervention de ces unités et du ministère de la justice affecté au transport des détenus ou au rétablissement de l'ordre dans les établissements pénitentiaires ; ambulance de transport sanitaire, véhicule d'intervention d'Électricité de France et de Gaz de France, du service de la surveillance de la Société nationale des chemins de fer français, de transports de fonds de la Banque de France, des associations médicales concourant à la permanence des soins, des médecins lorsqu'ils participent à la garde départementale, de transports de produits sanguins et d'organes humains, engin de service hivernal et, sur autoroutes ou routes à deux chaussées séparées, véhicule d'intervention des services gestionnaires de ces voies

- Véhicules spécifiques dont les caractéristiques ne permettent pas un remplacement par un véhicule présentant des caractéristiques équivalentes respectant les restrictions sur le certificat de qualité de l'air (CQA), à condition que la carence du marché à proposer ce type de matériel soit démontrée par le demandeur et qu'il soit justifié que les caractéristiques en cause soient indispensables ou de nature expérimentale Véhicules d'entreprises pouvant justifier de l'achat de véhicules de remplacement avec un délai de livraison important
- Véhicules des associations d'utilité publique à but non-lucratif (registres disponibles auprès des tribunaux d'instance et des greffes détachés compétents dans le département du Bas-Rhin)
- Véhicules utilisés dans le cadre d'évènements ou de manifestation de type festif, économique, sportif ou culturel, faisant l'objet d'une autorisation d'utilisation du domaine public et ce pour la durée de l'évènement
- Véhicules techniques utilisés dans le cadre de tournages de films
- Véhicules des professionnels du déménagement
- Véhicules des entreprises en procédure de sauvegarde ou en situation de cessation de paiement
- Véhicules transportant une personne suivant des traitements médicaux lourds dans le cadre des rendez-vous médicaux dédiés à ces traitements

Concernant la proposition d'accorder des dérogations pour un usage limité du véhicule par semaine ou par mois, l'Eurométropole proposera aussi à partir du 1er janvier 2023 un dispositif qui permettra aux habitant·es, entreprises, visiteurs et visiteuses occasionnel·les, dont le véhicule ne serait pas aux normes, d'accéder à l'Eurométropole de façon ponctuelle. Il prendra la forme d'un « Pass ZFE-m » utilisable plusieurs fois dans l'année, sur une durée de 48 heures à chaque utilisation. Ce dispositif, et notamment la fréquence d'utilisation, sera approfondie en concertation, notamment, avec le monde économique. Il permettra, en outre, de répondre à la demande de dérogation pour les petits rouleurs. En effet, les propositions d'accorder des dérogations aux personnes effectuant annuellement peu de kilomètres ou au contraire ayant des distances domicile-travail importantes ne peuvent être retenues ; la distance parcourue ne peut être un critère pour justifier de l'impossibilité de changer de pratique de déplacement (modes actifs pour les courtes distances ou rabattement vers une gare pour les longues distances par exemple) ou de véhicule ; la collectivité fait le choix de cibler sur les capacités financières des ménages (pour l'attribution d'aides plus ou moins importantes) et sur le caractère exceptionnel de certains déplacements obligés, par exemple à travers la mise en place d'un Pass ZFE-m temporaire. Vous retrouverez plus d'information sur les aides page 17.

Les demandes de dérogations individuelles seront instruites par les services de l'Eurométropole de Strasbourg via le site www.strasbourg.eu (formulaire à renseigner en ligne via l'application « Mon Strasbourg »).

La mise en œuvre concrète

Propositions de la conférence citoyenne :

- Réaliser un mode d'emploi clair et exhaustif de la ZFE-m et des aides mises en place.

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

Pour pouvoir effectuer un changement de mobilité, il est primordial d'avoir une connaissance fine des solutions de mobilité disponibles. Pour cela, différentes options sont possibles. Tout d'abord, un conseil en mobilité sera disponible à partir de la fin d'année 2021 auprès notamment de l'Agence Locale pour le Climat ou de tout organisme référencé par l'Eurométropole de Strasbourg. Après un diagnostic de la situation de chacun, les conseillers sauront proposer les meilleures solutions au cas par cas.

D'autre part, un vaste plan de communication va se déployer pour informer tous et toutes sur la ZFE-m. Cela passera par la diffusion d'un guide pratique qui permettra de sensibiliser les citoyens et citoyennes à la mise en œuvre du dispositif de la Zone à Faibles Émissions-mobilité, de les informer sur les aides et les démarches à entreprendre pour y avoir accès, et de mettre en exergue l'ensemble des solutions de mobilités alternatives. Ce cahier « clé en main » permettra aux particuliers et professionnels de retrouver toutes les informations nécessaires et de les accompagner dans leur changement de comportement.

Il se présentera sous un format A5 d'une vingtaine de pages et détaillera les éléments suivants :

- La ZFE-m, son calendrier détaillé et son périmètre précis.
- Une liste des solutions de mobilités existantes.
- La mise en avant des aides et des dérogations spécifiques pour les particuliers et les professionnels.
- Des informations pratiques et redirections vers les plateformes : hub zfe, numéro vert, guichet Agence Locale pour le Climat.

Ces modalités seront amenées à évoluer pour répondre au besoin d'information spécifique qui se fera entendre lors de situations données.

La question de la justice sociale

Propositions de la conférence citoyenne :

- Revoir la tarification sociale et la grille des abonnements CTS
- Instaurer la gratuité des transports en commun pour tous, ou l'accorder non pas selon l'âge mais selon les revenus
- Renforcer la tarification solidaire de la CTS pour les séniors
- Proposer une tarification sociale pour Citiz
- Mettre en place des aides pour l'achat de Vélo à Assistance Électrique (VAE) et de vélos-cargos
- Permettre des déductions fiscales en plus des aides
- Prendre en compte l'accessibilité de tous (vélo, fauteuil...) dans l'ensemble des aménagements (parking, gares...)
- Favoriser la diffusion de bonnes pratiques plutôt que l'application des sanctions
- Mettre en place des transports à la demande pour les personnes âgées et à mobilité réduite
- Réduire le prix des parkings-relais
- Plafonner les tarifs des transports en commun
- Retarder le calendrier pour laisser du temps aux personnes les moins favorisées
- Réaliser une étude d'impact de la ZFE-m sur les ménages précaires
- Baisser les tarifs des trains
- Simplifier les procédures permettant d'accéder aux différentes aides financières

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

La pollution atmosphérique touche tout le monde, et principalement les personnes résidant le long de axes routiers. Ces habitant-es sont souvent des populations plus fragiles et moins aisées, qui ne peuvent pas forcément habiter ailleurs. Cependant, ces ménages sont faiblement émetteurs de polluants alors qu'ils sont les premiers à en subir les conséquences. Ce n'est donc pas tant la ZFE-m que la pollution qui est injuste. La ZFE-m se déploiera selon un temps lent, qui permettra à tous et toutes de s'adapter, grâce à un panel d'aides financières et d'aides à la mobilité.

Cependant, au-delà des gains en terme de qualité de l'air, la mise en place d'une ZFE-m est forte en terme d'impact individuel. En effet, nous ne sommes pas tous·tes égaux face à la nécessaire transformation de nos mobilités. Ce constat est d'autant plus prégnant que les ménages les plus précaires sont souvent ceux qui possèdent les véhicules les plus anciens et donc les plus polluants, et que cela se double parfois d'horaires de travail atypiques ou de lieux de travail excentrés. Toutefois, ces ménages sont aussi ceux qui utilisent le plus les transports en commun.

Ainsi, la mise en place de la Zone à Faibles Émissions mobilité est l'occasion de réinterroger nos mobilités. Si des solutions existent déjà aujourd'hui pour effectuer ses déplacements sans voiture individuelle, l'Eurométropole souhaite les développer, et surtout les rendre accessibles à tou·tes. Ainsi, l'ambition n'est pas de remplacer chaque véhicule individuel par un autre moins polluant, mais plutôt de trouver des solutions pour tous, qui s'adaptent à chacun.

Depuis le 1^{er} septembre 2021, tous les jeunes de moins de 18 ans habitant l'Eurométropole de Strasbourg bénéficient de la gratuité des transports en commun pour un accès simplifié à l'ensemble des équipements et services du territoire. D'ores et déjà plus de 60 000 jeunes sur le territoire ont acquis leur titre de transport gratuit. Bien que les transports en commun ne soient pas gratuits pour

tous, et ne peuvent l'être sans mettre à mal les finances publiques et le développement nécessaire de l'offre, la tarification solidaire s'adapte aux ressources de chacun.es en s'appuyant sur le coefficient familial de la CAF. Par exemple, une personne âgée à faibles ressources peut bénéficier d'un abonnement mensuel illimité pour un tarif de seulement 3.4€. Une réflexion globale de remise à plat de la grille de tarification solidaire est en cours. Par ailleurs, dans le cadre de l'étude réglementaire, une étude sur l'impact social de la ZFE-m a été réalisée et sera mise à disposition du public.

S'agissant des P+R, une stratégie va être établie avec la CTS et en lien avec les politiques de stationnement en voirie des communes de manière à renforcer leur utilisation. Elle intègrera la question de la tarification et de la cohérence avec la ZFE-m.

Les infrastructures sont en constante évolution pour être les plus accessibles possible à toutes et tous (exemple : plus de 20M€ pour la mise en accessibilité des transports en commun sur la dernière décennie), et un système de transport à la demande (Flexhop) permet aux personnes isolées de profiter du réseau de l'Eurométropole. En outre, un ambitieux programme d'aménagement des gares de l'Eurométropole de Strasbourg est engagé. Les discussions avec la SNCF devront permettre d'améliorer leur accessibilité.

Des aides à l'acquisition de vélos à assistance électrique et vélo cargos ont été mises en place par l'Eurométropole depuis juillet 2021. Les aides s'échelonnent de 300 € à 500€ et sont complémentaires aux aides mises en place par de nombreuses communes de l'Eurométropole.

Cependant, certaines questions ne relèvent pas des compétences de l'Eurométropole, comme la tarification des trains de la SNCF ou les déductions fiscales évoquées.

Une communication ciblée commencera bientôt, pour informer les personnes des aides auxquelles elles peuvent avoir accès. Cette communication entendra véhiculer des messages positifs orientés autour de la diffusion de bonnes pratiques, à travers un guide unique qui sera rendu disponible en fin d'année (voir la partie précédente sur la mise en œuvre concrète). De plus, la conférence citoyenne ayant mis en lumière une connaissance moindre de la ZFE-m dans les Quartiers Prioritaires de la Ville, une attention particulière leur sera portée, tant en termes de communication, qu'en termes d'accompagnement, pour que chacun.e puisse bénéficier des aides auxquelles il ou elle a le droit. La mise en place d'étapes pédagogiques longues dans le calendrier de déploiement de la ZFE-m relève de cette logique de n'appliquer les sanctions qu'en dernier recours et de miser plutôt sur l'accompagnement et l'engagement individuel de chacun au service de la santé pour tous. Les exemples étrangers de ZFE-m montrent tout de même clairement que l'absence de contrôle efficace est le principal risque d'échec de ces réglementations.

Pour mesurer l'impact de la ZFE-m sur les ménages les plus précaires, une étude socio-économique a été menée par l'ADEUS (Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération Strاسبourgeoise). Cette étude sera disponible dans l'étude des impacts environnementaux, sanitaires et socio-économiques présente dans le dossier de consultation qui sera rendu publique le lundi 18 octobre sur participer.strasbourg.eu, et annexé à la délibération au Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du vendredi 15 octobre 2021.

De plus, l'évaluation de l'impact des politiques publiques est au cœur du dispositif, pour garantir l'efficacité et la proportionnalité des mesures et du calendrier. À ce titre, un observatoire de suivi de la Zone à Faibles Émissions mobilité sera créé.

L'évaluation globale se déclinera par :

- Des bilans annuels basé sur les principaux indicateurs quantitatifs.
- Deux évaluations renforcées, la première en 2024 et la seconde en 2026.

Ces bilans mesureront l'impact des premières interdictions par différents indicateurs, en particulier de qualité de l'air, de santé, d'évolution du parc de véhicules des particuliers et des entreprises, de changements de comportements, de report modal et de capacité des entreprises et des habitant-es à réussir cette transition. Elles feront l'objet de nouveaux échanges citoyen-nes pour partager très largement les résultats mesurés, le bilan des changements de pratiques de mobilité des acteurs socio-économiques, les réussites et des difficultés rencontrées ; les formats qui seront proposés permettront de toucher les habitant-es peu mobilisés dans la conférence citoyenne, notamment dans les QPV. Elles seront aussi l'opportunité de nouveaux temps forts de communication et de pédagogie.

Les évaluations renforcées en 2024 et 2026 permettront de vérifier que le calendrier est compatible avec l'atteinte des objectifs de qualité de l'air et de santé des habitant-es du territoire, et le cas échéant amèneront l'Eurométropole de Strasbourg, en concertation avec les maires, à adapter le calendrier d'interdictions.

Cette évaluation globale sera également l'occasion d'évaluer le dispositif de soutien de l'Eurométropole de Strasbourg (niveau de sollicitation des aides par typologies de demandeurs, adaptation des montants d'aides, consommation de l'enveloppe budgétaire...) et de l'ajuster le cas échéant.

Enfin, pour répondre au besoin d'accompagnement financier des citoyen-nes de l'Eurométropole, le budget global alloué à l'accompagnement des particuliers et des entreprises pour le changement de pratiques de mobilité ou de véhicule sera porté à 50 millions d'euros (contre 15 millions d'euros initialement prévus). Ces aides s'inscrivent en complément des plus de 500 millions d'euros d'investissements engagés au cours du mandat pour développer les alternatives (tram, BHNS, bus décarbonés, schéma directeur vélo...).

Le dispositif d'aides sera opérationnel dès janvier 2022, au moment de l'entrée en vigueur de la ZFE-m sur le territoire, et le dépôt et l'instruction des demandes d'aides débuteront à ce moment-là, sur strasbourg.eu. La réalisation d'un diagnostic de mobilité sera une étape obligatoire pour bénéficier d'une aide financière de l'Eurométropole. Ce conseil pourra être délivré par l'Agence pour le Climat, ou par tout organisme référencé par l'Eurométropole de Strasbourg.

Les aides aux particuliers se scindent en deux grandes catégories :

- une aide aux mobilités alternatives à la voiture individuelle, que l'Eurométropole souhaite encourager prioritairement
- des aides à la conversion automobile, complémentaires aux aides d'État.

Ces aides concerneront potentiellement près de 70% des foyers. Pour être éligible, les conditions sont les suivantes :

- Être une personne majeure
- Avoir sa résidence principale dans une commune de l'Eurométropole

- Revendre ou mettre au rebut d'un véhicule personnel interdit in fine dans la ZFE-m (de sans Crit'Air à Crit'Air 2) appartenant au bénéficiaire depuis au moins deux ans
- L'engagement de ne pas le revendre dans un délai de deux ans ni avant d'avoir parcouru 6 000 km
- S'inscrire dans les conditions de ressources définies. Les aides seront graduées selon trois strates de revenus fiscaux de référence (RFR) par part fiscale :
 - Strate 1 : RFR / part < 6 300€
 - Strate 2 : 6 300€ < RFR / part < 13 489€
 - Strate 3 : 13 489€ < RFR / part < 20 966€

Quelques exemples de ménages éligibles aux aides :

Une personne seule bénéficiant du minimum vieillesse et d'une aide au logement, une personne seule bénéficiaire d'une allocation chômage, un parent bénéficiaire du RSA avec un enfant ou encore un ménage composé d'un couple et deux enfants percevant un revenu de 1 497€ et des prestations familiales sont des exemples de ménages rentrant dans la strate 1.

La strate 2 permettrait, par exemple, d'accompagner un couple avec un enfant et deux salaires d'environ 1 500€ ou encore une personne retraitée bénéficiant d'une aide au logement.

La strate 3 comprend certains ménages ayant des professions de « cadre » avec plusieurs enfants.

Afin de renforcer l'accompagnement, un ménage éligible, composé de deux adultes, peut bénéficier de deux aides, dont une à la conversion au maximum. Par ailleurs, suite à la conférence citoyenne, une aide pour la reconversion des deux et trois-roues motorisés a également été créée. Enfin, alors que le montant de 1 000 € d'aides était annoncé comme un maximum pour un ménage éligible dans le projet présenté en mai 2021, ce montant devient une « aide socle » minimum par personne éligible (hors aides pour les deux et trois roues). Cette aide socle sera votée pour la durée du mandat. Elle sera abondée par un complément dont le montant variera selon les 3 strates de revenus définies ci-dessus. Ce complément sera voté dans un premier temps pour 2 ans, puis révisé annuellement selon les évaluations.

L'aide aux mobilités alternatives à la voiture individuelle :

Concernant tout d'abord l'aide aux mobilités alternatives à la voiture individuelle, que l'Eurométropole souhaite encourager prioritairement, les montants pour les particuliers qui se sépareront de leur véhicule pour des mobilités alternatives sont fixés pour les années 2022 et 2023 comme suit:

Strates	RFR / part	Montant plafond de l'aide aux mobilités alternatives (incluant l'aide socle)
1	RFF < 6 300 €	Jusqu'à 2 000 euros
2	6 300 € < RFF < 13 489 €	Jusqu'à 1 800 euros
3	13 489 € < RFF < 20 966 €	Jusqu'à 1 500 euros
Reste	20 966 € < RFF	Pas d'aide

Le montant alloué au bénéficiaire servira exclusivement à l'achat de prestations, de services ou d'équipements de mobilité permettant de se déplacer au moyen d'un ou plusieurs modes alternatifs à la voiture individuelle personnelle. Un système de compte individuel permettra d'en assurer la bonne gestion et d'en encadrer l'utilisation.

Le bénéficiaire se verra proposer un bouquet d'offre de services et de prestations de mobilité accessibles avec ce forfait, dans une logique multiservices et multimodes « à la carte », en partenariat avec tout opérateur de mobilité respectant les conditions qui auront été préalablement fixées par la collectivité et souhaitant intégrer le dispositif.

Il s'agira plus particulièrement de permettre un accès aux offres de transports urbains, de transport à la demande, de location de vélos, d'autopartage, de prestations de réparation, d'entretien et de maintenance de vélo, VAE, ou vélo-cargo, d'aide à l'achat de petit équipement de sécurité pour l'usage des modes actifs.

Un prestataire externe sera recruté pour gérer cette aide et assurer l'interface avec les bénéficiaires qui auront accès à un compte individualisé leur permettant une utilisation simple de leur forfait. La durée d'utilisation du montant alloué est fixée à 3 ans après ouverture du compte.

L'utilisation du montant alloué pourra se faire au bénéfice de tout ou d'une partie des membres du foyer fiscal. À titre d'exemple, plusieurs abonnements de transports en commun pourront être acquis via le même compte pour différents membres du foyer si sa composition le justifie.

L'aide à la conversion automobile :

Cette aide concerne celles et ceux souhaitant renouveler leur véhicule dont la vignette n'est plus autorisée par un Crit'air 1 ou 0, neuf ou d'occasion, ou celles et ceux souhaitant effectuer un rétrofit, c'est-à-dire convertir leur moteur thermique par un moteur électrique ou GNV.

Pour la conversion d'un véhicule léger ou d'un véhicule utilitaire léger à usage personnel, le complément de l'Eurométropole pour les années 2022 et 2023 sera d'un montant de :

Strates	RFR / part	Aide socle	Aide complémentaire (montant maximum)	Montant total aide EMS à la conversion (montant maxi)
1	RFF < 6300 €	1 000 €	2 500 €	Jusqu'à 3 500 euros
2	6300 € < RFF < 13489 €	1 000 €	1 500 €	Jusqu'à 2 500 euros
3	13489 € < RFF < 20966 €	1 000 €	500 €	Jusqu'à 1 500 euros
	20966 € < RFF	-	-	-

Le montant sera équivalent pour l'achat de véhicules neufs et d'occasion.

Les aides à l'achat d'un véhicule léger ou utilitaire léger à usage personnel (aides d'État et autres aides locales, dont celles de l'Eurométropole) seront plafonnées à 80% du coût d'achat.

Pour les aides à la conversion pour un deux ou trois-roues électrique, les montants sont les suivants :

Strates	RFR / part	Aide (montant maximum)
1	RFF < 6300 €	1 400 €
2	6300 € < RFF < 13489 €	1 100 €
3	13489 € < RFF < 20966 €	900 €
	20966 € < RFF	-

Les aides à l'achat d'un deux ou trois-roues motorisés (aides d'État et autres aides locales, dont celles de l'Eurométropole) seront plafonnées à 50% du coût d'achat.

Pour l'aide au rétrofit d'un véhicule léger ou utilitaire léger à usage personnel, également cumulable

avec celle proposée par l'État, le montant sera de 2 500€ pour les personnes ayant un revenu fiscal de référence inférieur à 20 966€.

Enfin, ce système d'aide sera expliqué dans la brochure qui paraîtra prochainement ainsi qu'aux personnes venant consulter l'Agence Locale pour le Climat, et toutes les démarches seront ensuite faites depuis monstrasbourg.eu. L'Eurométropole poursuit son travail avec l'État et les concessionnaires automobiles pour faciliter un maximum le dispositif, et le rendre le plus fluide possible.

La question de la justice territoriale

Propositions de la conférence citoyenne :

- Instaurer la gratuité des transports en commun notamment pour les gens habitant loin du centre qui ne peuvent ni prendre le vélo ni marcher
- Mettre en place une tarification de transport intégrée sur les lignes transfrontalières de transport en commun de proximité et notamment pour le tram
- Élargir les horaires de transports en commun de jour comme de nuit pour pouvoir traverser la frontière
- S'inspirer du modèle danois : en établissant une distance maximale de 500m entre un logement et un arrêt de transport en commun
- Adapter les horaires sur le Réseau Express Métropolitain (REM) avec les liaisons transfrontalières
- Ouvrir l'accompagnement aux habitant-es qui résident en dehors de l'Eurométropole et sont aussi touchés par la mise en place de la ZFE-m, et ce à travers un soutien des communautés de communes et de la Région Grand Est
- Rendre l'abonnement unique (tram + train) aussi accessible aux habitant-es hors EMS
- Mettre en place des navettes de proximité dans les quartiers (qui desservent plusieurs équipements publics ou lieux d'activités - ex: école, poste,...)
- Proposer des Vélhop ou autre moyen de transport en libre-service pour les zones excentrées des lignes de transport en commun (ex: sud Neuhof)
- Instaurer des aides spécifiques pour les petites communes
- Augmenter les aides pour les habitant-es de deuxième couronne
- Instaurer une aide à l'acquisition de logement dans l'EMS, dont les prix de l'immobilier élevés repoussent les acquéreurs potentiels hors de l'EMS et les contraignent à utiliser leur voiture, pour se rendre notamment sur leur lieu de travail.

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

La conférence citoyenne a permis de montrer qu'en filigrane de la question de justice sociale se dessinait celle de la justice territoriale. En effet, l'Eurométropole de Strasbourg est un territoire attractif qui attire et concentre d'importants flux dépassant souvent ses frontières. Les territoires n'étant pas tous desservis de la même façon par les réseaux de transports en commun, et notamment pas en termes d'amplitudes horaires ou de couverture géographique, ni aussi bien dotés de moyens de transports alternatifs comme les aménagements vélo ou le maillage de bornes de recharge pour les véhicules électriques, les différents secteurs de l'EMS ne sont pas égaux face à la mise en œuvre de la ZFE-m. Ainsi, la mise en place de la Zone à Faibles Emissions mobilité étant un temps où chacun.e est invité à repenser sa façon de se déplacer, elle pourra être un levier permettant de limiter ces inégalités territoriales. Pour cela la ZFE-m s'appuie sur 2 axes : un dispositif unique, qui s'applique à toutes de façon égale, mais un accompagnement différencié qui s'adapte aux besoins de chacun.e.

L'équité du dispositif de la Zone à Faibles Émissions-mobilité, repose sur plusieurs leviers :

- Un périmètre large et unique, garantissant un partage des bénéfices équitables entre toutes les habitant.es de l'Eurométropole de Strasbourg.

- Un grand réseau de transport en commun amené à s'étendre encore. L'Eurométropole de Strasbourg possède l'un des réseaux les plus développés de France avec 424km de lignes commerciales couvrant le territoire des 33 communes. Le Réseau Express Métropolitain Européen mis en place par l'Eurométropole et la Région Grand Est va permettre, dès 2023, d'augmenter la fréquence des trains en gare et des arrêts dans notre périmètre des lignes de cars interurbains pour élargir les horaires de circulation et renforcer les fréquences.
- Cette complémentarité des offres entre trains, cars, trams et bus est complétée par des tarifications intégrées, soit pour utiliser toutes ces offres avec l'abonnement Badgeo soit pour combiner à un tarif réduit les abonnements interurbains et urbain (Badgeo Fluo, cartes Simplicités...). Cette tarification intégrée inclut le transfrontalier (gamme Europass et accords de réciprocité des abonnements CTS et TGO).
- Une réponse à la carte pour compléter les lignes régulières sur 25 communes de la deuxième couronne. Ce service effectué par des minibus électriques permet des déplacements libres d'arrêt à arrêt. Depuis la dernière augmentation de l'offre en juin 2021, 270 arrêts de « Flex'hop » maillent la métropole. Ce service est disponible tous les jours sur réservation, de 5h du matin à minuit.

Ainsi, le dispositif de l'accompagnement financier se base sur des aides sous conditions de ressources, sans être liées à des critères géographiques, puisque la ZFE-m touchera toutes et tous de la même façon, et que l'Eurométropole travaille activement à assurer une bonne couverture d'alternative à la voiture sur l'ensemble de son territoire.

L'ouverture d'une ligne de bus de nuit franchissant la frontière sera bientôt mise à l'étude, pour aller plus loin dans le maillage de transport, même de nuit.

Pour permettre de combiner plusieurs modes de transport en plus des transports en commun, des abonnements comme le Pass Mobilité permettent de combiner CTS, Vélhop, Citiz, usage des parcs-relais. Une évolution de cette offre multimodale de type « bouquet de services » est à l'étude.

Des échanges sont en cours avec la Région Grand Est et les territoires environnants l'Eurométropole de Strasbourg pour imaginer des accompagnements des résidents hors Eurométropole étant amenés à y circuler. Dans ce cadre sont aussi abordés le sujet des trajets terminaux pour relier gares et arrêts de transport public avec les lieux d'origine ou de destination ; la place du vélo ou de nouvelles mobilités individuelles adaptées à ces centaines de mètres mais aussi le travail sur les cheminements piétons sont évoqués, sur tous les territoires. Enfin, la question de l'articulation entre transport et urbanisme est évidemment cruciale pour réduire les déplacements contraints et fait l'objet d'une prise en compte, tant au niveau du PLU de l'Eurométropole qu'à une échelle plus large (Scoters, SRADDET).

En conclusion, l'objectif est d'apporter un accompagnement adapté selon les besoins de chacun.

Les risques économiques

Propositions de la conférence citoyenne :

- Augmenter les aides aux entreprises pour leur permettre de renouveler leur flotte
- Développer (via l'outil Optimix) les plans de mobilité dans les entreprises
- Aider les entreprises dans leurs transitions pour s'adapter à la ZFE
- Prendre contact avec la Chambre de métiers pour trouver des solutions adaptées à l'approvisionnement des chantiers
- Inciter les entreprises à mettre en place le forfait mobilité durable jusqu'à 400€/an pour leurs salarié-es.

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

L'Eurométropole de Strasbourg se tient aux côtés des entreprises dans la mise en place de la ZFE-m, pour aider chacun et chacune à trouver la solution de mobilité qui convient en fonction de ses usages et besoins. C'est dans cette optique qu'une consultation a été menée du 7 mai au 6 juin auprès des entreprises du Bas-Rhin par la collectivité, en partenariat avec la Chambre de Commerce et d'Industrie Alsace Eurométropole, la Chambre de Métiers d'Alsace, la Chambre d'Agriculture Alsace et le Groupement des Usagers du Port Autonome de Strasbourg. Objectif : prendre en compte les avis et enjeux majeurs du monde économique pour prévoir des solutions adaptées aux entreprises dans la mise en œuvre de la ZFE-m.

901 entreprises - dont 508 implantées dans le périmètre de l'Eurométropole - ont ainsi répondu sur les types et motifs des déplacements réalisés, l'état du parc de véhicules et son renouvellement, les modes de financements, l'installation de stations GNV et de bornes de recharge électriques, le recours à l'autopartage, l'équipement en vélos cargos ou vélos à assistance électriques, l'intérêt pour une mutualisation de flottes avec d'autres entreprises.

Les usages des salarié-es pour leurs déplacements professionnels et vers leur lieu de travail ont également été analysés. Un complément d'enquête a été menée par le Port Autonome de Strasbourg et le Groupement des usagers du Port sur les approvisionnements et expéditions depuis la plate-forme portuaire, qui représentent un trafic de 3400 poids lourds et véhicules utilitaires léger par jour, dont 80% n'appartiennent pas aux entreprises implantées sur place.

Ce qui ressort de ces analyses est que la flotte des entreprises est globalement assez récente et que c'est avant tout la question de la substitution du diesel lors de l'interdiction du Crit'air 2 qui posera des difficultés pour la flotte des véhicules utilitaires. Cela nécessite l'accélération des offres alternatives par les constructeurs et la réduction progressive des différentiels de coût.

Le volume d'aides qui sera apporté sur le mandat par l'Eurométropole aux entreprises et aux particuliers a été plus que triplé. Le montant des aides proposées par l'Eurométropole en complément de celles de l'Etat a été construit dans le cadre des concertations réalisées ces derniers mois avec les acteurs économiques ; une enveloppe spécifique de 300 000€ par an a été imaginée pour répondre à des projets particulièrement innovants de renouvellement de flotte, pour des véhicules très spécifiques ou des motorisations encore émergentes (comme l'hydrogène). Deux aides seront proposées, une aide à la conversion et une aide aux projets innovants, en concertation avec la Région Grand Est. Comme pour les particuliers, la réalisation d'un diagnostic de mobilité, par l'Agence du

Climat ou tout autre organisme référencé, sera une étape obligatoire pour bénéficier d'une aide de l'Eurométropole de Strasbourg, afin d'accompagner les entreprises dans leurs choix de transition en encourageant un changement de mode et, quand cela n'est pas possible, un changement de véhicule.

Concernant l'aide à la conversion pour les entreprises, L'aide a pour objectif d'accompagner le renouvellement du parc automobile des personnes morales de droit privé, complémentaires aux aides d'État. Elle est déclinée en deux dispositifs :

- Une aide à l'achat ou à la location d'un véhicule propre neuf ou d'occasion (essence Crit'Air 1 ou 0)
- Une aide à l'achat d'un vélo-cargo ou d'un VAE
- Une aide auetrofit, soit un changement du moteur thermique d'un véhicule par un moteur électrique ou GNV

Les conditions principales d'éligibilité sont les suivantes :

- Employer moins de 250 salarié-es.
- Avoir un chiffre d'affaire qui n'excède pas 50 M€ ou un total de bilan inférieur à 43 M€ sur la dernière année complète précédant la demande
- La revente, la mise à la casse ou le changement de moteur d'un véhicule professionnel interdit in fine dans la ZFE-m
- Avoir le statut de personne morale de droit privé, dont la domiciliation, le siège social, ou un établissement secondaire, une succursale, est situé sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg

Cette aide sera plafonnée à 40% du prix d'achat du véhicule HT et allouée dans le respect des règlements européens en matière d'aides aux entreprises.

Pour l'aide à la reconversion d'un véhicule léger, utilitaire léger, poids lourd ou autocar, les montants sont les suivants,:

Catégorie de véhicule	Véhicule Crit'Air 1 (GNV, GPL, essence, hybride)	Véhicule électrique	Véhicule hydrogène
Véhicules légers	1 500€		
Petit VUL < 3,5 t	4 000€*	4 000€	6 000€
Grand VUL / petit PL 3,5-7,5 t	8 500€	8 500€	10 000€
PL > 7,5 t et autocars	15 000€	15 000€	15 000€

*Sauf essence (1 500€)

Les montants de l'aide pour la reconversion vers un vélo-cargo:

Vélo à assistance électrique	500€
Vélo cargo /triporteur/ remorque	500€
Vélo cargo /triporteur/ remorque à assistance électrique	1 000€

Les montants de l'aide au rétrofit, cumulable avec celle proposée par l'Etat:

Catégorie de véhicule	Adaptation GNV	Adaptation GPL	Adaptation électrique
Véhicules légers	2 500€	2 500€	2 500€
Petit VUL < 2,5t	4 000€	3 000€	4 000€
Grand VUL / petit PL 2,5-7t	4 000€	3 000€	6 000€

Au-delà des aides, les enjeux de délais de livraison de nouveaux véhicules, le fait que beaucoup d'entreprises louent plutôt qu'acheter, la mise en place de dérogations si aucune offre alternative n'existe, la mise en place de prestations pointues de conseil grâce à un partenariat en cours de montage entre la collectivité et les chambres consulaires, tout cela est issu de ce travail avec les représentants des acteurs économiques.

Optimix est le nom donné à la démarche d'accompagnement des employeurs dans la réalisation des plans de mobilité. Elle comporte une phase de conseil, la mise à disposition d'une plateforme numérique permettant de réaliser le diagnostic de mobilité des salarié·es, d'envoyer des fiches individuelles d'itinéraires et de rédiger le plan d'actions. La démarche Optimix accompagne aussi les employeurs lors de l'animation de temps forts autour de la mobilité. L'objectif affiché d'Optimix est d'accompagner les salarié·es à changer de comportement de déplacement et à limiter les trajets en voiture seul (autosolisme).

Au 1er janvier 2021, 84 employeurs avaient signé une convention Optimix pour bénéficier de la plateforme numérique du même nom. Une version améliorée de l'outil numérique Optimix v2 est actuellement en cours de test. L'accompagnement par l'Eurométropole de Strasbourg de la mise en place de plans de mobilité par les entreprises permettra aussi de créer les meilleures conditions à l'intégration du Forfait Mobilité Durable issu des dernières évolutions réglementaires.

Concernant l'approvisionnement des chantiers ayant lieu sur le territoire de l'Eurométropole et étant donc concernés par la mise en place de la ZFE-m, l'Eurométropole de Strasbourg a introduit sur ses marchés publics des clauses environnementales, ce qui a permis d'arriver à des solutions très innovantes, comme par exemple la livraison par barges fluviales puis par vélo cargo de matériaux pour les travaux du quai des bateliers. Plus globalement, selon la diversité de la localisation géographique et l'ampleur du chantier, les solutions sont multiples et seront à travailler avec l'ensemble des filières pour limiter les nuisances.

La mise en place de la Zone à Circulation Restreinte sur la Grande Ile de Strasbourg a d'ores et déjà permis de réfléchir à de nouvelles façons de résoudre la problématique dite « du dernier kilomètre ». En effet, désormais les véhicules de livraison ont des créneaux horaires resserrés pour pouvoir livrer les entreprises, et ont donc dû trouver de nouvelles solutions pour approvisionner les commerces et les chantiers en dehors de ces horaires. Cité précédemment, la société Urban Logistic Solution (ULS) livre la grande île par bateaux, en lien avec des vélos cargos qui assurent le dernier kilomètre. Mais il y a aussi des logisticiens qui ont positionné des espaces logistiques de proximité où des utilitaires légers électriques ou au gaz passent le relais à des vélo-cargos pour les livraisons dans la grande île.

Enfin, des Groupes de Travail sont en cours pour répondre au plus près au besoin d'accompagnement des entreprises.

Les effets pervers et paradoxes

Propositions de la conférence citoyenne :

- Encourager le rétrofit pour éviter d'amener des véhicules en capacité de rouler à la casse
- Privilégier la mise en place d'une aide à l'achat de vélo musculaire plutôt qu'électrique
- Encourager les mobilités actives en développant des infrastructures favorables aux piétons et vélos, tout en réduisant la place de la voiture à travers la mise en place de pistes cyclables, de passages adaptés (moins de feux rouges, adapter les feux rouges aux cyclistes avec par exemple l'autorisation de tourner à droite ou d'autres signalétiques spécifiques).
- Mettre en place une politique volontariste et ambitieuse de développement des infrastructures pour renforcer le développement des mobilités douces.
- Aider les habitant·es /entreprises faisant le choix d'une mobilité par traction animale.

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

La conférence citoyenne a permis de voir que la mise en place de la ZFE-m pose question auprès des citoyen.nes quant au paradoxe écologique qu'elle peut engendrer. Plusieurs points concrets permettent de répondre aux propositions ci-dessus.

Le rétrofit est une solution de recyclage permettant de donner une seconde vie à son véhicule (limitation de l'énergie grise émise pour la construction du véhicule) en remplaçant un moteur thermique (essence ou diesel) par un moteur électrique à batteries ou à hydrogène (pile à combustible) voire vers un moteur thermique gaz. C'est une solution de mobilité durable qui permet de réduire son empreinte carbone.

Depuis le 4 avril 2020, la législation française est en accord avec la possibilité de transformer son véhicule thermique en véhicule électrique. Le rétrofit doit être fait par des professionnels qualifiés. Il est indispensable qu'ils aient obtenu l'autorisation d'homologation auprès de l'UTAC (Organisme Technique Central du contrôle technique des véhicules)

Le rétrofit vers le bioéthanol par exemple, plus globalement vers les biocarburants, ne permet pas de changer la vignette Crit'Air. C'est un gain économique de 50% à la pompe comparativement au prix de l'essence dès son installation. Cela engendre certes une légère surconsommation qui est compensée par le faible coût à la pompe. D'un point de vue climat, le bioéthanol, qui est un carburant végétal et non issu du pétrole, permet d'améliorer le bilan carbone (CO2) et donc l'impact sur le climat, mais ne modifie pas les émissions polluantes (Nox et particules) du moteur concerné.

En revanche, le rétrofit vers un moteur électrique ou GNV permet d'obtenir un véhicule Crit'Air 1 ou 0. Il existe des aides au rétrofit vers des moteurs électrique ou GNV. Pour l'aide EMS au rétrofit d'un véhicule léger ou utilitaire léger à usage personnel, cumulable avec celle proposée par l'État, le montant unique sera de 2 500 € pour les personnes ayant un revenu fiscal de référence inférieur à 20 966 € par part. Pour les professionnel·les, l'aide au rétrofit sera la suivante :

Catégorie de véhicule	Adaptation GNV	Adaptation GPL	Adaptation électrique
Véhicules légers	2 500€	2 500€	2 500€
Petit VUL < 2,5t	4 000€	3 000€	4 000€
Grand VUL / petit PL 2,5-7t	4 000€	3 000€	6 000€

On notera aussi que désormais les constructeurs automobiles doivent porter à 95% le taux de recyclage et de valorisation de leurs véhicules, conformément à la directive européenne relative aux véhicules hors d'usage (VHU). De plus, si le passif carbone d'un véhicule électrique avant sa mise en circulation est deux fois plus important que pour un équivalent thermique, cela se dilue à l'usage. En effet, son efficacité énergétique permet de rattraper ce passif après environ 20 000 à 30 000 km selon le modèle. Il n'en reste pas moins qu'aucune énergie n'est réellement « propre », et que réduire la consommation énergétique est la priorité (moins de déplacements obligés, déplacements plus courts, meilleurs taux d'occupation des véhicules, allègement des véhicules...) avec la mise en place d'un mix énergétique permettant, y compris sur la mobilité, de ne pas être dépendant d'une seule source d'énergie (pétrole) pour accroître les capacités de résiliences du territoire à toute crise énergétique.

Concernant les vélos, on sait, grâce à différentes enquêtes de mobilité, qu'il y a une réticence de la part des citoyen·nes à utiliser le vélo pour plus de 10 km. L'aide à l'achat de Vélo à Assistance Électrique, ainsi que le déploiement de pistes cyclables et d'infrastructures continues, sécurisées et adaptées permettent de répondre à cela. Le plan vélo a pour objectif d'ajouter 120 kilomètres de pistes cyclables supplémentaires au réseau existant en 5 ans, et d'atteindre 20% de part de déplacements à vélo d'ici à 2030, cette part étant actuellement de 11%. Cette politique d'accompagnement permet de s'adresser à toute la population, d'une part parce que l'aide s'appuie sur les quotients familiaux, et d'autre part parce que l'on touche une partie importante de la population ne pouvant se déplacer à vélo mécanique sur des distances trop grandes.

L'échelle d'action de l'Eurométropole est son territoire global, avec donc la réflexion de permettre des liaisons inter couronnes. Cependant, à l'échelle des communes, et donc de distances à parcourir moins longues, des aides pour les vélos mécaniques peuvent trouver leur place. D'ores et déjà plusieurs communes de l'Eurométropole attribuent des aides à l'acquisition de vélos mécaniques.

Enfin, la question de la mobilité par traction animale est difficile à intégrer dans nos villes où de nombreux types de flux différents se croisent déjà. Les cyclistes, piétons et véhicules motorisés ne permettent pas une cohabitation apaisée avec la traction animale. De plus, de nombreuses autres problématiques se posent, en terme sanitaire, de stationnement, de sécurité, de bien-être animal, etc.

Renforcer les infrastructures et les services

Propositions de la conférence citoyenne :

- Mettre en place une politique d'aménagement du territoire : localisation des emplois et des logements en fonction de leur accessibilité
- Supprimer toutes les doubles voies voitures dans le cœur de ville, pour faire place à de nouveaux usages
- Mettre en place des Zones à Trafic Limité en plus de la ZFE-m pour aider au changement de pratiques
- Tracer une ceinture autour de Strasbourg (intégrant l'Allemagne) et permettant d'éviter le centre de l'EMS à tous les usager-es qui le souhaiteraient
- Imaginer de nouvelles façons de se croiser pour les différents modes de transports
- Mettre en place des trains ou bus 24h sur 24h
- Aménager une voie sur l'autoroute pour les véhicules électriques et hybrides
- Favoriser et harmoniser le télétravail pour réduire la quantité de véhicules sur les routes
- Imaginer un réseau de voies cyclables très performant, donnant la priorité aux 2 roues à tous les carrefours et pourquoi pas des couloirs cyclables couverts, empêchant d'arriver mouillé à destination
- Financer la recherche sur des protections de pluie/vent ingénieuses pour favoriser les modes de déplacements doux : système de protection contre la pluie aux feux-rouges pour les vélos par exemple, aide à l'équipement des habitant-es pour acheter des habits techniques de pluie...
- Promouvoir la mutualisation et la concentration des flux

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

C'est par l'aménagement et le développement d'infrastructures que l'Eurométropole pourra mettre en place un cadre de déplacement agréable et praticable par tou-ttes, permettant un changement de pratique de mobilité.

Approuvé le 16 décembre 2016, le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de l'Eurométropole de Strasbourg a été modifié le 25 juin 2021. Il a pour objectif de définir un projet de territoire à l'échelle de l'Eurométropole de Strasbourg, en matière d'environnement, de déplacements, d'habitat et d'économie et d'établir les dispositions réglementaires pour sa mise en œuvre.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) est l'un des documents qui compose le PLUi. Il exprime la vision stratégique du développement de l'agglomération à l'horizon 2030-2035 et fixe les grandes orientations retenues par la collectivité pour le développement et l'aménagement du territoire de l'Eurométropole, notamment en matière d'habitat, de transport, d'économie et d'environnement. Les 3 grandes orientations du PADD sont « une métropole européenne, rhénane, attractive, d'influence », « une métropole des proximités » et « une métropole durable ». Ces orientations se déclinent en objectifs qui sont les suivants :

Une métropole européenne, rhénane, attractive, d'influence :

- Renforcer l'attractivité régionale et internationale de l'agglomération
- Inscrire le développement de l'Eurométropole dans un bassin de vie plus large et transfrontalier
- Renforcer l'attractivité résidentielle et répondre aux évolutions des modes de vie

Une métropole des proximités :

- Proposer une offre d'habitat suffisante et diversifiée pour tous
- Améliorer la qualité de vie et l'offre de services
- S'enrichir de la diversité des territoires
- Donner toute sa place aux espaces naturels et constituer la trame verte et bleue

Une métropole durable :

- Préparer le territoire à une société sobre en carbone
- Donner toute sa place à l'agriculture
- Développer le territoire en maîtrisant l'étalement urbain et la consommation foncière

C'est en s'inscrivant dans le PLUi que les propositions précédentes peuvent être lues. Ainsi, l'optimisation des déplacements, l'aménagement du territoire, les infrastructures permettant une multimodalité apaisée sont déjà intégrés dans le PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg. Celui-ci a en effet été portée par une véritable ambition intercommunale, et s'est nourri de la richesse et de la diversité des travaux déjà menés (ex. Écocités, Plan Climat, Programme Local de l'Habitat, Strasbourg Eco 2020, Schéma de Transport 2025). Vous pouvez trouver plus d'informations à ce sujet sur www.strasbourg.eu.

Les autres propositions sont à analyser au cas par cas, et sont des outils pour une ville apaisée et une qualité de l'air améliorée. La Zone à Faibles Émissions mobilité de l'Eurométropole de Strasbourg est l'un des outils qui permet d'arriver à ce résultat, cependant il en existe d'autres que nous retrouvons dans les propositions ci-après.

Les Zones à Trafic Limité (ZTL) sont des zones où l'accès est restreint à certains types d'usagers de véhicules routiers dans le but d'apaiser la circulation dans la zone, en réorganisant la mobilité en faveur des transports en commun et des mobilités actives (dont la marche et le vélo). Ces restrictions concernent avant tout le type d'usages (résident, visiteur, livraison de marchandises, transport public), mais peuvent aussi se traduire par des restrictions sur le gabarit et le type du véhicule. L'objectif est d'améliorer la qualité de vie et de participer à la sauvegarde du patrimoine à travers une diminution du trafic routier dans la zone.¹ Actuellement la France compte 2 ZTL, à Nantes et Grenoble.

À Strasbourg, on trouve une Zone à Circulation Restreinte (ZCR). C'est dans le cadre de « Strasbourg Ville et Eurométropole respirables » qu'une ZCR a été décidée par une délibération du 23 octobre 2017 sur le périmètre de la Grande-Ile de Strasbourg pour les véhicules de livraison. Cette zone concentre 8% de l'activité de livraison de l'Eurométropole, qui émettent 18% des émissions d'oxyde d'azote sur ce périmètre, qui ne représente que 0,3% de la superficie de la métropole. Le déploiement de cette

¹ ADEME, 2019, État de l'art sur les objectifs recherchés, les modalités de mise en œuvre et les impacts sur la qualité de l'air des ZTL

zone a débuté en 2018 avec les véhicules de livraisons (Véhicules Utilitaires Légers (VUL)) et Poids Lourds (PL)) non classés et Crit’Air 5, et en septembre 2019 pour les véhicules Crit’Air 4. De plus, les véhicules de livraison ne sont autorisés que de 6h à 10h30 pour les véhicules vignettes 3 et 4, et de 6h à 11h30 pour les véhicules propres (Vignettes 1 et 0). Désormais des vélos cargos sillonnent la Grande-Île toute la journée pour apporter des livraisons, et depuis juillet 2020, la société Urban Logistic Solution (ULS) livre la grande île par bateaux, avec le dernier kilomètre assuré par des vélos cargos. Cela illustre le report modal des véhicules les plus polluants vers des mobilités plus douces qui a eu lieu.

La suppression des doubles-voies voitures dans le cœur de ville pour laisser place à de nouveaux usages est décidée au cas par cas. C’est ainsi que l’avenue des Vosges a été aménagée pour laisser plus de place aux mobilités douces. La suppression des deux voies dédiées aux voitures ne peut être définie comme une règle générale compte tenu des impacts sur le plan de circulation de l’ensemble de la métropole. Toutefois, les villes de cœur de métropole, notamment Strasbourg et Schiltigheim, portent l’ambition d’apaiser les circulations dans les zones centrales. Cet apaisement se traduit par un nouveau partage de l’espace public laissant plus de place à la végétalisation, aux espaces de vie, à la marche et au vélo ainsi qu’aux transports collectifs tels que le tramway. Des concertations spécifiques sont alors conduites à l’échelle des projets.

Comme indiqué page 46, l’Eurométropole met en place un ambitieux plan vélo qui permettra d’engager la réalisation de 100 M€ de nouvelles pistes ou voies cyclables sur tout le territoire d’ici la fin du mandat. En outre, l’augmentation de la cadence des trains et des cars interurbains ainsi que la mise en place d’une voie réservée aux transports en commun et au covoiturage sur la M35 permettent d’offrir des alternatives à l’automobile à l’échelle du bassin de vie de l’Eurométropole.

En conclusion, la Zone à Faibles Emissions mobilité se met en œuvre en cohérence avec le déploiement des infrastructures en cours de l’Eurométropole, et permet d’accélérer ou de renforcer certains aspects.

Faire connaître les modes alternatifs et leur efficacité

Propositions de la conférence citoyenne :

- Sensibiliser aux coûts des différents modes à travers un comparateur de coûts
- Communiquer largement à travers un guide sur les solutions de mobilité existantes et les bonnes pratiques (exemple sur le Pass Mobilité et son intérêt)
- Adapter le Pass Mobilité aux usages
- Organiser une journée “automobile” pour la sensibilisation des usager-es à tous les enjeux, impacts et risques liés à ce mode de déplacement
- Développer massivement le chèque mobilité permettant de donner la possibilité d’aller vers un mode alternatif à la voiture individuelle
- Assurer une meilleure diffusion du forfait mobilité durable par les employeurs
- Promouvoir l’éducation à la multimodalité pour les cyclistes et piétons
- Créer avec le concours de la future agence du climat, un livret Mobilités d’accompagnement personnalisé pour chaque foyer en fonction des besoins et de la situation de chacun de ces membres. Ainsi tout un chacun pourra choisir en connaissance de cause sa solution optimale pour son besoin particulier du moment.
- Formation de personnes relais dans les communes pour aider à la prise en main des applications CTS, Fluo, etc.

Réponses de l’Eurométropole de Strasbourg :

Pour faire connaître les modes alternatifs et leur efficacité, différentes actions vont être menées par l’Eurométropole de Strasbourg. Différents types de communications vont être déployés, ainsi que différents accompagnements, dans l’objectif de permettre à chacun-e de trouver la mobilité qui lui convient.

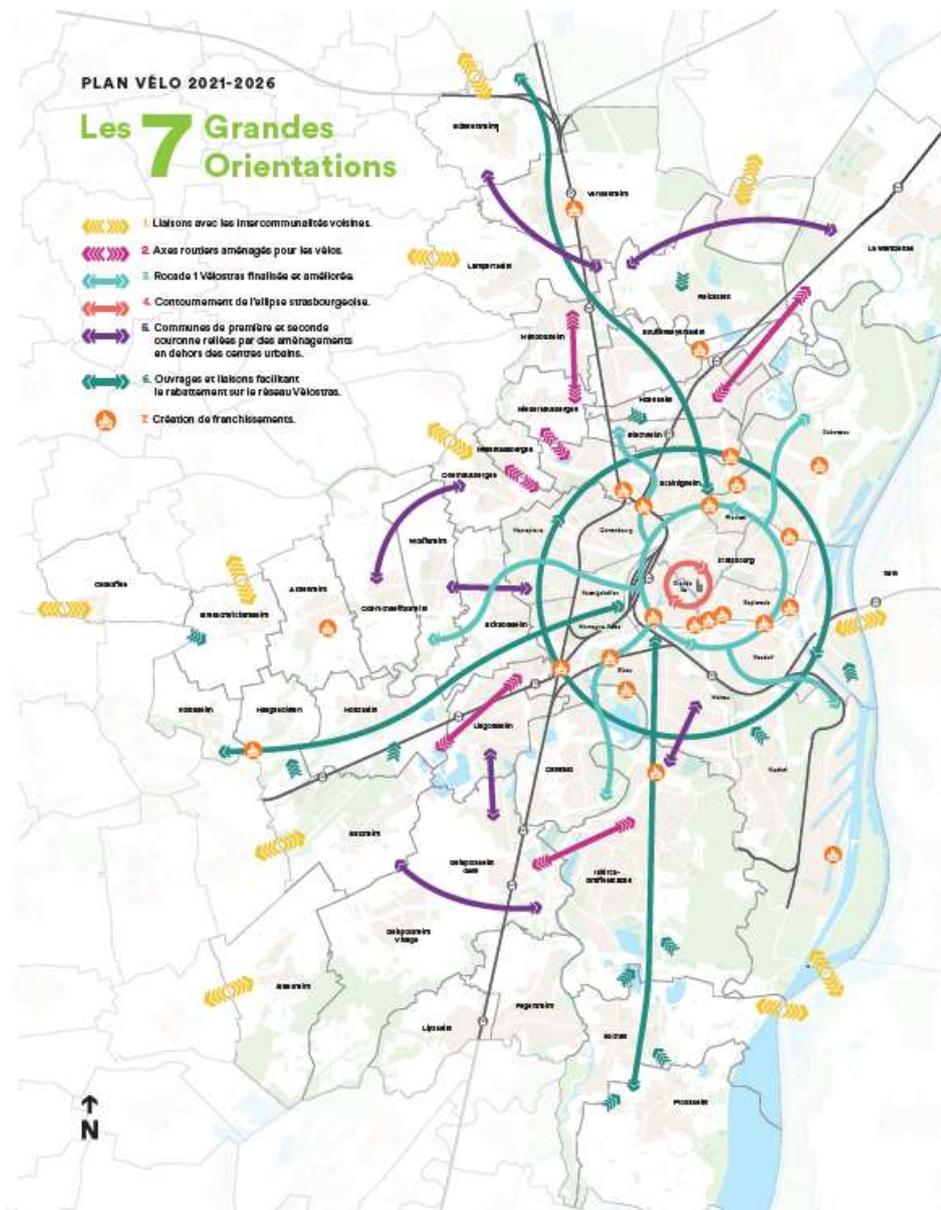
Tout d’abord, l’Eurométropole travaille à mieux diffuser l’information auprès de chaque habitant-es du territoire. À l’ouverture de la conférence citoyenne, une plaquette d’explication sur la ZFE-m a été diffusée dans toutes les boîtes à lettres de l’Eurométropole, accompagnée d’une campagne de communication multi-support pour toucher un maximum de public. Toutefois, la conférence citoyenne a permis d’observer que de nombreuses personnes n’ont pas connaissances des solutions de mobilités existantes. Ainsi, une nouvelle plaquette d’explication sur la ZFE-m sera publiée en fin d’année pour expliquer clairement comment la ZFE-m va se déployer, et quelles solutions de mobilité existent. Ce guide, évoqué précédemment, permettra une prise en main rapide des différentes façons de se déplacer qui peuvent exister sur le territoire de l’Eurométropole.

Ensuite, dans le cadre de l’Agence Locale pour le Climat, des conseiller-es en mobilité permettront à chaque habitant-e d’échanger autour de leur mobilité, et d’être aidé-es dans leurs prises de décision, au cas par cas. Par ailleurs, ce conseil, qui pourra également être assuré par d’autres opérateurs référencés, sera un passage obligé pour celles et ceux souhaitant percevoir les aides de l’Eurométropole. Enfin, l’Eurométropole continuera de promouvoir le déploiement des plans de mobilité dans les entreprises grâce à Optimix, afin de sensibiliser et d’accompagner ces dernières et leurs salarié-es vers des solutions alternatives à la voiture individuelle.

Par ailleurs, afin de permettre plus de flexibilité dans le choix des modes de transports, notamment en fonction du motif, du lieu et de l'horaire du déplacement, le Pass Mobilité va être revu, pour répondre plus précisément aux évolutions des besoins et usages des habitant-es de l'Eurométropole.

En parallèle de ses propres actions, l'Eurométropole soutient financièrement des associations comme le CADR (Comité d'actions des deux-roues) qui développent des actions pour promouvoir la pratique cyclable.

Enfin, faire connaître les modes alternatifs ne suffit pas, il faut créer un environnement dans lequel les gens se sentiraient en sécurité pour tester de nouveaux modes, se déplacer différemment. Ainsi, pour limiter les conflits piétons vélos, un plan vélo ambitieux a été mis en place, avec un projet de ring vélo autour du centre-ville pour limiter le nombre de cycliste qui traverse le centre. Une nouvelle version du plan piéton permettra aussi de faciliter les déplacements à pied. Dans le cadre du conseil en mobilité, l'objectif est de permettre à chacun-e de se saisir du large éventail des modes de transport existants sur l'Eurométropole. Cela permettra à chacun-e d'avoir une pratique de sa mobilité multimodale, à son rythme.



Assurer l'Intermodalité et l'interopérabilité des différents réseaux de transport

Propositions de la conférence citoyenne :

- Développer une application multimodale indiquant les avantages financiers des transports en commun, les gains en termes d'émissions par mode, etc.
- Développer des places réservées aux vélos dans les trams et bus pour éviter de multiplier les vélos en stationnement dans l'espace public, et ce même aux heures de pointe.
- Garantir l'accès aux P+R et la transition avec les autres modes de transport
- Développer des bus-remorques pour accueillir les vélos à l'avant ou à l'arrière du véhicule sur des trajets plus longs
- Faciliter l'accès aux gares en modes actifs (vélo/piétons)
- Accorder les horaires des bus et ceux des trams, pour pouvoir mieux assurer les correspondances
- Développer l'intermodalité en première et deuxième couronne urbaines, au-delà du tram
- Développer l'intermodalité avec des parkings en silos en entrée de ville
- Développer le stationnement aux abords des gares
- Développer des "Tram-vélos" avec par exemple une fréquence d'1/10
- Établir un partenariat durable avec la SNCF et la Région Grand Est pour multiplier le nombre de TER, notamment aux heures de pointe
- Donner une plus large place aux Engins de Déplacement Personnel Motorisés (par exemple : trottinette, gyropode, ...), permettre à ceux-ci une plus grande liberté de circulation comme l'interdiction de circuler hors ville en l'absence de voie cyclable alors que les cycles peuvent emprunter les départementales et nationales
- Mettre en place du canoë-partage sur l'Ill.

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

Avant de revenir plus précisément sur les préconisations, il convient de définir quelques termes. L'intermodalité correspond à la combinaison de plusieurs modes de transport au cours d'un même trajet, pour les marchandises ou les voyageurs. En revanche, la multimodalité s'appuie sur la possibilité de choisir entre différents modes de transports pour effectuer un même trajet. Ainsi, si je vais au travail en prenant le train puis le vélo, on parle d'intermodalité, par contre si je vais au travail parfois en voiture, parfois en vélo, on parle de multimodalité.

Ainsi dans l'Eurométropole, tant la multimodalité que l'intermodalité sont rendues possible, grâce au développement d'infrastructures (pistes cyclables, réseau tram/bus, P+R, etc.) et de services (Vélhop, Citiz, TAD, etc.) déployés sur tout le territoire.

Concernant les applications tout d'abord, les usagers ont accès à plusieurs solutions numériques leur permettant de prévoir leur itinéraire, et de choisir le mode de déplacement le plus adapté. Certaines de ces applications sont privées, d'autres sont développées en partenariat avec l'Eurométropole de Strasbourg.

On peut notamment citer la toute dernière version de l'appli CTS qui permet d'avoir l'information en temps réel sur le réseau de transports en commun, mais aussi la disponibilité dans les P+R et des

stations Vél'hop, les emplacements Citiz et Yea, et permet d'acheter des titres pour se déplacer sur les lignes urbaines, interurbaines et avec le transport à la demande Flex'hop.

La réflexion est engagée pour qu'à termes, les usagers puissent bénéficier d'un outil qui agrège les offres et les titres de toute l'offre existante à l'échelle de l'Eurométropole.

L'Eurométropole de Strasbourg est également partenaire du système régional d'information multimodale Fluo.eu. Fluo.eu centralise l'information sur l'offre de transport organisée par la Région Grand Est : transport ferroviaire régional, transport interurbain, ainsi que le transport scolaire. Fluo.eu calcule tous vos itinéraires porte à porte, sur le territoire du Grand Est et alentours, en combinant l'ensemble des modes de transport disponibles : transport public régional et urbain, vélo, covoiturage, autopartage, véhicules individuels, etc. Cependant, aujourd'hui Fluo ne permet pas une comparaison tarifaire, car les grilles tarifaires sont établies par chaque Autorité organisatrice. Cependant, dans le cadre de la mise en place de la ZFE-m, les conseillers en mobilité, permettront d'analyser les différentes possibilités de chacun·e pour une meilleure compréhension.

Le vélo, de la trottinette, gyropodes et autres sont une des solutions de mobilité permettant d'avoir une pratique intermodale de sa mobilité. En revanche, pour une cohabitation apaisée avec les autres modes, il convient de respecter certaines règles. Ainsi, les vélos et les trottinettes non pliés sont interdits dans les trams du lundi au samedi de 7h à 9h et de 17h à 19h. Le reste du temps ils ne sont autorisés que si l'affluence le permet et dans la limite de deux vélos aux emplacements prévus à cet effet au niveau de la dernière porte de la rame. En cas de problème technique (pneu crevé par exemple) et si l'affluence le permet, il est possible de monter dans le tram avec son vélo en heure de pointe.

Le dimanche, les vélos sont autorisés toute la journée et ne sont pas limités à 2 par rame mais doivent tenir compte de la place disponible. Les trottinettes et vélos pliés sont autorisés à toutes les heures à condition de ne pas être plus encombrant qu'une valise. Les vélos cargo et les cyclistes livreurs professionnels ne sont pas admis dans les trams.

Ces règles sont mises en place car la présence des vélos dans les bus et trams pose des problèmes de sécurité, notamment en cas de freinage brutal, et d'encombrement des rames au détriment des autres usagers. Ainsi l'Eurométropole s'efforce de développer l'intermodalité vélo + tram/bus en équipant les parkings relais de zones de stationnement sécurisées pour les vélos, en équipant les arrêts tram et les principaux arrêts bus d'arceaux à vélos. Par ailleurs, et notamment dans le cadre de la démarche Optimix, la collectivité propose aux entreprises, via VélHop, de louer des flottes de vélos pour leurs salarié·es tant pour leurs déplacements professionnels que domicile travail, pour des trajets simples ou combinés avec le tram. Ainsi, plutôt que de mettre son vélo dans le tram, un·e salarié·e pourrait stationner ce dernier à sa station tram de départ et récupérer un vélo de la flotte de son entreprise stationné à sa station de descente, pour ensuite pour effectuer le reste de son trajet jusqu'à son lieu de travail.

Concernant l'articulation entre les transports en commun urbains (tram et bus de la CTS) et interurbains (cars du Réseau 67 et trains TER), l'Eurométropole et la région Grand Est ont engagé une démarche partenariale afin de construire un Réseau Express Métropolitain Européen dont l'objectif est de proposer une véritable alternative transport en commun aux résident·es du bassin d'attractivité de l'agglomération strasbourgeoise. Concrètement, il s'agit d'augmenter la fréquence et l'amplitude horaire des lignes de cars interurbains et des trains TER avec des trains et des cars plus nombreux et

plus souvent et des horaires permettant de faciliter les correspondances entre trains, cars, bus et tram. Ce dispositif s'accompagnera notamment d'aménagements de P+R, de parkings dans les gares, de nouvelles dessertes et nouveaux arrêts des cars dans l'Eurométropole, de créations de couloirs pour les cars (comme par exemple sur la M351 – ex autoroute A351) pour fiabiliser les temps de parcours des lignes interurbaines.

Par ailleurs, le développement du réseau de transport collectif évolue aussi depuis plusieurs années pour couvrir encore plus le territoire et permettre à un plus grand nombre de l'utiliser. Si le réseau tram, BHNS et bus constitue l'armature principale de l'offre en desservant les zones les plus denses, ce dernier est désormais complété par l'offre Flexhop (transport à la demande) permettant ainsi de proposer une véritable offre dans les secteurs à plus faible densité ; en clair, des solutions de transport collectifs complémentaires afin de couvrir l'ensemble du territoire de l'Eurométropole sont déjà déployées et le seront encore à l'avenir.

Concernant le rabattement vers les 13 gares de l'Eurométropole, le plan vélo prévoit de les améliorer, comme le SRADDET (Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire), porté par la Région, prévoit de le faire pour les gares situées hors de l'Eurométropole.

Enfin, concernant les Engins de Déplacements Personnels Motorisés, la Loi d'Orientations des Mobilités définit leurs conditions de circulation. En effet, depuis 2019, le code de la route reconnaît les EDPM comme une nouvelle catégorie de véhicules et en définit le statut. Il fixe notamment leurs caractéristiques techniques, les règles de circulation et de stationnement et précise les sanctions en cas de non-respect de ces règles. L'objectif est de lutter contre les comportements dangereux observés, de promouvoir une utilisation responsable et plus sûre de ces engins et de retrouver un usage apaisé des trottoirs pour les piétons, et en particulier les plus vulnérables : personnes âgées, enfants, personnes en situation de handicap, etc. Ainsi, par exemple, les EDPM ne peuvent pas rouler sur les trottoirs mais le peuvent sur les pistes cyclables en ville, et sont interdits sur les routes hors agglomérations.

Concernant les vélos dans les bus ou les « bus équipés de remorques pour vélo », là encore, au-delà des problèmes d'encombrement, de sécurité, une telle offre impacterait fortement les temps de trajet des bus (temps supplémentaires pour charger / décharger les vélos) rendant de fait moins attractifs les bus. Comme pour le tram, la solution privilégiée par la collectivité est de favoriser l'intermodalité notamment en installant des arceaux à vélo à proximité des arrêts bus.

Enfin, la gestion des voies navigables ne relève pas des compétences de l'Eurométropole de Strasbourg, mais de Voies Navigables de France (VNF) ; c'est dans le cadre du partenariat entre l'Eurométropole et VNF que la question du « canoë partage » peut-être traitée.

Garantir la sécurité, le civisme, la cohabitation entre les modes de transports

Propositions de la conférence citoyenne :

- Renforcer la sécurité dans les transports en commun.
- Travailler sur le sentiment de sécurité, notamment la nuit dans le tram.
- Sécuriser les pistes cyclables.
- Renforcer l'éducation des cyclistes pour renforcer accroître la cohabitation avec les piétons.
- Instaurer des pancartes "ralentir" pour les vélos dans les grands espaces piétons.
- Instaurer et sécuriser des parkings à vélos.
- Fluidifier le trafic.
- Augmenter le nombre de stations de trams et la fréquence des trams le soir, pour la sécurité des femmes.
- Généraliser les zones 30 dans l'ensemble des territoires urbains de l'EMS.
- Mettre en place des feux verts clignotants selon le modèle autrichien.

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

Garantir la sécurité, le civisme et la cohabitation entre les modes de transports est l'affaire de toutes. Une étude de la société Nextbase¹ met en avant l'importance de la prise de responsabilité individuelle : « On est le chauffard de l'autre, c'est-à-dire que quand on est piéton on reproche souvent aux cyclistes d'être dangereux, quand on est cycliste on reproche aux automobilistes d'être dangereux, et les automobilistes reprochent à tous les autres de l'être. ». Pour adresser cette problématique, l'Eurométropole met en place des services et infrastructures permettant de garantir un cadre de mobilité sur et apaisé pour chacun-e.

De nombreuses actions et aménagements réalisés ont permis de redonner une vraie place aux piétons dans l'espace public. Les zones de rencontres réalisées à Strasbourg comme en cœur de villes et villages invitent à un partage plus optimal de la chaussée. Les « rues-écoles », fermées ponctuellement à la circulation automobile sécurisent les espaces aux abords des écoles.

Le réseau Vélostras se déploie pour proposer des infrastructures et un réseau hyper-structurant à la fois qualitatif, large, rapide et sûr. Ce réseau est susceptible de convaincre de nouveaux publics à s'emparer du vélo. Une nouvelle réaffectation de l'espace par une optimisation du stationnement voiture et une pacification du trafic, notamment en périphérie, doivent permettre de redonner de la place et de la sécurité aux piétons et aux cyclistes dans l'accès à toutes les centralités. L'implication des habitant-es dans la mise en œuvre d'aménagement légers doit permettre de renforcer l'acceptabilité et la faisabilité des actions réalisées.

La police de circulation relève de la compétence de chaque commune. Néanmoins, sur l'Eurométropole de Strasbourg, l'ensemble des voies de desserte sont systématiquement réaménagés en zone 30 (ou zone de rencontre) en y intégrant un périmètre élargi. En début de mandat, 46,65% des voiries (hors réseau autoroutier sur l'EMS) étaient limités à 30 ou moins (source enquête du club

¹L'étude d'OpinionWay pour Nextbase a été réalisée auprès de 1037 personnes résidant dans une agglomération comptant 50 000 habitant-es ou plus, issu d'un échantillon de 1969 personnes, représentatif de la population française âgée de 18 ans ou plus.

2019). Comme suggéré dans les propositions, l'objectif de la collectivité est bien de faire progresser cette part.

Le respect de la vitesse réglementaire est un enjeu important notamment du plan piéton strasbourgeois. Il passe tout d'abord par la légitimation de celle-ci en offrant des alternatives satisfaisantes (augmentation de l'offre de stationnement vélo en bordure du secteur piétonnier, réalisation d'une piste cyclable structurante contournant celui-ci, réalisation d'itinéraire privilégié en son cœur dit itinéraire malin) mais aussi par l'information. La collectivité prendra en compte la suggestion des panneaux « ralentir » en remplaçant les panneaux d'entrée de zone piétonne, le tout dans l'échéance du mandat. La mise en place de feu vert clignotant comme en Autriche (le feu vert clignote quatre fois avant de passer au orange puis au rouge) n'est pas possible sur l'Eurométropole de Strasbourg pour une raison juridique. En effet, la France a signé la convention de Vienne qui réglemente les feux de circulation tricolores, et l'Autriche a quant à elle demandé une dérogation pour la mise en place de sa phase « clignotante ».

Concernant la sécurité dans les transports en commun, des agents de médiation circulent régulièrement. De plus, des actions communes sont faites par la Police municipale et les agents de la CTS; des agents circulent, tant en tenue qu'en civil pour garantir un cadre sûr à toutes et tous.

Aujourd'hui, le réseau de tram étant saturé à Homme de fer, il n'est pas possible d'augmenter sa fréquence. Le projet de maillage du centre-ville accompagnant l'extension du tram vers Schiltigheim et Bischheim permettra de desserrer le nœud à Homme de Fer. Cependant, le réseau nuit sera adapté dans le cadre de la mise en œuvre de la ZFE-m, avec une amplitude horaire plus importante, et un développement du réseau nuit à proprement parler.

Enfin, pour assurer une plus grande sécurité des femmes dans les transports en commun, le service de la CTS de descente à la demande, testé sur la ligne 24 qui relie l'arrêt "Ancienne douane" à "Neuhof Stéphanie" (via Stade Walter), offre aux femmes la possibilité de demander à descendre entre deux arrêts pour leur permettre de se rendre au plus près de leur destination. Ce service sera élargi à d'autres lignes avec la mise en œuvre de la Zone à Faibles Émissions-mobilité. Les femmes pourront, lors de leur montée dans le bus, ou au plus tard un arrêt avant le point de descente souhaité, signaler au conducteur leur souhait de bénéficier du service d'arrêt à la demande pour être déposées entre deux arrêts de la ligne. Afin de garantir des conditions de sécurité optimales, la CTS a établi des consignes très strictes auxquelles le conducteur ne peut déroger, tenant compte de la configuration de la voirie sur l'itinéraire emprunté par la ligne de bus. La descente devra être effectuée à des emplacements précis entre les arrêts, identifiés par le conducteur.

Véhicules individuels, propres, autopartage et covoiturage

Propositions de la conférence citoyenne :

- Favoriser les locations longue durée pour les véhicules électriques (pour éviter les problèmes d'usure de la batterie)
- Développer des systèmes de locations occasionnelles (Citiz, loueurs, constructeurs qui louent des véhicules thermiques 30j/an)
- Développer l'auto-partage en dehors du centre de Strasbourg (Citiz & Yea !)
- Développer l'offre de stations de gaz à proximité des zones commerciales et industrielles
- Augmenter le nombre de stations à hydrogène et GNV dans l'EMS
- Mettre en place des tests de l'autopartage pour en faciliter l'usage
- Adapter les tarifs de l'autopartage à un usage plus fréquent
- Développer l'autopartage avec un tarif solidaire
- Mettre en place un comparateur de prix entre l'usage de l'autopartage et la possession d'une voiture personnelle
- Mutualiser l'acquisition des véhicules (caution, assurances)
- Mettre en place des chauffeurs bénévoles
- Développer des transports solidaires et collectifs : trouver des solutions nouvelles (ex : intervillage)
- Développer une plateforme et une application à l'échelle de la métropole pour favoriser le covoiturage
- Mutualiser les véhicules des particuliers et réduire les véhicules qui ne circulent pas sur l'espace public
- Atteindre la masse critique qui manque en termes de co-voiturage
- Mettre en place une tarification sociale pour Citiz
- Mettre en place des solutions d'accompagnement pour le covoiturage
- Mettre en place des solutions d'assurances pour l'autopartage car dans le prêt de voiture c'est souvent à la charge du propriétaire, donc cela n'incite pas à partager son véhicule
- Développer un Pass circulation libre : prendre sa voiture avec une vignette interdite pour un nombre de jours limité : étudié au cas par cas
- Soutenir les aides de Pôle emploi pour passer rapidement le permis (en moins de 6 mois par exemple)
- Développer des aides à l'achat ou mise à disposition de taxi à la demande (ex : pour personnes âgées)
- Développer des aides à la location de voitures : pour les usages de loisirs par exemple
- Développer le retrofit, ou la transformation pour un autre carburant (par exemple pour les véhicules qui portent des charges lourdes qui ne sont pas des Crit'Air 1 mais pas uniquement)
- Renforcer le développement des bornes électriques sur le territoire (charge lente sur voirie en particulier dans les quartiers périphériques ou mal desservis par les autres transports)
- Installer des bornes de recharge électrique dans les logements collectifs
- Aider les bailleurs à installer des bornes de recharge électrique dans les logements collectifs
- Mettre en place des aides à l'installation de bornes électriques chez les salarié-es qui rentrent avec la camionnette de l'entreprise chez eux le soir

- Interdire l'immatriculation de nouveaux véhicules diesel dans l'Eurométropole pour un passage à une autre motorisation en douceur
- Faciliter l'achat groupé de véhicules pour les entreprises
- Développer une plateforme d'autopartage spécialisée pour les petits commerçants incluant des véhicules utilitaires
- Conserver une flotte d'autopartage diesel à l'extérieur de l'EMS pour les déplacements longues distances
- Offrir des éco-chèques pour les personnes se séparant de leurs véhicules polluants
- Mise en place de taux 0% pour le remplacement du véhicule

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

Aujourd'hui, la voiture individuelle reste associée à l'imaginaire de la liberté. C'est pour permettre une transition sur un temps long correspondant au rythme de chacun qu'il est important d'accompagner le renouvellement des véhicules individuels, et de mettre en lumière de nouvelles façons de profiter d'un tel véhicule, comme l'autopartage, Citiz, etc., en réduisant un maximum l'autosolisme.

L'autopartage est particulièrement développé dans l'Eurométropole de Strasbourg qui possède une offre importante et bien maillée. Pour autant, cette déconnexion entre l'usage et la possession d'un véhicule s'est avant tout déployée dans les zones centrales, notamment là où des contraintes de stationnement rendent les stations d'autopartage particulièrement attractives. L'enjeu est donc, pour l'EMS, d'encourager, selon des modalités partenariales et/ou contractuelles à définir, la création de nouvelles stations dans des secteurs périphériques où l'autopartage peut permettre de réduire la multimotorisation, d'inciter des services publics ou entreprises à externaliser une partie de leur flotte vers ces systèmes mutualisés, de mettre en place des tarifications plus intégrées dans un bouquet de services (comme le Pass Mobilité qu'il s'agit d'élargir et de rendre plus connu et facile d'usage) ou encore de rendre l'autopartage plus accessible financièrement pour des ménages modestes. La possibilité de tester l'autopartage est un point important ; c'est sur cette idée de limiter les barrières à l'essai que le service Yea ! a été créé et a permis de conquérir de nouveaux usagers, jeunes, qui ont ensuite également adopté le service Citiz et ont évité de se motoriser.

Il s'agit plus globalement de mieux faire connaître les différentes solutions complémentaires d'usage ponctuel de voitures (autopartage en boucle, en trace directe Yea !, location longue durée, autopartage entre particuliers, achats groupés entre entreprises), même si la collectivité n'a pas vocation à intervenir directement dans ces offres qui pour certaines relèvent du champ concurrentiel classique. Le taxi ou le transport à la demande relèvent de champs différents mais très utiles pour offrir une offre sur des destinations ou des horaires où les transports en commun classiques ne pourraient être efficaces. La mise à disposition de chauffeurs bénévoles est encouragée par des communes de l'Eurométropole qui leur mettent parfois des véhicules municipaux à disposition pour accompagner des personnes âgées à des activités ou sorties sur la commune (marché, activités sociales et ludiques); ces bonnes pratiques doivent être mieux connues et partagées. Tout comme les services Flexhop et Mobistras (transports à la demande mis en place par l'Eurométropole de Strasbourg dont le 2ème spécifiquement destiné aux personnes à mobilité réduite dont les personnes âgées)

La question du choix énergétique des véhicules, quels qu'ils soient, est un sujet crucial ; toutes les énergies génèrent des pressions sur l'environnement et des contraintes techniques et économiques ; les enjeux de réchauffement climatique nécessitent de décarboner au mieux les transports et de trouver un mix énergétique permettant de s'affranchir au mieux de la dépendance aux produits pétroliers et d'améliorer la résilience aux crises énergétiques. C'est dans cette perspective que l'Eurométropole de Strasbourg lance un schéma directeur des infrastructures de recharge visant à multiplier l'avitaillement en énergies alternatives et à en identifier les modalités de financement : déploiement de bornes de recharges sur l'espace public, renforcement dans le PLUi des obligations réglementaires d'équipement de bornes de recharge électrique des parkings dans les nouvelles constructions, notamment les logements collectifs (et travail spécifique avec les bailleurs sociaux sur cette question), maillage suffisant du territoire de stations GNV notamment pour les véhicules utilitaires pour lesquels cette énergie est encore la seule alternative au diesel, aide à la mise en place de projets d'avitaillement en hydrogène...

Le covoiturage est une solution flexible et conviviale pour limiter la consommation d'énergie et d'espace à la personne transportée, autrement dit réduction de l'autosolisme. De nombreux sites de mise en relation existent et permettent de trouver un conducteur ou un passager. Entre collègues partageant tout ou une partie d'un même trajet, c'est une solution pratique et économique d'écomobilité au quotidien. Avec la mise en service à venir de l'A355, la M35 perd sa fonction d'itinéraire de transit et peut donc pleinement concourir au développement de l'offre de mobilités. La M35 se verra dotée de voies réservées au covoiturage, aux transports en commun et aux taxis dès l'ouverture de la A355 et l'interdiction concomitante du transit des poids lourds. D'autres actions sont envisagées, impliquant l'ensemble des acteurs : entreprises qui peuvent inciter leurs salarié·es à covoiturer, Collectivité Européenne d'Alsace qui aménage des parkings de covoiturage, Eurométropole de Strasbourg et Région Grand Est qui communiquent sur l'intérêt de cette pratique. Des actions plus directes de promotion du covoiturage sur certains axes sont actuellement à l'étude.

Dans le cadre de la mise en place de la ZFE-m, il est effectivement étudié la possibilité de laisser circuler des véhicules visés par les restrictions quelques fois par an ; ce dispositif à l'étude, aujourd'hui appelé Pass ZFE-m, pourrait être actionné plusieurs fois par an pour une durée de 48h. Il serait utile tant vis-à-vis de particuliers (par exemple les propriétaires de camping-cars dont la durée d'amortissement est longue) que d'entreprises (livraisons par véhicules spécifiques ou depuis des secteurs non soumis aux mêmes règles). A l'inverse, il n'appartient pas à l'Eurométropole de Strasbourg d'interdire de nouvelles immatriculations diesel au sein de son périmètre, car elle n'en a pas les moyens juridiques. Enfin, pour les véhicules visés par les interdictions, leetrofit peut être une option intéressante pour réduire l'énergie et les impacts environnementaux perdus dans la construction et la destruction d'un véhicule, en limitant le changement à celui du moteur ; cette piste, qui encourage une économie locale et partiellement circulaire, est vertueuse et en conséquence encouragée par l'État et l'Eurométropole via des aides financières.

Transports en commun

Propositions de la conférence citoyenne :

- Augmenter le nombre de transports en commun.
- Étendre le réseau de transports en commun entre les communes de l'EMS.
- Plus de cadencement (notamment soir et week-end), plus de trains.
- Utiliser les trams pour alimenter les commerces du centre-ville (déjà mis en pratique dans certaines villes étrangères).
- Concentrer la marchandise en dehors de la ville pour ensuite la massifier vers le centre-ville (permet de diminuer l'utilisation de véhicules).
- Faire une ceinture autour de Strasbourg (en intégrant l'Allemagne) qui permettra d'éviter le centre de l'EMS.
- Mettre en place des solutions TC de déplacement tangentiel permettant d'éviter de passer par le centre-ville.
- Augmenter la cadence des transports en commun, plus de train le soir et week-end.
- Développer de nouvelles technologies pour se déplacer.
- Plus de trams le matin à partir de 3h.
- Généraliser un ticket cts pour 24h
- Développer une navette vers la gare et le centre commercial.
- Développer Flex'hop.
- Mettre en place des avantages culturels aux détenteurs d'un abonnement transports en commun afin d'encourager les abonnements et le développement de la culture dans notre ville.
- Faire un abonnement de 1 euros par jour pour un déplacement partout.
- Garantir un système d'aération dans les transports en commun qui soit compatible avec les mesures sanitaires, et communiquer là-dessus afin d'encourager un retour vers leur utilisation plus régulière.
- Installer des "compartiments" extérieurs pour transporter les engins de déplacement personnel motorisés qui permettent de faire le dernier kilomètre.
- Instaurer la gratuité des transports en commun aux étudiant-es de moins de 25 ans.
- Autoriser les animaux dans les transports en commun.

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

Prendre les transports en commun, c'est choisir la facilité et la liberté de mouvement pour toutes les activités du quotidien. L'Eurométropole de Strasbourg possède l'un des réseaux le plus développé de France avec 424 km de lignes commerciales couvrant le territoire des 33 communes, 6 lignes de tram, 2 lignes de Bus à Haut Niveau de Service, 39 lignes de bus, 13 circuits scolaires, des services associés pratiques et innovants.

Le réseau de transports en commun est encore amené à s'étendre. Les projets d'extension du tramway vers l'Ouest (Wolfisheim), vers le Nord (Strasbourg/Schiltigheim/Bischheim) et le projet d'extension de la ligne de bus à haut niveau de service G (quartier du Danube) permettront encore d'accroître l'intermodalité et la complémentarité entre modes de transport. Le projet de développement du tramway vers le nord vient d'ailleurs de faire l'objet d'une large concertation qui s'est achevée fin septembre 2021.

À l'échelle européenne, Strasbourg est au cœur des grands axes de voyages à grande vitesse. Pour les trajets du quotidien, les 13 gares de l'Eurométropole de Strasbourg offrent la possibilité de se déplacer sur le territoire avec des liaisons directes et régulières en train. Devenues plus attractives grâce à une offre renforcée, les gares de l'Eurométropole sont de véritables pôles d'échanges multimodaux. À la croisée des chemins, elles mettent en relation tous les moyens de transport et leurs services associés afin de faciliter la pratique successive de différents modes de transport au cours d'un même déplacement. Cependant, l'Eurométropole de Strasbourg n'a pas la compétence pour décider du prix des billets et abonnements de train.

Le Réseau Express Métropolitain Européen (REME), projet porté par l'Eurométropole de Strasbourg et la Région Grand Est, va permettre dès 2023 d'augmenter la fréquence des trains en gare ainsi que d'élargir les horaires de circulation le matin et le soir. De plus il facilitera les déplacements entre les différentes communes sans forcément passer par Strasbourg centre.

Flex'hop est un service de transports à la demande (TAD) qui s'adresse aux 25 communes de seconde couronne de l'Eurométropole de Strasbourg. Il complète le service offert par les lignes de bus régulières. Ce service effectué par des véhicules électriques permet des déplacements libres d'arrêt à arrêt, mais également de se rendre sur des points de rabattements de lignes structurantes. Depuis son extension en juin 2021, 270 arrêts de « Flexhop » maillent la métropole. Ce service est disponible tous les jours, de 5 heures du matin à minuit sur réservation.

Concernant la tarification, les abonnements et tickets combinant accès au réseau de transport en commun, train, vélo, ou voiture et parking sont nombreux et adaptés à tous les besoins avec la volonté de faciliter les correspondances. Ainsi, on peut prendre un Flex'hop et un bus avec le même tickets CTS. Concernant les arrêts de tram, il n'est pas possible d'augmenter le nombre de station de tram sous peine de perdre en rapidité et donc en qualité de service.

Les tarifs des transports publics tient compte les ressources réelles des ménages et sur la composition familiale, mesurées au travers du quotient familial CAF : c'est la tarification solidaire. Depuis le 1er septembre 2021, tous les jeunes de moins de 18 ans habitant l'Eurométropole de Strasbourg bénéficient de la gratuité des transports en commun pour un accès simplifié à l'ensemble des équipements et services du territoire. Munis de leur titre gratuit, c'est potentiellement 80 000 jeunes qui peuvent bénéficier de la gratuité pour se déplacer au quotidien et en faire une habitude sur le long terme.

La mise en place d'un compartiment extérieur aux trams ou aux bus pour permettre de stocker les trottinettes, vélos, et autres engins de déplacements individuels pose des questions de temps mort trop long pour être viables sur des transports devant respecter des délais courts et des fréquences élevées. En effet, le temps pour laisser chacun-e accrocher son engin serait trop long pour être possible, et là encore viendrait dégrader la qualité du service.

Pour limiter l'encombrement et garantir le confort et la sécurité de tou-ttes, seuls les animaux domestiques de petites tailles tenus dans un panier ou les chiens d'aveugle et d'assistance sont autorisés à bord des trams et des bus. Enfin, les transports en commun, gérés par la CTS, sont régulièrement lavés et désinfectés selon un protocole strict, et le respect des normes sanitaires en vigueur.

Pour finir, les transports en commun doivent répondre à des besoins de déplacements collectifs suffisamment massifs pour justifier la mise en place d'un service de transport. La collectivité n'a donc pas pour vocation de créer une navette destinée uniquement à la desserte d'un centre commercial précis. Dans ce cas, celle-ci devra être mise en place par le centre commercial lui-même.

Vous trouverez plus d'information sur les transports en commun sur le site strasbourg.eu, ainsi que sur cts-strasbourg.eu, fluo.eu, et velhop.strasbourg.eu.

Vélos

Propositions de la conférence citoyenne :

- Sécuriser les pistes cyclables (plus larges, etc.) en redonnant plus de place aux vélos sur tous les axes y compris les plus petits et en améliorant l'éclairage des pistes.
- Développer le stationnement sécurisé pour les vélos. Par exemple vers le Port du Rhin.
- Développer des pistes cyclables en tenant compte de la continuité du réseau des pistes.
- Mettre en place des cours de vélo plus accessibles pour des personnes qui ne savent pas en faire.
- Développer l'offre de vélo-cargo comme alternative.
- Mettre en place des circuits sûrs en direction des écoles
- Développer des rampes pour les vélos en sous-sol et au niveau des escaliers
- Sécuriser l'utilisation du vélo pour toutes les tranches d'âge.
- Élaborer un code de la rue pour chaque mode.
- Développer des zones de stationnement pour les vélos-cargo.
- Mettre en place des vélos taxi pour amener de l'arrêt de bus aux commerces.
- Développer une option Flex'hop en vélo cargo.
- Développer l'offre de location de vélos électriques en périphérie du centre-ville.
- Développer des axes rapides Est/Ouest - Nord/sud pour traverser rapidement et de manière sécurisée en vélo l'Eurométropole.
- Développer les parkings vélo sécurisés à proximité des écoles.
- Conditionner les aides d'achats aux vélos à des marques françaises et européennes.
- Faire mieux respecter le fait que les pistes cyclables sont réservées aux vélos.
- Acheter directement des vélos aux personnes dans le besoin plutôt que de verser des aides de 100 ou 1000€.
- Mettre en place des réductions sur les vélos cargos pour femmes seules avec enfants.
- Sécuriser avenue des Vosges pour les vélos.
- Développer des couloirs spécifiques vélo sur les grands boulevards.
- Mettre en place des pancartes "ralentir" pour les vélos dans les grands espaces piétons.
- Mettre en place des points de réparation vélos.
- Instaurer une prime à la mobilité zéro émission pour les personnes allant au travail à vélo toute l'année.
- Mettre en place des vélos en libre-service avec comme objectif la location courte durée.
- Aides à l'acquisition de vélos mécaniques (en lien avec des associations / Écoles de vélo)
- Distribution d'un bon d'achat cadenas et proposition d'un conseil en mobilité pour les nouveaux-elles arrivants-es
- Développement des services vélos dans les gares de l'Eurométropole

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

L'Eurométropole de Strasbourg est la 1ère métropole cyclable de France, et a comme objectif de doubler le nombre de déplacements à vélo d'ici 2030. Actuellement 1 déplacement sur 10 s'effectue en vélo. L'objectif est d'atteindre 1 déplacement sur 5 à l'horizon 2030. Pour y parvenir, la collectivité

passer à la vitesse supérieure en s'attachant à faciliter l'usage du vélo grâce à la création de nouveaux services et à l'amélioration d'un réseau toujours plus cohérent et continu sur l'ensemble du territoire. Dans cette perspective, l'Eurométropole de Strasbourg va déployer un ambitieux plan vélo : 100 millions d'euros d'investissement engagés dans le réseau cyclable d'intérêt eurométropolitain d'ici 2026. Il permet de répondre à de nombreuses questions que l'on peut voir ci-dessus.

Vélostras est le réseau cyclable à haut niveau de service de l'Eurométropole de Strasbourg. Il permet de traverser l'ensemble du territoire du Nord au Sud, d'Est en Ouest ou encore de relier aisément les communes et contourner le centre-ville de Strasbourg. Convivialité, efficacité, fiabilité, lisibilité, sécurité, tout est fait pour renforcer l'usage du vélo, y compris sur de longs trajets.

L'ensemble des aménagements cyclables de ce plan vélo sera réalisé suivant des critères spécifiques répondant aux besoins de toutes les cyclistes :

- Aménagement en site propre
- Piste cyclable bidirectionnelle privilégiée
- Revêtement confortable
- Séparation stricte avec le trottoir
- Ambiance lumineuse adaptée (en limitant l'impact sur l'environnement par des solutions innovantes)
- Priorité au carrefour recherchée
- Jalonnement spécifique.

Conscient que le vélo répond à de nombreux enjeux : climatiques, économiques, environnementaux, sanitaires, sociaux et sociétaux, le Conseil de l'Eurométropole a adopté en 2021 deux délibérations qui contribuent à faciliter l'utilisation du vélo sur le territoire :

- Une aide à l'acquisition des Vélo à Assistance Électrique (VAE) sur le territoire (entre 300 et 500 euros), car le VAE permet d'élargir le périmètre de l'usage quotidien du vélo au-delà des 5 à 10 kilomètres en couvrant de fait l'ensemble de l'Eurométropole et favorisant l'usage quotidien du vélo au détriment de la voiture.
- La mise en place d'actions systématiques de sensibilisation dans toutes les écoles, le développement des ateliers d'autoréparation, la généralisation des « vélo-écoles » pour adultes dans les quartiers, le soutien aux réseaux associatifs et citoyens se mobilisant autour de l'usage du vélo, sans oublier des actions d'information et de sensibilisation dans toutes les communes, pour que petit-es et grand-es s'approprient le vélo.

Le réseau de vélo en libre-service Vélhop propose des vélos adultes, enfants, cargos, tandems, classiques ou à assistance électrique entretenus et sécurisés. Vélhop répond à tous les besoins de déplacement à vélo: location courte ou longue durée, ponctuelle ou régulière. Ce service réalise déjà les locations de vélo-cargo demandés dans la conférence citoyenne, et continuera à multiplier son offre. Conçu spécifiquement pour transporter des charges légères ou lourdes, petites ou grandes, les vélos cargo existent sous différentes formes permettant ainsi de répondre à de nombreux usages. Ils sont une vraie alternative à l'usage d'une voiture ou d'une camionnette. L'Eurométropole de

Strasbourg met à disposition des familles et professionnels une flotte de vélos cargo afin de tester et trouver la solution la plus appropriée dans le programme « Adopte un Cargo ».

Concernant le stationnement, des emplacements sont en cours de déploiement. Un budget conséquent permet déjà le déploiement d'arceaux pour les vélos classiques. Un projet de caisson de stationnement sécurisé est aujourd'hui en test. Au cours de ces dernières années, plusieurs expériences d'amélioration des conditions de stationnement des vélos ont été mises en œuvre avec certains bailleurs sociaux ; un retour d'expérience pour garantir la tenue dans le temps et la sécurité de ces lieux doit permettre de démultiplier dans les prochaines années des lieux pratiques et sûrs afin de faciliter la vie des cyclistes de ces quartiers et surtout de gagner de nouveaux pratiquants.

Pour développer l'usage du vélo à assistance électrique, qui constitue un moyen pertinent pour faire évoluer ses modes de déplacement au quotidien, l'Eurométropole de Strasbourg propose un dispositif d'aide financière pour l'achat d'un vélo à assistance électrique (VAE), ou d'un vélo cargo à assistance électrique (VCE). L'aide varie entre 300 et 500 euros en fonction de votre Quotient familial et du type de vélo acheté. Une aide de 150 euros est également en place pour la motorisation d'un vélo classique. Les vélos (surtout ceux à assistance électrique) étant des produits mondialisés, le suivi précis de l'ensemble des matériaux les composants est complexe. Cependant, pour les aides à l'achat de VAE, les vélocistes locaux sont privilégiés.

Les démarches plus spécifiques telles que le développement de vélos-taxis sont des initiatives menées par des entreprises privées.

Marche à pied

Propositions de la conférence citoyenne :

- Développer des rues uniquement piétonnes.
- Réduire les différentiels de vitesse et les hauteurs de niveau pour une meilleure coexistence entre les usagers.
- Sécuriser l'Avenue des Vosges pour les piétons.

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

La marche à pied, mode de déplacement naturel par essence, est recommandable pour de nombreuses raisons : elle est bonne pour la santé, désengorge les autres modes de transports et n'émet aucun polluant. La Ville de Strasbourg poursuit sa stratégie pour développer et faciliter les déplacements à pied en adoptant son deuxième plan piéton 2021-2030. En 11 axes, ce dernier prévoit des actions pour végétaliser l'espace public et l'adapter à toutes et à tous. Il comprend également en projets phare la réalisation de 3 nouvelles magistrales piétonnes : magistrale « Tour de la Grande-Ile », magistrale « Européenne » et magistrale « Franco-allemande ».

De nombreuses actions et aménagements réalisés ont permis de redonner une vraie place aux piétons dans l'espace public. La magistrale piétonne, qui se déploie de la place du marché (Neudorf) à la gare, relie sans coupure les quartiers avec des aménagements propices à la marche. Les zones de rencontres réalisées à Strasbourg comme en cœur de villes et villages invitent à un partage plus optimal de la chaussée. Les « rues-écoles » fermées ponctuellement à la circulation automobile sécurisent les espaces aux abords des écoles.

Selon le baromètre des villes marchables, Strasbourg se classe en 1^{ère} position des villes de plus de 200.000 habitant-es, et la Ville souhaite poursuivre cette dynamique.

Concernant particulièrement l'avenue des Vosges, si des aménagements en faveur des piétons et des cyclistes ont déjà été réalisés ces dernières années (création de bandes cyclables, sécurisation de traversées piétons) la collectivité souhaite aller plus loin pour pacifier et reconfigurer cette artère. Des réflexions en ce sens sont en cours, notamment dans le cadre de l'extension du tram vers les communes Nord, où l'une des hypothèses propose un tracé via cette avenue.

Deux roues motorisées

Propositions de la conférence citoyenne :

- Faciliter la vie aux deux-roues motorisées de plus de 125cm³ Crit'Air 1.

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

Si durant la conférence citoyenne, le sujet des deux-roues motorisés fut fréquemment soulevé comme un point d'attention, il convient toutefois de préciser que ce mode de transport représente une part faible des modes de déplacements de l'Eurométropole (4% des véhicules immatriculés sont des deux-roues¹).

Néanmoins, pour répondre à la propositions ci-dessus, rappelons que l'Eurométropole a installé, et installe des espaces réservés aux deux-roues motorisées dans les parkings en ouvrages. De plus il existe des aides à la conversion pour les deux roues motorisées. Celles-ci permettent de s'équiper d'un deux-roues électriques grâce à une aide financière.

Cependant, les deux-roues motorisées restent soumis aux règles s'appliquant à tous les véhicules motorisés, et ne peuvent donc bénéficier de traitement différencié.

¹ D'après les données d'immatriculation du Service de la Donnée et des Études Statistiques (SDES) du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire. Pour les deux-roues motorisées, des estimations ont été réalisées d'après l'Enquête Mobilité menée sur le Bas-Rhin en 2019.

Stationnement

Propositions de la conférence citoyenne :

- Développer des parkings relais sur le territoire de l'Eurométropole.
- Faire preuve d'intransigeance sur les stationnements sauvages qui dans certaines rues encombrant les trottoirs.
- Développer les places de livraison près du centre-ville, pour regrouper les commandes et optimiser les déplacements
- Déplacer les places de parkings sur voirie vers des places en ouvrage afin de rendre plus confortable les déplacements piétons et cycles (exemple parking place saint-pierre le jeune).
- Mettre en place des navettes périphériques électriques bien cadencées entre les parkings et le centre.
- Instaurer des parkings moins chers.
- Réduire les parkings d'entreprises pour inciter l'utilisation d'autres transports

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

La ville de Strasbourg s'est engagée en faveur d'une politique de partage de l'espace public pour améliorer le cadre de vie et le confort des Strasbourgeoises et des Strasbourgeois dans le cadre de la délibération au Conseil Municipal du lundi 20 septembre 2021 : « Pour un espace public mieux partagé : une nouvelle stratégie pour la politique du stationnement à Strasbourg. ». L'Eurométropole de Strasbourg a, de son côté, adopté un vaste programme de développement du réseau de transports en commun (décembre 2020) et du réseau cyclable (juin 2021), mais aussi le Plan Climat (décembre 2019). Ces actions conjointes participent à une même logique de construction d'une ville durable. Ces orientations fortes et volontaires ont pour ambition d'améliorer la qualité de vie sur le territoire de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg.

Dans cette perspective, l'évolution de la politique du stationnement joue un rôle fondamental. La politique du stationnement sur voirie vise, par la mise en place de mesures pragmatiques, à favoriser un usage raisonné de la voiture et à encourager le report vers les modes de déplacement plus respectueux de l'environnement (transports en commun, vélo, autopartage, marche à pied), à maintenir la fonction résidentielle de la ville, à améliorer le cadre de vie des Strasbourgeois.es et à maintenir une accessibilité de tous les quartiers, y compris aux visiteurs.es et aux activités économiques.

Aujourd'hui, malgré la présence importante d'aires piétonnes, sur les 700km de voirie que compte la ville de Strasbourg, la majeure partie de l'espace reste consacrée aux déplacements motorisés. Le profil type d'une chaussée accorde trois quarts de l'espace aux déplacements motorisés et seulement un quart de l'espace est dédié aux piétons et cyclistes. De plus, l'usage de l'espace n'est pas optimal dès lors que 95% du temps, une automobile est immobile.

Outre les nombreux parkings publics et les parkings-relais implantés le long du réseau de transport en commun, la ville de Strasbourg compte à ce jour 14 000 places de stationnement dans le périmètre « payant » sur voirie. À ces chiffres, il convient d'ajouter les places de stationnement des parkings

privés, qu'ils soient collectifs ou individuels (lots en copropriété ou sur les parcelles individuelles), ainsi que les places de stationnement sur voirie hors secteur payant.

Les Parkings-Relais (P+R), aujourd'hui au nombre de 11, permettent de stationner un véhicule pour la journée et de bénéficier d'un aller-retour en tram et/ou en bus pour l'ensemble des passagers du véhicule (jusqu'à 7 personnes voyageant ensemble), et ce pour 4,20€ (hors Rotonde où le prix du ticket P+R/tram est de 4,70€). Ils sont par ailleurs accessibles de façon illimitée aux abonnés CTS (hors P+R Rotonde nécessitant un abonnement spécifique). De nouveaux parcs relais sont envisagés en lien avec les extensions du tram. Ils doivent être complémentaire des parkings du Réseau Express Métropolitain, dans les gares, parfois situées plus en amont. De plus, dans le cadre de la stratégie que la collectivité souhaite développer en matière de stationnement, un des objectifs est de mobiliser davantage les P+R existants qui sont, pour certains, sous-utilisés à ce jour.

Outre les parkings appartenant à l'Eurométropole de Strasbourg, il est également recensé des stationnements en ouvrage relevant d'entités privées ou parapubliques, disposant également de marges d'optimisation possible. Là aussi, la ville de Strasbourg entend nouer, avec ces entités, des partenariats renforcés. Des ouvrages neufs pourraient par ailleurs compléter le réseau des parkings en ouvrage, pilotés par l'Eurométropole de Strasbourg, dans des secteurs à étudier où sont constatés, d'une part, une part importante d'immeubles sans garage, et, d'autre part, l'absence de parkings préexistants. Pour encourager l'utilisation des parkings, des réflexions seront menées sur l'évolution des grilles tarifaires du stationnement (visiteur.ses et résident.es), en lien et en cohérence avec la tarification proposée aux usager.es des transports en commun. A cet égard, suite à la délibération adoptée le 20 septembre 2021 par la ville de Strasbourg, une importante concertation avec les habitant.es et les acteurs et actrices du territoire va être engagée.

La mise en œuvre progressive dans les différents secteurs de la ville de Strasbourg de la stratégie du stationnement, permettra de transférer une partie du stationnement en voirie vers des ouvrages, qu'ils soient publics, parapublics ou privés. Dès lors, les rues ou places, libérées en tout ou partie de leur stationnement, pourront être transformées, en lien avec le plan piéton, par la création de trottoirs ou leur élargissement, la plantation d'arbres ou de massifs de végétation, la création de pistes cyclables et de dispositifs de stationnement sécurisés pour les vélos, l'installation de bancs, de lieux de détente ou de jeux pour les familles. Ces aménagements s'inscriront dans le cadre des budgets voirie, extensions tram, canopée, déminéralisation et vélo. Ils pourront être provisoires pour certains, dans l'attente d'un aménagement définitif, notamment dans les secteurs à enjeux dans lesquels des compléments de concertation sont nécessaires sur le choix de l'affectation de l'espace libéré. En revanche, le stationnement qui sera maintenu sera en priorité dédié aux personnes en situation de handicap, aux livraisons et aux dessertes de proximité.

Par ailleurs, rappelons que l'un des objectifs de la Zone à Faibles Émissions-mobilité, est d'inciter aux changements de comportements et de pratiques.

Ainsi, dans le cadre de la démarche Optimix, l'Eurométropole accompagne les entreprises et leurs salarié-es vers de nouvelles pratiques de mobilités autre que la voiture individuelle, tant pour leurs déplacements personnels que professionnels ; le gain en réduction de places de stationnement pouvant être réaffecté vers de la végétalisation ou des projets concourant au développement de l'entreprise.

Enfin, si les entreprises souhaitent voir de nouveaux dispositifs se développer, comme par exemple des plateformes de livraisons, l'Eurométropole pourra les accompagner dans leur démarche, comme elle le fait aujourd'hui, en jouant notamment un rôle de facilitateur.

Transport fluvial

Propositions de la conférence citoyenne :

- Utiliser les rivières (transport fluvial) : barges à hydrogène pour livraisons, ou navettes.
- Exploiter le port et sa multi modalité.

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

Le port autonome de Strasbourg constitue le 2ème port fluvial français et comporte une importante infrastructure ferroviaire. Situé à la croisée de corridors ferroviaires européens et en bordure du Rhin où transitent chaque année plusieurs millions de tonnes de marchandises, sa position stratégique en fait un outil particulièrement stratégique pour massifier le report modal des flux de marchandises.

Ainsi, l'Eurométropole s'attachera notamment à accompagner la stratégie ferroviaire du Port Autonome de Strasbourg qui prévoit notamment un doublement du trafic de fret ferroviaire à l'horizon 2035. La massification des flux de marchandises confère au transport par voie fluviale un caractère particulièrement vertueux : réduction des nuisances sonores, cinq fois moins d'émissions de CO2 par tonne transportée que la route, faible consommation énergétique... L'Eurométropole de Strasbourg est maillée de voies d'eaux qui constituent de véritables boulevards fluviaux qui irriguent une bonne partie de son territoire. Cet atout permet d'envisager des livraisons par voie fluviale au plus près des lieux de consommation.

Plusieurs succès sont d'ores-et-déjà à souligner, avec notamment la mise en place, en partenariat avec Voies navigables de France, d'un service de logistique urbaine particulièrement innovant avec une plateforme implantée sur le quai des Pêcheurs à Strasbourg. Cette solution alliant transport par barge à de la logistique du dernier kilomètre en vélo constitue une alternative crédible et efficace au transport par camion et camionnette. Elle permet d'économiser quotidiennement l'équivalent de 65 VUL sur le secteur de la Grande Ile.

En partenariat avec Voies navigables de France (VNF), l'Eurométropole entend aller plus loin dans le développement de la logistique fluviale en raisonnant à une échelle géographique plus large. Dans cette perspective, l'Eurométropole soutient la mise en place d'une navette fluviale quotidienne qui permettra de transporter par le canal de la Marne au Rhin des conteneurs entre Saverne et Strasbourg. À l'horizon 2024, la mise en place de cette nouvelle péniche permettra d'enlever de la route jusqu'à 8000 conteneurs par an. Des délibérations ultérieures pourront conduire à une participation de l'Eurométropole au tour de table de ce projet.

En complément, le secteur de Vendenheim-Reichstett-Eckwersheim constitue un axe stratégique pour la logistique fluviale à échelle métropolitaine. VNF et l'Eurométropole programment d'étudier la faisabilité technique de la logistique urbaine fluviale avec un point de massification situé au droit de la Zone Commerciale Nord et Strasbourg.

Pour encourager le développement de solutions innovantes de logistique urbaine par la voie d'eau, l'Eurométropole lancera en 2022 un Appel à Manifestation d'Intérêt à destination des entreprises. L'utilisation des canaux et rivières sur l'Eurométropole a été étudié dans le cadre de l'étude Illéo. Les études tant techniques, qu'économiques, et de marché, ont montré la non faisabilité d'un tel service. D'un point de vue technique tout d'abord, cela s'explique par l'accessibilité impossible à mettre en

place pour les personnes à mobilités réduites, principalement dans la zone centrale de la ville de Strasbourg du fait de dénivelés importants. D'un point de vue économique ensuite, cela se justifie par la faible attractivité de cette offre, car sa vitesse commerciale sera faible, certains itinéraires étant bloqués par des écluses longues à activer, et les axes dépourvus d'écluses ont des solutions de transport suffisamment proches (ex : tram) qui rendent le transport par la voie d'eau plus long que par terre.

Cependant, ce type de trajet peut être intéressant pour certaines cibles, principalement les personnes retraitées, et le secteur du tourisme et du loisir. Ainsi, entre le centre-ville et le phare Citadelle, une voie a été mise en place. Le trajet dure 45 minutes et coûte 3,5 euros. Cependant, le volume de clientèle n'est pas suffisant pour justifier d'utiliser les voies d'eau comme réponse à la demande de report modal apporté par la mise en place de la Zone à Faibles Émissions.

En conclusion, si la voie d'eau peut permettre de répondre à certaines demandes de déplacement touristiques ou de loisirs, celle-ci ne peut être une réponse de tous les jours à la ZFE-m en termes de transport de personnes.



AVIS ZFE

Saisine

« Quels changements pour votre mobilité et quel accompagnement pour vos déplacements personnels, professionnels et de loisirs dans la cadre de la mise en place de la zone à faibles émissions ? »

02 février 2021

Sommaire

1. Introduction	2
2. Contexte.....	2
a) Un enjeu de santé publique.....	2
b) Une volonté politique	2
c) Une période singulière.....	3
3. Notre démarche	3
4. Les enjeux.....	4
a) La récurrence des sujets liés à la qualité de l'air, à la santé, aux mobilités.....	4
b) Les risques d'oppositions au projet	5
c) Les opportunités du projet de ZFE.....	6
5. Nos réflexions/ questionnements / propositions	7
a) Le calendrier, les dérogations, le périmètre... ..	7
b) Faciliter les modes de déplacements sans véhicules individuels.....	9
c) L'accompagnement individuel	10
d) Information et transparence.....	11
e) Concertations	12
f) Gestion des contrôles	13
6. Conclusions	13
ANNEXES	15

Le Conseil de développement de l'Eurométropole (CODEV) de Strasbourg est une instance de démocratie participative. Elle a pour vocation à réaliser des travaux de prospective à partir du regard des citoyens, à donner des avis sur les principales politiques publiques mises en œuvre sur l'agglomération et à éclairer toute question relative à l'avenir de l'Eurométropole.

1. Introduction

Une ZFE (Zone à Faibles Emissions) est un outil règlementaire pour lutter contre la pollution émise par le trafic routier.

Le 27 septembre 2019, le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg décide d'entamer le déploiement d'une ZFE sur l'ensemble du territoire métropolitain.

A l'occasion d'une réunion du comité de coordination élargi du CODEV le 23 novembre 2020, la démarche nous est présentée¹. Sur suggestion de plusieurs de ses membres, un groupe de travail est constitué pour émettre un avis sur le projet.

Le 16 décembre 2020, Mme Pia IMBS, présidente de l'Eurométropole de Strasbourg, sollicite le Conseil de Développement pour répondre à la question suivante :

« Quels changements pour votre mobilité et quel accompagnement pour vos déplacements personnels, professionnels et de loisirs dans le cadre de la mise en place de la zone à faibles émissions ? »

2. Contexte

a) Un enjeu de santé publique

La pollution atmosphérique est un problème majeur de santé, Santé Publique France la positionnant comme la 2^{ème} cause de mortalité en France avec 48 000 décès anticipés chaque année. Le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg fait régulièrement l'objet de dépassement des valeurs limites fixées par l'Union Européenne et des recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé. Elle est dans ce cadre, comme une dizaine de territoires concernée, par la condamnation de la France par la Cour de Justice de l'Union Européenne (19 octobre 2019) et par le Conseil d'Etat (10 juillet 2020).

Une exposition prolongée liée à une pollution de fond a également des effets néfastes sur la santé, effets respiratoires, cardio-vasculaires et même neurologiques².

Pour l'Eurométropole de Strasbourg, en particulier pour le dioxyde d'azote, objet des condamnations ci-dessus, l'amélioration de la qualité de l'air passe par une action forte de réduction de la pollution liée au trafic routier.

Il a été constaté une qualité de l'air très améliorée sur les oxydes d'azote durant le premier confinement du fait de la réduction de la circulation routière.

b) Une volonté politique

La mise en place d'une Zone à Faibles Emissions (ZFE) sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg est le résultat d'une volonté politique de faire face aux enjeux de santé publique liés à la pollution atmosphérique locale.

- La délibération du Conseil de l'Eurométropole du 27 septembre 2019 fixe les orientations de la ZFE, rappelle la nécessité d'exemplarité des collectivités et propose des mesures d'accompagnement. Elle précise également la nécessité d'une large concertation publique.

¹ Démarche présentée par Mme Cécile LANZA, cheffe de projet « Zone à Faibles Emissions » (ZFE) au sein du service « Déplacements » de l'Eurométropole

² <https://www.santepubliquefrance.fr/determinants-de-sante/pollution-et-sante/air/articles/pollution-atmospherique-quels-sont-les-risques>

- La Loi d’Orientation Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 impose la création d’une ZFE pour les agglomérations et communes n’ayant pas respecté, au moins trois des cinq dernières années, les seuils de pollution atmosphérique sur deux des trois indicateurs (dioxyde d’azote, particules PM10 et PM2,5), l’Eurométropole de Strasbourg étant concernée par le dioxyde d’azote.
- Le décret 2020-1138 du 20 septembre 2020 définit les critères de non-respect de la qualité de l’air et l’obligation de mise en place d’une ZFE, notamment par l’Eurométropole de Strasbourg.

Cette volonté politique rejoint les décisions politiques d’autres pays d’Europe : nous constatons une multiplication des ZFE en Europe (plus de 250 fin 2020, notamment des petites villes) mais les grandes disparités de périmètres et de restrictions (diesel EuroVI etc) rendent les comparaisons difficiles.

Pays	Nombre de LEZ						
	Mars 2011	Mars 2012	Mars 2014	Mars 2015	Sept. 2017	Nov. 2018	Avril 2020
Angleterre	2	2	3	1	1	1	1
Allemagne	43	56	69	78	83	87 ²	87
Autriche	1	1	2	4	4	4	4
Belgique					1	2	3
Danemark	4	4	4	4	4	4	4
Espagne					1	1	2
France					2	3	5 ³
Grèce				1	1	1	1
Italie	109	98	94	100	108	106	117
Pays-Bas	12	12	12	13	13	13	13
Portugal	0	1	1	1	1	1	1
République Tchèque	1	1	1	1	1	1	1
Suède	6	6	7	8	8	8	8
Total	179	182	193	211	227	232	247

Pays européens mettant en œuvre des ZFE (LEZ – Low Emission Zone) – Rapport « Zones à faibles émissions à travers l’Europe » ADME - 2020

Ville/métropole	Surface ZFE (km ²)
Eurométropole	340
Strasbourg	78
Berlin	88
Bruxelles	160
Toulouse	72
Grand-Paris	220
Ville de Paris	86
Lyon	66
Grenoble - Alpes métropole	266
Milan	129
Rotterdam	24

c) Une période singulière

Le contexte que nous vivons actuellement nous incite à prendre en compte différents facteurs pour la réflexion autour de la mise en place de la ZFE.

- La crise sanitaire, sociale et économique génère un sentiment d’incertitude et d’inquiétude en l’avenir pour de nombreuses personnes, en particulier pour les familles ayant perdu leur emploi et les entreprises dont les activités ont été mises à mal.
- Le besoin des citoyens de plus de démocratie participative.
- La sensibilité grandissante d’un public jeune aux questions liées à la protection de notre environnement,
- Une certaine défiance des citoyens envers les politiques et les institutions.
- La crise des « gilets jaunes » dont l’élément déclencheur reposait sur une décision fiscale et environnementale (augmentation de la taxe carbone des carburants).
- L’opposition grandissante aux restrictions de liberté individuelle suite à la crise sanitaire ou prévues par la loi "Sécurité globale".

3. Notre démarche

Notre démarche a été la suivante.

- Appropriation des enjeux de la réglementation.
- Echanges avec la cheffe de projet « zone à faibles émissions de l’Eurométropole ».
- Recherche d’éléments sur l’état des lieux et sur les démarches de ZFE d’autres territoires.
- Echanges informels avec des habitants du territoire.
- Réflexions sur les risques et opportunités.

La durée impartie à nos travaux a été courte (environ 2 mois), avec un groupe de travail réduit. Nous aurions souhaité disposer d'études et de données statistiques récentes en lien avec la mobilité sur l'Eurométropole, notamment entre les différents périmètres (Strasbourg, 1^{ère} et 2^{ème} couronne) et l'état des lieux des entreprises (parc de véhicules utilisés, part des transports dans les chiffres d'affaires...). Avec davantage de temps, nous aurions également pu enrichir nos propositions en s'inspirant des démarches sur d'autres territoires en Europe.

Nous avons pris tardivement connaissance de deux études pertinentes que nous avons sous-exploitées dans notre démarche par manque de temps.

- L'acceptabilité sociale des ZFE - GUAPO (Observatoire mondial des villes pour la qualité de l'air).
- Rapport « Zones à faibles émissions à travers l'Europe » - ADEME.

Par ailleurs, étant donné la crise sanitaire, toutes nos réunions se sont déroulées en visioconférence.

C'est donc dans ce contexte particulier que nous partageons nos réflexions et propositions, en l'état de nos connaissances. Elles se sont focalisées sur les points suivants.

- Le calendrier, les dérogations, le périmètre.
- Le développement des modes de déplacement sans véhicules individuels.
- L'accompagnement individuel.
- L'information et la transparence.
- La concertation avec les parties prenantes.
- La gestion des contrôles.

4. Les enjeux

Nous avons cherché à dresser un état des lieux des enjeux pour avoir une vision aussi globale que possible de la thématique.

a) La récurrence des sujets liés à la qualité de l'air, à la santé, aux mobilités...

La pollution atmosphérique, les mobilités ou encore la santé sont des sujets régulièrement évoqués dans les travaux du Conseil de Développement.

- Les avis du Conseil de développement sur le PLUi³ et ses modifications ou révisions et sur le PCAET⁴ ont pris en compte les objectifs de qualité de l'air.
- L'enquête sur les déterminants du Bien-être révèle « une combinaison centrale de thématiques autour de l'environnement, des déplacements et de la santé. Les thèmes correspondants à la qualité de l'air, à la santé, ont été régulièrement choisis par les répondants à l'enquête, et apparaissent fortement reliés. Pour le thème « environnement », la qualité de l'air est l'item le plus souvent cité dans l'enquête.

La « plateforme des métamorphoses »⁵, initié par le CODEV du grand Nancy dans le contexte de la crise sanitaire, est une plateforme alimentée par les citoyens dans toute la France et rassemblant des témoignages, des « idées », des « envies » pour « changer de logiciel », « imaginer l'avenir dans le contexte actuel » - voir annexe.

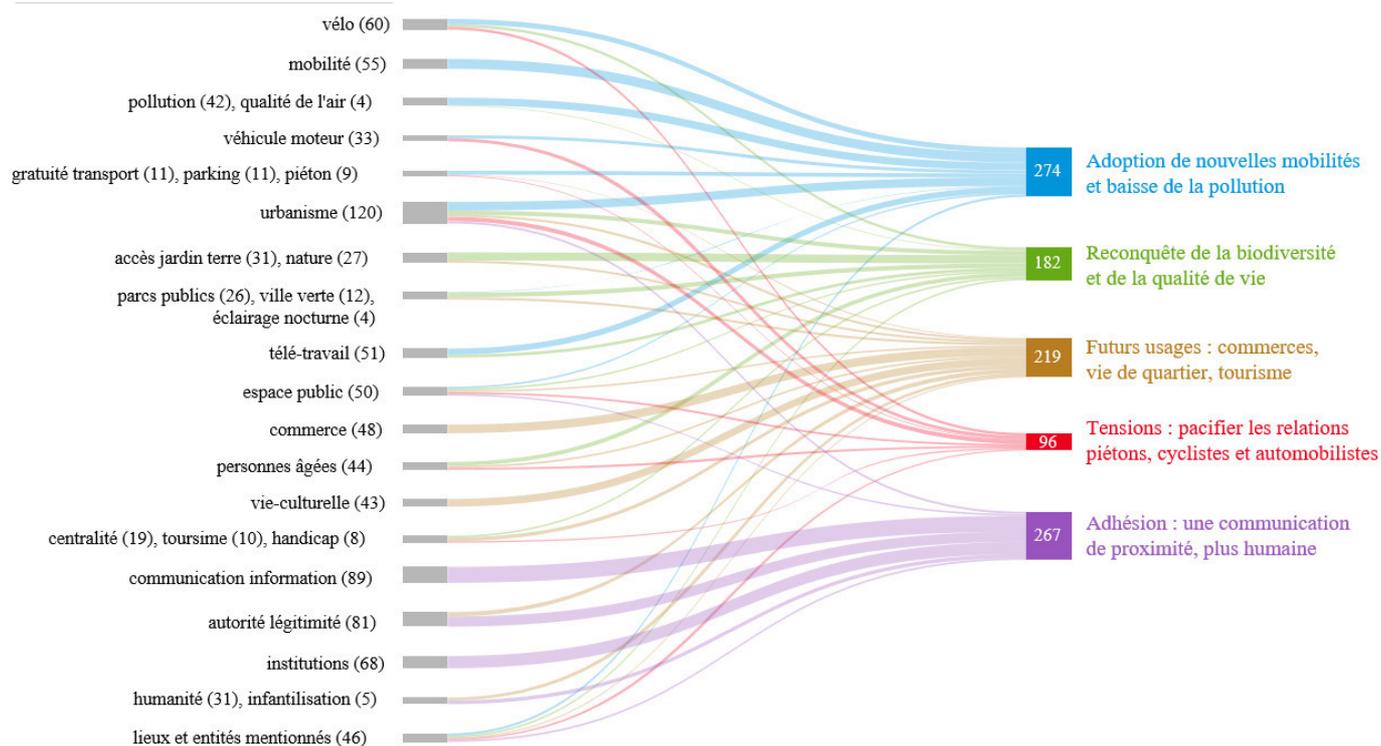
L'analyse de ces contributions font ressortir sur le territoire de l'Eurométropole :

- de fortes attentes en matière de mobilité (le vélo arrive au 1^{er} rang des mots clés dans ce domaine) et d'environnement (les enjeux de pollution sont également très fortement cités), avec l'interprétation suivante faite par les porteurs de la plateforme Cartodébat « adoption de nouvelles mobilités et baisse de la pollution »,
- les besoins de communication, d'information et même d'humanité ont été largement cités, exprimant une nécessité de « communication de proximité et plus humaine » pour une adhésion aux enjeux territoriaux et actions qui en découlent,
- la question de la pacification des relations piétons, cyclistes et automobiles constituent également un souhait des contributeurs.

³ Plan Local d'Urbanisme intercommunal

⁴ Plan Climat Air Energie Territorial

⁵ <https://cartodebat.fr/metamorphose/>



Ces éléments renforcent l'idée de la nécessité d'une évolution des mobilités pour en réduire les impacts et améliorer la qualité de vie.

b) Les risques d'oppositions au projet

La mise en place d'une ZFE doit être acceptée par le public, pour que le projet soit partagé par le plus grand nombre. Elle risque de générer des craintes, des oppositions, une résistance au projet lui-même, voire un refus. Il nous semble important de lister ces risques d'oppositions et de les prendre en compte.

Voici quelques exemples d'arguments, dont certains recueillis auprès de citoyens questionnés.

- Le sentiment d'atteinte à la liberté individuelle de se déplacer.
- L'absence de visibilité du calendrier peut générer des craintes et des incertitudes auprès de particuliers et d'entreprises, ne sachant pas s'ils vont être personnellement impactés par la nécessité d'investir dans un véhicule moins polluant et s'ils vont pouvoir y faire face.
- La population modeste et les entreprises et artisans qui devront renouveler leurs véhicules risquent d'être financièrement fragilisés, voire mis en péril, ou risquent de ne pas investir dans d'autres projets, particulièrement après la période difficile liée à la crise sanitaire.
- Les difficultés de choix entre les différentes solutions de remplacement des véhicules thermiques et leurs inconvénients, la faible disponibilité de véhicules Crit'Air 1 d'occasion (face à une demande qui sera en hausse), la mise à disposition de nouvelles motorisation (Euro VII) ...
- La décision aura indéniablement un coût pour la collectivité (et donc les contribuables), pour le remplacement de son propre parc de véhicules (pour l'exemplarité), pour l'accélération du déploiement de solutions alternatives à la voiture, pour des potentielles aides financières aux plus démunis...
- Certains commerçants et entreprises craignent une perte de leur clientèle hors Eurométropole ne disposant pas de véhicules autorisés à pénétrer dans la ZFE, et un surcoût lié à la logistique de l'approvisionnement de la part des prestataires.
- La ZFE risque de renforcer le sentiment que la transition écologique a un coût important.
- Un sentiment d'injustice peut être perçu par rapport à des véhicules exemptés (police, justice, armée...) ou encore par rapport à d'autres émetteurs de polluants (chauffage, industrie, agriculture...).

- Une certaine incompréhension des vignettes Crit’Air pourrait se développer : les véhicules diesels (même récents) ne sont pas classés Crit’Air 1, alors que des véhicules à essence plus puissants et très consommateurs en énergie polluante (bien qu’ils soient frappés d’un fort malus) sont mieux classés qu’un véhicule diesel modeste... Par ailleurs, en Allemagne, la vignette (Umweltplakette) est basée sur une classification différente.
- Certains élus de l’Eurométropole pourraient, par électoralisme, ne pas décider la mise en place de la ZFE sur leur commune.
- Les différences importantes actuelles de périmètres et d’exclusions de véhicules ou de périmètre entre ZFE en France ou en Europe peuvent générer un sentiment d’incompréhension.
- Confusion entre les impacts environnementaux (changement climatique / pollution locale) et les différents polluants (oxydes d’azotes / particules fines principalement issus de l’agriculture et du chauffage).
- Fatalisme de la population : que pèse l’Eurométropole en matière de pollution dans la région, le pays ? Tout cela fait-il vraiment sens ? Tout cela a-t-il une utilité ?

c) Les opportunités du projet de ZFE

Prendre en compte les risques et dépasser les craintes permettra d’exprimer toutes les opportunités de la ZFE.

- Elle améliorera notablement la qualité de l’air et par conséquent la santé de toutes et tous et en particulier des personnes les plus fragiles.
- C’est l’occasion d’accélérer le développement des transports en commun, de l’usage du vélo, de développer le partage de véhicules et les solutions logistiques pour le dernier km... Nous voyons surtout une opportunité pour les communes de seconde couronne, moins bien fournies en pistes cyclables et transports en commun.
- Elle contribuera à renforcer les changements d’habitudes de déplacements, à faire évoluer la relation ambiguë de l’Homme à la voiture (objet de passion et de haine, symbole de liberté et d’asservissement, expression de l’identité, reflet du statut social...), à sortir du « tout voiture » ...
- Elle répondra à des attentes fortes exprimées par de nombreux citoyens (retrouver un air sain, développer les mobilités...).
- La ZFE a vocation également à réduire le nombre de véhicules sur la route et donc de diminuer le trafic routier et les encombrements.

Elle constitue également une opportunité économique pour les ménages :

- coût de fonctionnement modéré d’un véhicule électrique ou fonctionnant avec un carburant alternatif (pour ceux qui peuvent investir),
- report modal vers des déplacements moins chers comme le vélo ou la marche à pied (avec bénéfice pour la santé), le transport en commun, le partage de véhicule... ,
- opportunité de bénéficier de subventions pour le remplacement d’un véhicule, notamment pour les plus modestes.

C’est également une opportunité économique pour les entreprises (s’affranchir des interdictions de circuler durant les pics de pollution...), les constructeurs de véhicules électriques et services associés.

- ...

5. Nos réflexions/ questionnements / propositions

a) Le calendrier, les dérogations, le périmètre...

Le calendrier

La délibération du 27 septembre 2019 propose un calendrier des interdictions en fonction de la vignette Crit'Air. Le nombre de véhicules classés par vignette Crit'Air au 1^{er} janvier 2020 est présenté en annexe.

Il nous semble important de prendre en compte un temps suffisant pour informer les publics en amont de l'application des premières mesures de la ZFE.

L'interdiction des véhicules non classés et Crit'Air5 au 1^{er} janvier 2022 devrait être précédée en 2021 par les décisions sur le périmètre, les règles de dérogation, les mesures d'accompagnement et l'information aux publics.

Les étapes suivantes du calendrier devraient, selon nous, être fonction du niveau d'acceptabilité des publics, résultant du déploiement de l'accompagnement individuel, de la mise en place des nouveaux services collectifs, de la création de nouvelles lignes de transport en commun...

Nous proposons de fixer des dates d'interdictions de circulation des véhicules Crit'Air 4, 3 et 2 au rythme de tous les deux ans à partir de 2024 selon des périmètres à définir (les véhicules Crit'Air 3 et 4 n'étant aujourd'hui plus commercialisés depuis plus de 10 ans – voir annexe).

Nous nous interrogeons également sur un calendrier de déploiement différent pour la 1^{ère} couronne et la 2^{ème} couronne.

Il nous semble également important de réaffirmer l'objectif de suppression des véhicules Crit'Air 2 en 2028 comme un « signal fort et un repère » répété au public exprimant la volonté de bannir les véhicules diesels (encore commercialisés aujourd'hui). Toutefois, nous pensons que cette décision devrait faire l'objet d'une confirmation à partir de 2025 en fonction de l'évolution des habitudes, des résultats des impacts des premières étapes de la ZFE, du parc des véhicules, de nouveaux dispositifs techniques des moteurs, de l'évolution potentielle des classifications Crit'Air, de la nouvelle réglementation Euro 7 prévue pour 2025, etc.

Pour des raisons d'équité et afin d'éviter un sentiment d'injustice entre particuliers, entreprises, artisans..., il nous semblerait important de fixer l'interdiction de circuler, à la même date et sur un même périmètre, pour tout type de véhicules (VL, VUL, PL, engins) selon le classement Crit'Air.

Les dérogations

[L'article R2213-1-0-1](#) du Code général des collectivités territoriales sur les zones à circulation restreinte liste les véhicules non soumis aux règles d'interdiction d'accès aux ZFE. Par ailleurs, l'article prévoit la possibilité de dérogations individuelles par le président de l'EPCI⁶.

Sur le territoire de l'Eurométropole, le calendrier proposé par la délibération du 27 septembre 2019 : interdiction des véhicules non classés au 1^{er} janvier 2021 (reporté au 1^{er} janvier 2022), des véhicules Crit'Air 5 au 1^{er} janvier 2022, les véhicules Crit'Air 2 à l'horizon 2030, le calendrier précis de l'interdiction des autres véhicules Crit'Air 3 et 4 entre 2023 et 2030.

La ville de Strasbourg a pour sa part proposé les orientations suivantes dans sa délibération du 23 septembre 2019 :

Interdiction des véhicules

- non classés au 1^{er} janvier 2021 (reporté au 1^{er} janvier 2022),
- Crit'Air 5 au 1^{er} janvier 2022,
- Crit'Air 4 au 1^{er} janvier 2023,
- Crit'Air 3 au 1^{er} janvier 2024,
- Crit'Air 2 au 1^{er} janvier 2025.

Véhicules exemptés d'interdiction d'accès aux ZFE :

- véhicules d'intérêt général prioritaires ou bénéficiant de facilités de passage (police, gendarmerie, douanes, incendie et secours, ambulance...),
- véhicules du ministère de la défense,
- véhicules disposant d'une carte de stationnement pour personnes handicapées,
- véhicules de transport en commun,
- ...

⁶ Etablissement Public de Coopération Intercommunale (dans 148 cas : l'Eurométropole...)

Nous proposons de mettre en place des dérogations pour une durée limitée, quelle que soit la « domiciliation » du véhicule (dans ou en dehors de l’Eurométropole) ayant fait l’objet d’une demande et d’une étude individuelle pour :

- des véhicules techniques, en raison de leur temps long de renouvellement (bétonnières, camions benne, camions porte-engins, grues...) ou de l’inexistence/inexploitation de solutions de carburation alternatives,
- des véhicules utilisés dans le cadre de manifestations ou d’interventions exceptionnelles,
- des véhicules appartenant et conduits par du personnel de santé (médecins, kinésithérapeutes, infirmières...),
- des véhicules appartenant et conduits par du personnel d’aide à la personne (ménage, repas, aide pour le maintien à domicile...),
- des véhicules appartenant à des ménages de condition très modeste, remplissant des critères d’éligibilité précis ou ayant une activité en horaire décalé et en l’absence de solutions « acceptables »,
- des camping-car...

De la même manière, nous nous interrogeons sur des dérogations pour :

- des véhicules utilisés pour rejoindre les marchés de l’Eurométropole inférieurs à un certain tonnage,
- des véhicules roulant peu, par exemple un maximum de 3000 km/an vérifiable chaque année par un centre de contrôle technique
- ...

Nous proposons qu’une commission pluripartite (intégrant des représentants de la Collectivité Européenne d’Alsace, de la ville de Kehl, de citoyens...) soit mise en place pour gérer ces dérogations et des dérogations à caractère exceptionnelles non prévues.

Il faudra peut-être également trouver une procédure de recours pour ne pas payer une amende dans des situations particulières d’urgence médicale.

L’enquête sur l’état des lieux pour les véhicules utilitaires et poids lourds permettra d’identifier d’autres dérogations : plages horaires, durée limitée, prise en compte des difficultés économiques actuelles de certains secteurs ou certaines entreprises...

Le périmètre

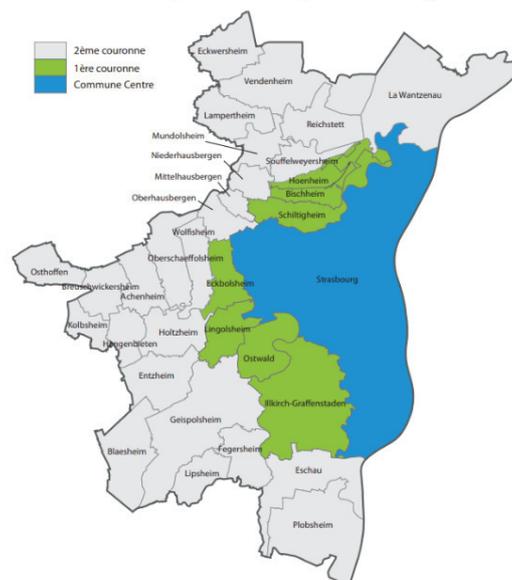
Nos réflexions nous ont aussi conduits à questionner le périmètre de la ZFE quant aux impacts positifs attendus sur la qualité de l’air.

- Il nous semble important d’intégrer à minima les communes de 1^{ère} couronne à la même date que la ville de Strasbourg dans la ZFE.
- Pour la 2^{ème} couronne, la question de l’équité et de la cohérence sur le territoire nous paraît essentielle. C’est pourquoi nous souhaitons que l’ensemble des communes de 2^{ème} couronne opte d’une même voix la mise en place de la ZFE en même temps.
- Nous proposons d’exclure du périmètre de la ZFE l’accès à certains parkings relais périphériques de transport en commun, pour une durée limitée dans le temps.

Nous nous sommes également interrogés sur l’exclusion de la ZFE à des zones très spécifiques dans lesquelles il n’y a pas de zone d’habitations dans un périmètre donné et ce pour une durée limitée :

- certaines zones d’activités commerciales de seconde couronne (et 1^{ère} couronne ?) ayant une clientèle bien plus large que les habitants de l’Eurométropole (comme la zone commerciale Nord et Sud),

Les 33 communes composant l’Eurométropole de Strasbourg



- certaines zones industrielles (comme le port autonome de Strasbourg...).

Des scénarios pourraient être élaborés pour chaque option en évaluant les effets sur la qualité de l'air en matière de diminution de polluants, en matière d'amélioration pour la santé, en matière de report de trafic, en matière de population et d'emplois concernés...

b) Faciliter les modes de déplacements sans véhicules individuels

L'objectif de la ZFE n'a pas vocation à remplacer simplement des véhicules polluants par des véhicules moins polluants. C'est toute une dynamique des changements de comportements qu'il faudrait accélérer, notamment par l'optimisation des services et infrastructures existants et la mise en place de nouveaux services. Par exemple :

Transport en commun et modes doux

- Développer l'offre de transports en commun (tram, bus, TER...), avec un maillage plus serré et des liaisons entre communes de la seconde couronne plus développées (comme par exemple le bus express de rocade sur la VLIO,...), l'amélioration du cadencement et de l'amplitude horaire, de l'accessibilité et du confort, des pôles d'échanges multimodaux, la généralisation des bornes d'informations pour les bus en seconde couronne et de l'offre de transports à la demande.
- Proposer une application unique et simple d'utilisation coordonnant tous les transports en commun et autres modes (Vélib, partage de véhicule...) avec suivi en temps réels des horaires de passage, avec la possibilité d'achat de tout type de billets...
- Renforcer le réseau de pistes cyclables (surtout en 2^{ème} couronne), améliorer le confort de certaines pistes (élargissement, éclairage, sécurité, séparation des voies pour vélos et piétons...), rechercher des solutions pour disposer de trams acceptant des vélos...
- Développer les services pour trottinettes (parking...), les gyropodes...
- Améliorer la sécurité et le « confort » des déplacements piétons dans chaque commune notamment les voies d'accès vers les écoles, les collèges et lycées, les services et commerces, les arrêts de transport en commun.
- Garantir des trottoirs non encombrés et sécurisés ...
- Renforcer les services pour cyclistes et piétons, vélo en libre-service, multiplication des arceaux pour vélos et trottinettes, agrandissement et multiplication des parkings à vélo (en particulier au niveau stations de bus/tram), séparation des espaces piétons/cyclistes, mise en place de fléchages en distances et en temps des parcours cyclistes et piétons ...
- Généraliser les zones de rencontres sur toutes les communes.
- Etendre les zones dédiées aux déplacement doux (piétones, vélos, trottinettes...) durant certaines plages horaires.
- Réserver certains espaces uniquement aux piétons (zones « mettre pieds à terre »).
- ...

Partage de véhicules

- Multiplier les solutions et services de partage de véhicules : location de véhicules en libre-service et entre particuliers, covoiturage... Etendre l'offre de location à des véhicules électriques sans permis⁷
- Proposer des abonnements mobilités intégrant partage de véhicule, transport en commun, location de vélo...
- Multiplier et renforcer l'offre logistique pour la livraison du dernier kilomètre (avec évaluation de la valeur ajoutée globale).
- Développer ou redynamiser une application de mise en relation de covoiturage
- ...

⁷ Voir l'offre de Citroën avec son nouveau véhicule « AMI »

Véhicules électriques, hydrogène et GNV

- Multiplier les bornes de recharge électrique afin d'assurer une couverture optimisée accessible à tout public sur les espaces publics (tous les parkings d'accès aux transports en commun, station de covoiturage, d'autopartage...).
- Proposer des subventions pour le déploiement de bornes de recharge électrique sur les parkings gérés par les entreprises privées, les copropriétés, les commerces, les zones commerciales...
- Créer des possibilités de recharger son véhicule au GNV⁸, puis à l'hydrogène.
- ...

Autres actions

- Développer les tiers-lieux pour faciliter le télétravail.
- Relancer l'accompagnement des pédibus pour les écoles maternelles et élémentaires.
- Organiser des plans de déplacement pour tous les lycées et collèges.
- Généraliser les démarches d'écomobilité scolaire à l'image de celles déjà menées dans certaines écoles.
- Renforcer/dynamiser la démarche OPTIMIX⁹.
- Avoir la possibilité d'utiliser les chèques vacances et bons de vacances pour la location de véhicules.
- Tester des nouveaux modes de déplacements (« Tuctuc », pousse-pousse...) qui pourraient créer de nouveaux emplois.
- ...

c) L'accompagnement individuel

Aides financières

Le développement des alternatives à la voiture individuelle nécessitera un budget important. Nous pensons qu'il est important de privilégier ces mesures collectives ainsi que les subventions individuelles pour les modes doux (location, achat de vélo...) plutôt que les financements individuels au remplacement d'un véhicule en raison du coût important pour la collectivité.

Dans ce cadre, une subvention pour l'achat d'un vélo ou tricycle électrique nous semble pertinente afin de généraliser ce mode de déplacement sur l'ensemble de l'Eurométropole.

Toutefois, pour l'acceptabilité sociale de la ZFE, il est également important de ne pas exclure les ménages les plus précaires et de démocratiser les véhicules de catégorie Crit'Air E. C'est pourquoi nous proposons de conditionner le montant d'une subvention à l'achat d'un véhicule, de manière très limitée pour les ménages aisés (qui n'auront pas de difficultés majeures à remplacer leur véhicule) et de manière renforcée pour les foyers modestes et très modestes.

Pour les particuliers, nous proposons une aide sous la forme d'un « bon mobilité » pour la mise à la casse de véhicules polluants : abonnement gratuit de transports en commun, de location et achat de vélo...

Une échelle de subvention pourrait ainsi être définie en fonction du type de véhicule (Crit'Air E et 1, neuf ou d'occasion) et le niveau de revenu du foyer.

Pour les entreprises et artisans, l'enquête sur le parc local des poids lourds et véhicules utilitaires permettra de faire un état des lieux du parc et éventuellement de définir leur niveau de difficultés potentielles à respecter les interdictions de circuler des véhicules les plus polluants.

Des subventions pourraient alors être proposées

- selon le type de structures (artisans, TPE, PME...),
- selon des critères liées aux bénéficiaires/ difficultés de ces structures,
- pour le remplacement d'un véhicule polluant par l'achat d'un nouveau véhicule neuf GNV, électrique et hydrogène, vélo cargo et triporteur, sous condition de fin de vie du véhicule (destruction et recyclage),

⁸ Gaz Naturel Véhicule

⁹ OPTIMIX : démarche d'accompagnement des entreprises associations et administrations dans l'élaboration d'un plan de mobilité

- pour la mise à la casse d'un véhicule très polluant (échelonné dans le temps : non classé et Crit'Air 5, puis Crit'Air4, puis Crit'Air 3),
- pour la transformation de véhicules par changement de motorisation,
- ...

Une commission pluripartite devrait être constituée afin de répondre à des situations exceptionnelles de difficultés d'entreprises ou de particuliers par rapport à la mise en place de la ZFE.

Dans tous les cas, des dérogations à durée limitée seraient à privilégier par rapport aux aides financières, surtout après la phase difficile liée à la crise sanitaire pour les plus petits commerçants/artisans...

Un portail ou un guichet unique pour guider les publics

Il nous semble intéressant de mettre en place un accompagnement gratuit pour accueillir, renseigner, conseiller et faciliter les démarches pour tous les particuliers et professionnels sur des questions en lien avec la mobilité et la ZFE, de guider les publics pour réaliser une demande de dérogation... (guichet unique, numéro vert, dispositif similaire aux espaces info énergie).

Ce dispositif devrait être mis en œuvre en amont ou au plus tard lors de la mise en œuvre de la ZFE et des différentes échéances d'interdictions prévues par le calendrier.

Coordination et transparence du budget

Il nous semble intéressant de pouvoir suivre le coût de la mise en œuvre de la ZFE, de manière transversale entre les services,

- des dépenses directes (subvention aux particuliers et professionnels, la communication, les dispositifs de contrôles, les études/bilans...),
- des dépenses liées à l'amélioration des infrastructures de transport en commun, de partage de véhicule, de développement de l'usage du vélo...

d) Information et transparence

La communication est un préalable et un point clé pour comprendre, s'approprier, faire participer et adhérer au projet de la ZFE. Elle devra être efficace et transparente (voir les travaux du Conseil de Développement sur le lien social « Quels enjeux et quels leviers sur le territoire de l'Eurométropole ? » - chapitre 3.2.2.).

La nécessité d'une information au plus tôt et régulière

Etant donné le délai de renouvellement moyen de véhicules relativement élevé (10,2 ans¹⁰), il nous paraît indispensable d'informer le public et les entreprises très en amont (le plus tôt possible) et de manière régulière, afin qu'ils puissent se préparer, anticiper les dépenses et éviter des contestations qui seraient légitimes.

Il serait également pertinent de transmettre un courrier aux propriétaires de véhicules concernés par l'interdiction de circuler, plusieurs mois avant l'application des échéances du calendrier.

Les différents outils de communication directe de l'Eurométropole ET des 33 communes devraient être sollicités. La communication pourra également s'appuyer sur des relais comme certains satellites (centre socio-culturels...), certaines entreprises (garagistes, concessionnaires automobiles, auto-écoles...), et organismes professionnels. Cette communication pourrait aussi être diffusée en plusieurs langues, de manière imagée, avec des pictogrammes, c'est-à-dire adaptée à la diversité du public.

Nous préconisons également de créer un site dédié avec toutes les informations. Nous avons imaginé les informations qui pourraient être partagées à travers ce site

- Le contexte réglementaire.
- Les conséquences pour la santé d'une mauvaise qualité de l'air.
- L'état de la pollution atmosphérique, la synthèse des dépassements de seuils, l'origine des polluants.

¹⁰ Selon les « données et études statistiques » du ministère de la Transition écologique au 1^{er} janvier 2020

- Mettre en perspective l'éventail des actions pour réduire la pollution afin de ne pas stigmatiser les conducteurs mais de montrer que c'est à tous les niveaux que des progrès/projets avancent.
- Les procédures européennes d'infractions.
- L'état des lieux des véhicules selon le niveau Crit'Air sur le territoire.
- Les résultats des concertations (particuliers et professionnels) et des différentes enquêtes.
- Le résultat des impacts de la ZFE (qualité de l'air / coût des mesures d'accompagnement).
- Fournir à la population et aux élus des communes une Foire aux Questions (FAQ) publique et réactive.
- Dès la mise en place de la ZFE, présenter les effets des mesures selon les scénarios proposés.
- Partager des études sociologiques sur la relation de l'humain à la voiture individuelle.
- L'exemplarité des collectivités et professions exemptes.
- Les explications sur les vignettes Crit'Air.
- Présenter les autres ZFE en France, en Allemagne et en Europe.
- Utiliser les techniques de psychologie sociale pour accompagner les changements de comportement pour changer les modes de déplacement de la voiture individuelle vers des modes plus collectifs.
- Disposer d'une FAQ avec des situations concrètes.

Ces informations pourraient également être partagées via un document spécifique distribué dans chaque boîte aux lettres, lors des présentations du projet ZFE, d'expositions tournantes, de conférences, de manifestations diverses...

Par ailleurs il serait intéressant d'intégrer, notamment pour tout conducteur extérieur au territoire, des informations sur la ZFE : dans les applications de navigation (Mappy, Waze, Michelin...), sur les plateformes de réservations (Booking, Tripadvisor...), sur les sites web des hôteliers. L'Eurométropole pourrait inciter à ce que les plateformes et sites intègrent de manière systématique les accès aux différents établissements en transport en commun.

L'organisation d'évènements spécifiques et l'association à des manifestations existantes constituent également des formes d'information et de participation. L'Eurométropole pourrait élaborer des évènements dans chaque commune ou accompagner les communes à créer leur manifestation « mobilité » (avec présentation de la ZFE, démonstrations de solutions techniques...).

L'Eurométropole pourrait également soutenir

- les centres sociaux-culturels, pour imaginer des défis déplacements citoyens, quizz sur les transports alternatifs...,
- les commerces, pour faciliter et inciter les clients à se rendre dans leur magasin autrement qu'en voiture individuelle.

Une équipe de « formateurs » pourrait être constituée afin de former des ambassadeurs de la mobilité (dans les centres sociaux culturels, les associations, les entreprises...).

Il sera également important d'évaluer l'efficacité de la communication.

e) Concertations

Une large concertation est prévue selon la délibération du 27 septembre 2019. Toutefois, les contours restent à préciser.

L'objectif d'une concertation est, après le partage des enjeux, « de débattre et de s'entendre sur un sujet, un projet commun ou de préparer une décision avec toutes les personnes concernées, qu'elles aient des intérêts convergents, complémentaires ou même divergents ».¹¹

Avec les habitants et entreprises de l'Eurométropole

Nous suggérons d'organiser des ateliers ou des « forums des mobilités » dans chaque commune avec les habitants, les associations, les commerçants et artisans locaux... Après un bref partage du projet et de ses enjeux, les participants

¹¹ Voir rapport les travaux du Conseil de Développement sur le lien social « Quels enjeux et quels leviers sur le territoire de l'Eurométropole ? »

exprimeraient leurs souhaits, leurs idées... sur les aménagements à mettre en œuvre (au niveau local et métropolitain), l'accompagnement individuel, les scénarios de la ZFE...

Cette forme de participation permettrait d'enrichir le projet et d'imaginer de nouvelles formes d'accompagnement inédites. Elle constitue également un moyen d'informer, de sensibiliser, de faire adhérer... Pour l'organisation, il serait nécessaire d'inviter le public dans toute sa diversité et de réaliser une forte publicité pour une participation importante.

Des ateliers similaires pourraient être réalisés avec les entreprises et les organisations professionnelles.

De même, il serait pertinent de cibler les lycéens et collégiens qui entreront dans la vie active d'ici quelques années.

Nous pouvons aussi imaginer que les différents scénarios de mise œuvre de la ZFE puissent être soumis à référendum pour associer la population à la décision. Nous avons en effet constaté qu'une consultation par référendum est même réclamée par certains citoyens consultés de manière informelle.

Avec les collectivités voisines

Vu la délibération du 27 septembre 2019, les collectivités voisines semblent être le « maillon faible » de la démarche ZFE de l'Eurométropole : aucune concertation n'est évoquée. Il nous paraît pourtant important d'inclure dans la démarche la Région, la Collectivité Européenne d'Alsace, d'autres agglomérations..., et côté allemand le district de l'Ortenau, la ville de Kehl..., étant donné les difficultés que pourraient rencontrer des personnes ou entreprises en dehors de la ZFE pour travailler ou faire leurs achats dans l'Eurométropole.

Les territoires voisins pourraient également proposer

- des aides individuelles,
- le renforcement des transports en commun,
- l'accès à l'Eurométropole en vélo,
- l'agrandissement de parkings au niveau des gares (pour véhicules et vélos) et la mise en place de bornes de recharge électrique,
- la généralisation d'aires de covoiturage aux lieux stratégiques...

Nous suggérons également que les territoires voisins (ville de Kehl ? agglomérations du Bas-Rhin ?...) mettent aussi en œuvre des ZFE pour réduire la pollution de fond dans la plaine d'Alsace. Peut-être le point de départ d'une ZFE régionale et transfrontalière ?

f) Gestion des contrôles

Nous préconisons que des contrôles avec verbalisation soient instaurés (sur les axes de circulation et les places de stationnements) dès le début des interdictions au 1^{er} janvier 2022 sur l'ensemble de l'Eurométropole.

Ces contrôles devraient être automatisés (par portique sur les grands axes ou vidéosurveillance) le plus tôt possible afin que les règles de la ZFE soient respectées.

6. Conclusions

L'objectif d'améliorer collectivement notre santé, notre environnement, notre bien-être... est le souhait de tous. La mise en place d'une ZFE ne règlera pas tous les problèmes de pollution mais contribuera fortement à atteindre cet objectif : son principe ne semble pas contesté. Néanmoins, les risques d'opposition sont nombreux, les modalités de mise en œuvre ne feront pas l'unanimité.

La ZFE doit favoriser le report modal afin de diminuer le nombre de véhicules en circulation. Mais pour de nombreuses personnes et entreprises, le report modal ne sera pas possible : il y aura donc toujours besoin d'un véhicule. Il faut donc faire en sorte de trouver les leviers de l'acceptation sociale de ces nouvelles contraintes.

Cette acceptation sociale passera par la mise en place d'un vaste et ambitieux plan de développement des mobilités. Il devra s'accompagner de plans de communication, de concertations avec les parties prenantes, de l'instauration de mesures de flexibilité et de dérogations, de la mise en place de contrôles et de l'accompagnement financier pour les plus précaires, comme détaillés dans les différents chapitres de nos préconisations.

Des scénarios devraient être élaborés afin d'éclairer ces choix en matière de calendrier, de dérogation et de périmètre par rapport aux impacts environnementaux, économiques et sociaux.

Selon la délibération du 27 septembre 2019 « La mise en place de telles mesures de restriction d'accès ne peut être rendue acceptable que si les collectivités publiques (et satellites) donnent l'exemple à leur niveau »... Nous estimons qu'il est effectivement important de respecter cet engagement d'exemplarité.

ANNEXES

Classification des véhicules (pour la compréhension du public)

Classification des véhicules en application des articles L. 318-1 et R. 318-2 du code de la route

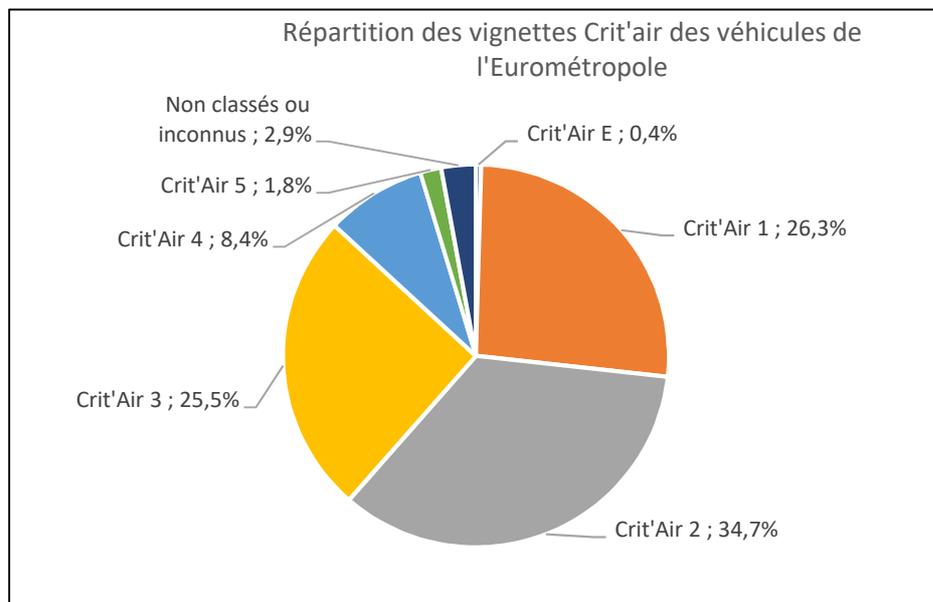
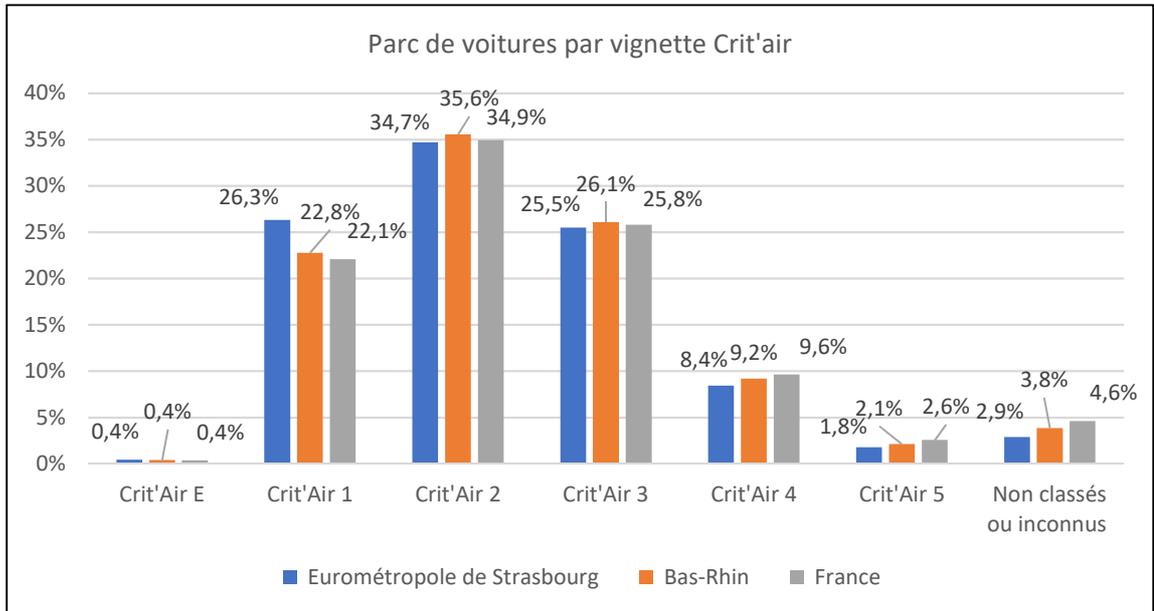
Classe	2 ROUES, TRICYCLES ET QUADRICYCLES À MOTEUR	VOITURES	VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS	POIDS LOURDS, AUTOBUS ET AUTOCAR
	Véhicules électriques et hydrogène			
	Véhicules gaz Véhicules hybrides rechargeables			

Classe	DATE DE PREMIÈRE IMMATRICULATION ou NORME EURO						
	2 ROUES, TRICYCLES ET QUADRICYCLES À MOTEUR	VOITURES		VÉHICULES UTILITAIRES LÉGERS		POIDS LOURDS, AUTOBUS ET AUTOCAR	
		Diesel	Essence	Diesel	Essence	Diesel	Essence
	EURO 4 À partir du : 1 ^{er} janvier 2017 pour les motocycles 1 ^{er} janvier 2018 pour les cyclomoteurs	-	EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011	-	EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011	-	EURO VI À partir du 1 ^{er} janvier 2014
	EURO 3 du 1 ^{er} janvier 2007 au : 31 décembre 2016 pour les motocycles 31 décembre 2017 pour les cyclomoteurs	EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011	EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO 5 et 6 À partir du 1 ^{er} janvier 2011	EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO VI À partir du 1 ^{er} janvier 2014	EURO V du 1 ^{er} octobre 2009 au 31 décembre 2013
	EURO 2 du 1 ^{er} juillet 2004 au 31 décembre 2006	EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO 2 et 3 du 1 ^{er} janvier 1997 au 31 décembre 2005	EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO 2 et 3 du 1 ^{er} octobre 1997 au 31 décembre 2005	EURO V du 1 ^{er} octobre 2009 au 31 décembre 2013	EURO III et IV du 1 ^{er} octobre 2001 au 30 septembre 2009
	Pas de norme tout type du 1 ^{er} juin 2000 au 30 juin 2004	EURO 3 du 1 ^{er} janvier 2001 au 31 décembre 2005	-	EURO 3 du 1 ^{er} janvier 2001 au 31 décembre 2005	-	EURO IV du 1 ^{er} octobre 2006 au 30 septembre 2009	-
	-	EURO 2 du 1 ^{er} janvier 1997 au 31 décembre 2000	-	EURO 2 du 1 ^{er} octobre 1997 au 31 décembre 2000	-	EURO III du 1 ^{er} octobre 2001 au 30 septembre 2006	-
Non classés	Pas de norme tout type Jusqu'au 31 mai 2000	EURO 1 et avant Jusqu'au 31 décembre 1996	EURO 1 et avant Jusqu'au 31 décembre 1996	EURO 1 et avant Jusqu'au 30 septembre 1997	EURO 1 et avant Jusqu'au 30 septembre 1997	EURO I, II et avant Jusqu'au 30 septembre 2001	EURO I, II et avant Jusqu'au 30 septembre 2001

https://www.certificat-air.gouv.fr/docs/tableaux_classement.pdf

Extrait des données et statistiques au 1^{er} janvier 2020 du ministère de la transition écologique

	Crit'Air E	Crit'Air 1	Crit'Air 2	Crit'Air 3	Crit'Air 4	Crit'Air 5	Non classés ou inconnus	Ensemble
Eurométropole de Strasbourg	1 065	64 081	84 504	62 119	20 523	4 302	7 022	243 616
Bas-Rhin	2 764	152 442	238 061	174 502	61 528	14 188	25 759	669 243
France	141 265	8 433 299	13 355 107	9 865 680	3 681 730	977 345	1 760 816	38 215 242



Age moyen des voitures en circulation par carburant

Electrique et Hydrogene	2,4
Essence et autres	10,5
Gazole	10,1
Hybrides rechargeables et Gaz	8,1
Ensemble	10,2

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/382-millions-de-voitures-en-circulation-en-france

La plateforme des « Métamorphoses »

La « plateforme des métamorphoses »¹², initiée par le CODEV du grand Nancy dans le contexte de la crise sanitaire, a été alimentée d'avril à décembre 2020. Elle comporte deux entrées :

- par thème (santé, environnement, démocratie, système économique et financier, liberté, re-territorialisation économique des besoins fondamentaux et questionnements « oubliés »)
- par territoire, accueillant les débats plus précis appelés « territoires vécus »

Le Conseil de développement de l'Eurométropole s'est mobilisé pour y apporter des contributions portant principalement sur les thématiques de « La tentation du repli démocratique » d'une part et de « La coopération transfrontalière en temps de crise » d'autre part.

L'ensemble des 546 participants et 1945 contributions permettent de considérer que les résultats constituent un « corpus significatif »

Listes des sources.

- Enquête de terrain « au charbon » : 4 témoignages de « héros du quotidien » avec l'association Ghatt'up.
- Enquête téléphonique « se nourrir lorsqu'on est pauvre » de Terre de Lorraine et ATD Quart monde 4 témoignages.
- Enquête Eurométropole de Strasbourg : 1347 contributions de la part de 307 participants.
- Retranscription des émissions « dans ton coude » de radio cabanes : 117 contributions de la part de 41 participants.
- Retranscription de l'émission Grand rendez-vous sur France inter du 25 Juin 2020 : 4 témoignages.

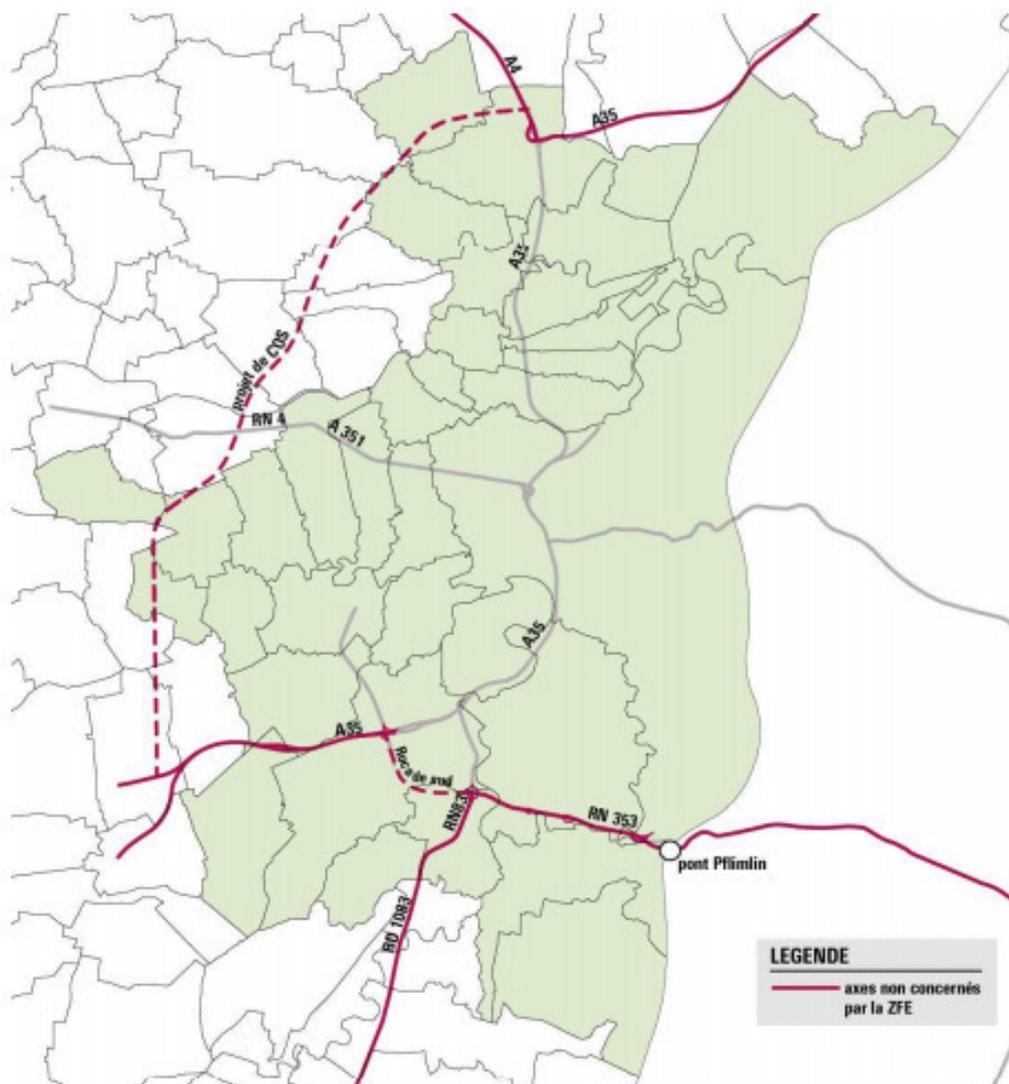
De manière plus détaillée, nous pouvons noter parmi les contributions :

- Une forte demande d'amélioration des transports en communs (bus, tram, trains) afin de réduire la circulation des véhicules et la pollution atmosphérique.
- Les confinements ont ouvert une brèche pour opérer des changements significatifs : facilitation du télétravail, des modes de transports doux (c'est bien l'utilisation du vélo et de la marche à pied qui l'emportent) et le renforcement de la place de la nature en ville.
- Les conflits d'usages ressortent de façon significative.
- La baisse des nuisances sonores durant le confinement est appréciée.
- La lutte contre la pollution afin d'améliorer la qualité de l'air en diminuant l'émission de polluants.
- L'amélioration du réseau cycliste et des espaces réservés aux piétons (piétonisation de rues), la sécurisation des pistes cyclables et des cheminements piétons.
- L'augmentation de la fréquence de circulation des transports en communs et l'extension de leurs réseaux.
- La suppression du transport individuel automobile au centre-ville sauf autorisations pour des activités spécifiques (médecins, soignants, livraisons).
- La réduction de la vitesse.
- La demande de cohérence et d'humanité de la communication dans les messages adressés aux habitants, s'adressant à tous (sans oublier les personnes isolées), une communication utilisant des canaux d'information originaux, en utilisant des messages positifs (mieux retenus que les messages négatifs).
- Les contributions favorables à une place prépondérante de la voiture en ville sont minoritaires.
- ...

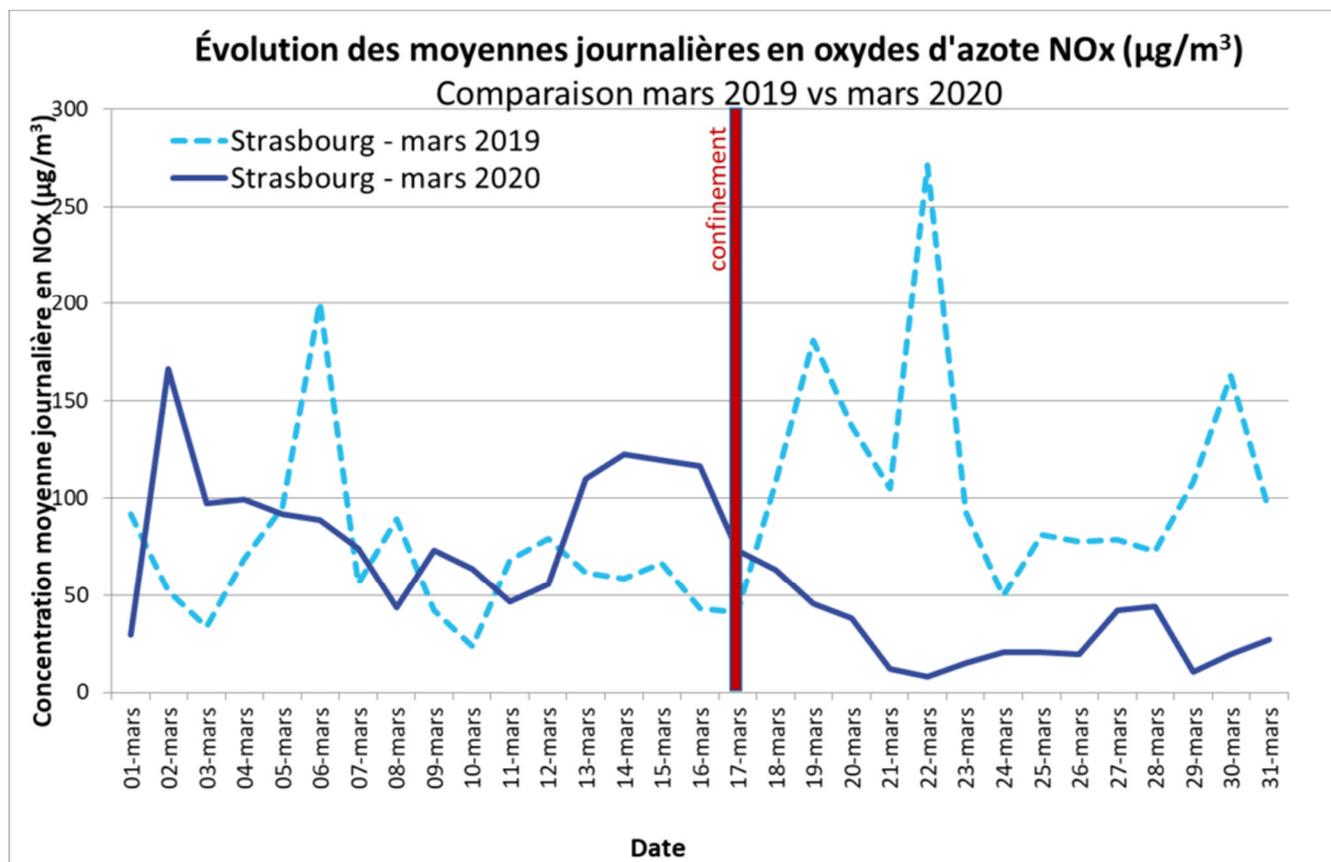
¹² <https://cartodebat.fr/metamorphose/>

Périmètre concerné par le projet de ZFE

Délibération du 27 septembre 2019 du Conseil de L'Eurométropole



Evolution de la pollution de l'Eurométropole de STRABOURG en oxydes d'azote durant le confinement



<https://atmo-france.org/covid-19-focus-sur-lexposition-des-riverains-a-la-pollution-automobile-pres-des-grands-axes-avant-pendant-le-confinement/>

Médiagraphie

Documents

- Délibération de l'Eurométropole de Strasbourg du 27 septembre 2019 - [lien](#)
- Délibération de la ville de Strasbourg du 23 septembre 2019 - [lien](#)
- Guide d'accompagnement de la mise en œuvre d'une ZFE du ministère de la transition écologique - [lien](#)
- Classification des véhicules selon le certificat Crit'Air - [lien](#)
- Enquête mobilité 2019 dans le Bas-Rhin – ADEUS - [lien](#)
- Zones à faibles émissions à travers l'Europe – ADEME - [lien](#)
- L'acceptabilité sociale des ZFE – GUAPO (Observatoire mondial des villes pour la qualité de l'air) - [lien](#)
- Plaquette mobilité dans les Coëvrons, réalisée par le Conseil de développement des Coëvrons - [lien](#)
- Contribution du Conseil de développement de Saint-Quentin -en Yvelines sur Les Mobilités en devenir à Saint-Quentin-en-Yvelines - [lien](#)
- Accompagner les changements de comportements vers les transports collectifs et les modes doux du Conseil de développement du Grand Annecy - [lien](#)
- Les différents scénarios de la zone à faibles émissions à Toulouse - [lien](#)
- Présentation au CODEV de M Ollagnon de Cartodebat
- Présentation au CODEV de Mme Cécile LANZA, cheffe de projet « Zone à Faibles Emissions » au sein du service « Déplacements » de l'Eurométropole.
- Note accompagnatrice du benchmark des Zones à Faibles Emissions françaises et européennes – Eurométropole de Strasbourg

Site internet

- Page dédiée à la ZFE de l'Eurométropole de Strasbourg - [lien](#)
- Page dédiée au Plan Climat 2030 de l'Eurométropole de Strasbourg - [lien](#)
- Site du ministère de la transition écologique sur les 10 ZFE en 2021 - [lien](#)
- Site répertoriant les ZFE en Europe fourni par le SCELA (Charging, Low zones emission, autre Access Reglementation Schemises) - [lien](#)
- Page du ministère de la transition écologique sur les certificats Crit'Air - [lien](#)
- Données et études statistiques sur les voitures en circulation en France du ministère de la transition écologique – [lien](#)
- Infographie sur la mobilité de demain – ADEME - [lien](#)
- Les risques de la pollution atmosphérique de Santé publique France - [lien](#)
- Le site de Cartodebat/métamorphose - [lien](#)

Mise en œuvre de la Zone à Faibles Emissions - mobilité de l'Eurométropole de Strasbourg

08/10/2021

Étude des impacts environnementaux, sanitaires et socio-économiques Dossier de consultation

Version provisoire

Strasbourg.eu
eurométropole

AtMO
163
GRAND EST

ADEUS

L'Agence
de Développement
et d'Urbanisme
de l'Agglomération
Strasbourgeoise

Table des matières

Préambule	5
I. POURQUOI UNE ZONE A FAIBLES EMISSIONS MOBILITE	6
1. Les données clés du territoire de l’Eurométropole de Strasbourg	6
a. Une capitale institutionnelle internationale	6
b. Une métropole mixte qui rayonne au-delà de son périmètre institutionnel.....	6
c. Des fonctions métropolitaines souvent localisées dans le cœur de la métropole	6
d. Une volonté d’allier excellence et qualité de vie	8
2. Transport et mobilité dans l’Eurométropole de Strasbourg	9
a. Des parts modales encourageantes... ..	9
b. Mais la voiture reste omniprésente sur les moyennes et grandes distances	9
3. La pollution atmosphérique, un enjeu de santé publique majeur.....	12
II. LES CONTOURS DU PROJET DE ZONE A FAIBLES EMISSIONS MOBILITE	15
1. Définition de la ZFE-m	15
2. Une obligation réglementaire	16
3. La ZFE-m de l’Eurométropole de Strasbourg.....	17
a. Le périmètre proposé de la ZFE – m.....	17
b. Le calendrier proposé de mise en œuvre de la ZFE-m	19
c. Différentes consultations.....	21
d. L’accompagnement à son déploiement	25
e. Renforcement des solutions d’avitaillement alternatives	27
f. Un conseil personnalisé à la mobilité pour trouver les meilleures solutions pour chaque situation.....	28
g. Une enveloppe de 50 millions d’aides aux particuliers et aux acteurs socio-économiques du territoire pour accompagner la mise en place de la ZFE-m afin de garantir le droit à la mobilité et la justice sociale.....	29
h. L’évaluation du dispositif	34
i. Des contrôles automatisés à venir	35
j. Des propositions de dérogations locales.....	36
III. LES PROJETS D’ARRETES	38
1er arrêté.....	39
2 ^{ème} arrêté	48
IV. LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SANITAIRES DE LA ZONE A FAIBLES EMISSIONS MOBILITE DE L’EUROMETROPOLE DE STRASBOURG	57

1.	Introduction.....	57
a.	Impacts sanitaires.....	57
b.	Nouvelles valeurs guides OMS	59
2.	Mise en œuvre de la ZFE-m eurométropolitaine	60
a.	Modalités de mise en œuvre.....	60
b.	Présentation des résultats.....	61
c.	Démarche d'évaluation des impacts de la ZFE-m	62
d.	Cadre méthodologique de la démarche d'évaluation.....	66
3.	État des lieux des émissions et de la qualité de l'air sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg	67
a.	Les émissions liées au trafic routier	67
b.	Concentrations et population exposée	76
4.	Impact de la ZFE-m – Calendrier loi climat.....	84
a.	Hypothèses appliquées aux scénarios ZFE-m.....	84
b.	Le Parc automobile statique 2019.....	86
c.	Parcs automobiles roulants	87
i.	Impact de la ZFE-m sur les parcs de véhicules particulier.....	87
ii.	Impact de la ZFE-m sur les parcs de véhicules utilitaires légers.....	89
iii.	Impact de la ZFE-m sur les parcs de poids lourds	90
iv.	Impact de la ZFE-m sur les mobylettes et motos	91
d.	Impact sur les émissions routières.....	92
e.	Impact sur les concentrations et populations exposées	97
5.	Conclusion	106
V.	Impact sociaux économiques	107
1)	Combien de véhicules impactés dans le Bas-Rhin ?.....	107
a.	825 000 véhicules en circulation dans le Bas-Rhin.....	107
b.	Une ZFE qui ne concerne pas les seul-es habitant-es de l'Eurométropole	109
c.	Des voitures qui ne circulent pas toutes quotidiennement.....	109
d.	Un impact marqué mais échelonné sur le parc de véhicules du Bas-Rhin.....	110
2)	Quels impacts pour les déplacements pendulaires et professionnels ?	111
a.	De nombreuses alternatives pour les actifs qui résident et travaillent dans l'Eurométropole	111
b.	Une grande proportion de déplacements automobiles parmi les actifs qui résident en dehors mais travaillent dans l'Eurométropole.....	113
c.	Un usage presque exclusif de la voiture parmi les actifs qui résident dans l'Eurométropole mais travaillent à l'extérieur.....	114

d.	Synthèse des actifs potentiellement impactés par la ZFE	115
e.	Les actifs en horaires décalés : une dépendance à la voiture encore plus marquée.....	115
f.	Les professionnels dépendant d'un véhicule	116
3)	Quels impacts sur les différents profils d'habitants au quotidien ?.....	117
a.	Les actifs occupés au cœur des déplacements automobiles : 48% des déplacements quotidiens en lien avec l'Eurométropole et 60% de ceux réalisés en voiture	119
b.	Les scolaires : 16% des déplacements quotidiens en lien avec l'EMS et 8% de ceux réalisés en voiture	119
c.	Les étudiants : 9% des déplacements quotidiens en lien avec l'EMS et 4% de ceux réalisés en voiture	120
d.	Les retraités : 16% des déplacements quotidiens en lien avec l'EMS et 17% de ceux réalisés en voiture	120
e.	Les personnes au chômage : 6% des déplacements quotidiens en lien avec l'EMS et 6% de ceux réalisés en voiture	121
f.	Les personnes au foyer: 3% des déplacements quotidiens en lien avec l'EMS et 3% de ceux réalisés en voiture	121
4)	Des profils plus vulnérables que d'autres	121
a.	Les ménages mono-motorisés davantage impactés	122
b.	Impacts sur les personnes vivant seules et les familles monoparentales.....	123
c.	Impacts sur les familles nombreuses	124
5)	Quels impacts sur les activités économiques de l'Eurométropole ?.....	124
a.	Les filières	124
b.	Les zones d'activités	126
c.	Ce que nous apprend la consultation du monde économique	127
d.	Des filières qui bénéficieront de la mise en place de la ZFE et de la politique de mobilités mise en place par l'Eurométropole de Strasbourg.....	129
6)	Quels impacts sur le rayonnement de l'Eurométropole ?	129
a.	Assurer l'accessibilité pour assurer le rayonnement	129
b.	Les visites ponctuelles des bas-rhinois dans l'Eurométropole : la voiture comme mode de transport principal.....	129
c.	Au-delà des bas-rhinois, de nombreux autres visiteurs potentiellement impactés	130
7)	Synthèse de l'analyse socio-économique.....	130
VI.	ANNEXES.....	133
	Annexe 1 : statistiques communales par polluant	133
	Annexe 2 : parc statique communal – SDES.....	139
	Annexe 3 : statistiques communales par polluant pour chacun des scénarios	141

Préambule

Le dossier de consultation, précédant la mise en œuvre en janvier 2022 de la 1ère étape de la ZFE-m (restriction de circulation des Crit'Air 5 et « non classés »), est un dossier unique à destination du public ainsi que des acteurs institutionnels, dont l'avis est réglementairement sollicité.

Conformément à l'article L2213-4-1 III al. 1 du code général des collectivités territoriales, il présente les projets d'arrêté ainsi que le résultat de l'étude justifiant la nécessité des mesures envisagées, exposant les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus de leur mise en œuvre, notamment en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique, ainsi que les impacts socio-économiques attendus à l'échelle de la zone urbaine.

Selon les exigences de l'article R2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales, l'étude comporte : *« un résumé non technique, une description de l'état initial de la qualité de l'air sur la zone concernée ainsi qu'une évaluation : «1. De la population concernée par les dépassements ou le risque de dépassement des normes de qualité de l'air ; «2. Des émissions de polluants atmosphériques dues au transport routier sur la zone concernée ; «3. De la proportion de véhicules concernés par les restrictions et, le cas échéant, les dérogations prévues ; «4. Des réductions des émissions de polluants atmosphériques attendues par la création de la zone à circulation restreinte.*

Sont ainsi présentés dans le dossier de consultation ces données obligatoires et les éléments suivants :

- L'étude des impacts environnementaux et sanitaires de la ZFE-m réalisée par Atmo Grand Est comportant :
 - Un diagnostic des émissions liées au trafic routier et de la population exposée sur l'ensemble des communes de l'Eurométropole de Strasbourg;
 - L'évaluation prospective de la mise en œuvre de de la ZFE-m, des impacts sur les émissions du trafic routier, la qualité de l'air et l'exposition des populations, dans le périmètre de l'Eurométropole de Strasbourg ;
- L'étude des impacts socio-économiques de la ZFE-m réalisée par l'ADEUS ;
- Un résumé non technique de l'étude ;
- Les projets d'arrêté de création de la ZFE-m.

Ces éléments sont soumis à la consultation des acteurs institutionnels ainsi qu'à la consultation du public, dans les conditions prévues à l'article L. 2213-4-1 III du Code général des collectivités territoriales et de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement.

I. POURQUOI UNE ZONE A FAIBLES EMISSIONS MOBILITE

1. Les données clés du territoire de l'Eurométropole de Strasbourg

L'Eurométropole de Strasbourg accueille plus de 500 000 habitants, répartis sur 33 communes, pour une superficie de près de 340 km².

a. Une capitale institutionnelle internationale

Capitale historique de l'Alsace, préfecture de la Région Grand Est, Strasbourg est la capitale démocratique européenne. Elle accueille notamment le **Conseil de l'Europe**, la **cour européenne des droits de l'Homme**, la **pharmacopée européenne**, le **Parlement Européen**, ... Elle accueille les Sessions Parlementaires, les Rencontres du Club de Strasbourg rassemblant les maires de 40 villes européennes, et le Forum mondial de la démocratie.

Avec 47 pays implantés et représentés par ambassadeurs et 3 000 fonctionnaires internationaux, Strasbourg est une **ville cosmopolite**. À ce titre, Strasbourg et l'Eurométropole incarnent plus qu'ailleurs l'importance de l'intégration des enjeux européens dans les politiques locales et nationales et ont ainsi un **devoir d'exemplarité** par rapport aux différentes préconisations et règlements européens.

b. Une métropole mixte qui rayonne au-delà de son périmètre institutionnel

Avec une croissance démographique de 0.7% depuis 2013, la population de l'**Eurométropole de Strasbourg dépasse les 500 000 habitants**. Parmi les personnes de plus de 15 ans, elle accueille :

- 0.1% d'agriculteurs exploitants ;
- 2.7 % d'artisans, commerçants, chefs d'entreprise ;
- 12.7% de cadres et professions intellectuelles supérieures ;
- 14,8% de professions intermédiaires ;
- 15,8% d'employés ;
- 10.5% d'ouvriers ;
- 21.2 % de retraités ;
- Et 21.2% d'autres personnes sans activité professionnelle (dont les lycéens, étudiants).

Avec **255 000 emplois sur son territoire**, l'Eurométropole attire un nombre important de travailleurs venus de l'extérieur. Ils sont en effet **80 000 à la rejoindre quotidiennement**.

c. Des fonctions métropolitaines souvent localisées dans le cœur de la métropole

L'Eurométropole de Strasbourg dispose de **nombreux équipements qui rayonnent** au-delà de ses frontières. On peut notamment citer :

- **L'université de Strasbourg** : C'est un des atouts majeurs de l'Eurométropole ; elle accueille plus de 50 000 étudiants (63 000 au total dans l'Eurométropole) et emploie plus de 5 000 personnes réparties sur quelques sites centraux (Esplanade, Forêt Noire, Hôpital Civil, Cronembourg, Schiltigheim et Illkirch Graffenstaden). Elle figure dans les 150 premières universités référencées dans le classement de Shanghai. Strasbourg et l'Alsace forment avec

les régions voisines du Bade-Wurtemberg et du Nord de la Suisse un « triangle d'or » de la recherche et de l'innovation technologique, fortement tourné vers l'international dans des domaines comme la biologie, la biotechnologie, le médicament, la chimie, la physique des matériaux, les sciences de l'espace.

- Un **hôpital de rayonnement métropolitain voire national** : Premier employeur de l'Eurométropole avec plus de 12.000 salariés, le CHU de Strasbourg figure en quatrième place des classements nationaux (sur plus de 1 100 établissements).
- Des **zones d'emploi d'envergure**, à l'attractivité de l'aire urbaine, voire de la Région Grand Est : Il s'agit notamment :
 - Du Port autonome de Strasbourg, 2ème port fluvial de France, qui accueille plus de 7,5 millions de tonnes de trafic fluvial et 1.4 millions de tonnes de trafic ferroviaire. 500 entreprises y sont implantées et représentent aujourd'hui plus de 10 000 emplois directs (et 17 000 indirects).
 - De l'espace européen de l'entreprise à Schiltigheim : La vocation de ce parc de 300 000 m² de bâtis reste l'accueil des activités liées à des techniques, industries, recherches ou enseignements à caractère innovant et de haute technologie. Cet espace regroupe aujourd'hui 1 500 étudiants, 550 entreprises et près de 9 000 salariés.
 - Du parc d'innovation d'Illkirch : conçu, dès sa création, comme un lieu de rencontre entre la recherche et l'innovation au service du développement des entreprises de hautes technologies, plus particulièrement les sciences de la vie. Dans un environnement dédié de plus de 170 hectares, il accueille sur 200 000m² bâtis une centaine d'entreprises, 3 000 salariés, 1 500 chercheurs et enseignants, et 3 000 étudiants.
 - Du secteur commercial du cœur de la métropole : Un nombre important de petits commerces est implanté au centre-ville de Strasbourg. Cette offre est complétée par la présence de grands magasins (notamment Galeries Lafayette), de grandes surfaces alimentaires et spécialisées (La FNAC, Mr Bricolage...) et de centres commerciaux (Les Halles, Rivetoile et l'Aubette). Au-delà des commerces, le cœur de métropole accueille nombre de services métropolitains, y compris médicaux. Il accueille ainsi la moitié des médecins spécialistes du département du Bas-Rhin.
 - De la zone commerciale nord : une zone commerciale monofonctionnelle qui s'étend aujourd'hui sur une centaine d'hectares et répartie sur quatre communes. De par sa taille, c'est l'une des plus grandes zones commerciales de France. Elle a été repensée et réaménagée, notamment avec la réalisation du « shopping Promenade Cœur Alsace » qui accueille une soixantaine de boutiques supplémentaires sur 40 000 m², mais qui accueillera également un agroparc de 5 ha consacré à la culture de produits maraichers, récoltés, transformés et vendus sur place.
 - De la zone commerciale de la Vigie : articulée autour de l'historique intersection entre la M63 et la M35, cette zone commerciale accueille sur un site éclaté de grandes enseignes alimentaires et spécialisées d'équipement de la maison ou de la personne (Leroy Merlin, Décathlon, ...).
- La **gare de Strasbourg** : Elle accueille quotidiennement 21,5 millions de voyageurs en 2019 (avant COVID), ce qui fait d'elle la deuxième gare de province en termes de fréquentation après Lyon Part-Dieu. Elle accueille aussi bien les pendulaires sortant des Trains Express Régionaux

que les visiteurs occasionnels dans des TGV à destination notamment de Paris ou Lyon, mais aussi Frankfurt, Stuttgart, Luxembourg ou Bruxelles.

- **Un lieu touristique majeur** : Avec 10 millions de touristes qui viennent visiter la capitale européenne chaque année, Strasbourg est un site touristique majeur, très bien positionné à l'échelle internationale. C'est aussi « la capitale de Noël » : avec 4 millions de visiteurs en Alsace, dont 2 millions pour la seule Strasbourg, en 2019, le Marché de Noël est le premier vecteur touristique en Alsace faisant du mois de décembre celui avec la plus forte demande touristique, qui s'exprime tout particulièrement dans le cœur de la métropole, en lien avec la Petite France, la Cathédrale de Strasbourg, les Ponts Couverts, mais aussi les bords de l'Ill.
- Une **Capitale de Noël** : Avec 4 millions de visiteurs en Alsace, dont 2 millions pour la seule Strasbourg, en 2019, le Marché de Noël est le premier vecteur touristique en Alsace faisant du mois de décembre celui avec la plus forte demande touristique, qui s'exprime tout particulièrement dans le cœur de la métropole, en lien avec la Petite France, la Cathédrale de Strasbourg, les Ponts Couverts, mais aussi les bords de l'Ill.
- Une **offre culturelle de niveau national** : dans la vie culturelle et artistique des régions françaises, Strasbourg occupe une place de choix. Elle abrite plusieurs établissements renommés, notamment nationaux : l'Opéra National du Rhin, le Théâtre National de Strasbourg, la Bibliothèque Nationale et Universitaire, ainsi que l'Orchestre Philharmonique et les Percussions de Strasbourg ; elle accueille également une quarantaine de salles de cinéma.
- Parallèlement, l'offre culturelle est nourrie par un **réseau de musées et autres espaces de découverte**. Les musées strasbourgeois accueillent environ 500 000 visiteurs chaque année. En tête des fréquentations arrivent le Musée d'Art Moderne et Contemporain de Strasbourg (130 000 visiteurs annuels avant COVID), le Palais Rohan (130 000 visiteurs) et le Musée Alsacien (60 000 visiteurs).

Toutes ces **fonctions métropolitaines**, qui peuvent se retrouver également dans d'autres villes, ont comme principale particularité dans l'Eurométropole d'être principalement **situées en plein cœur du territoire**, et d'être souvent **directement desservies par une ou plusieurs lignes de tramway, ou une ligne de train**. Même l'aéroport d'Entzheim bénéficie d'une porte d'entrée très performante en moins de 10 minutes depuis la gare centrale avec des fréquences élevées. De la même manière, le stade de la Meinau et le Zénith, s'ils ne sont pas directement dans le cœur de métropole y sont accessibles en une dizaine de minutes.

d. Une volonté d'allier excellence et qualité de vie

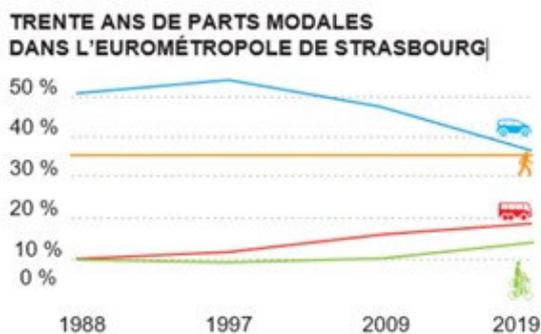
Strasbourg et l'Eurométropole se positionnent en tête de nombreux classements nationaux et internationaux, traduisant une forme de rayonnement, souvent axés sur la qualité de vie et l'excellence. Elle est régulièrement citée pour son excellence, notamment à travers son université, première européenne en matière d'innovation ; son hôpital universitaire ; son dynamisme commercial (dans les 3 meilleures grandes villes) ; ou encore pour l'entrepreneuriat. Strasbourg et l'Eurométropole sont également citées parmi les métropoles les plus cyclables au monde, dans le top 3 des villes françaises avec la meilleure qualité de vie, la meilleure ville pour la vie étudiante, 3ème ville la plus verte de France, etc. Cette double exigence d'excellence et de qualité de vie est un des marqueurs forts de l'Eurométropole de Strasbourg.

2. Transport et mobilité dans l'Eurométropole de Strasbourg

a. Des parts modales encourageantes...

L'Eurométropole de Strasbourg a été **pionnière en France d'une politique globale de mobilité**. La mise en service du tramway, le développement continu d'une offre cyclable et la piétonisation du centre-ville ont concouru à la **transformation radicale du modèle de déplacements** dans les secteurs les plus denses.

De ce fait, les **pratiques de mobilité des habitant·es de l'Eurométropole de Strasbourg** sont aujourd'hui parmi les **plus vertueuses de France**.



NOMBRE DE DÉPLACEMENTS PAR JOUR, PAR PERSONNE, ET PAR MODE DE QUELQUES UNES DES PRINCIPALES AGGLOMÉRATIONS FRANÇAISES
Source CEREMA



b. Mais la voiture reste omniprésente sur les moyennes et grandes distances

Si la voiture n'est plus utilisée que dans 37% des cas, deux tiers des kilomètres parcourus continuent en revanche d'être réalisés en voiture.

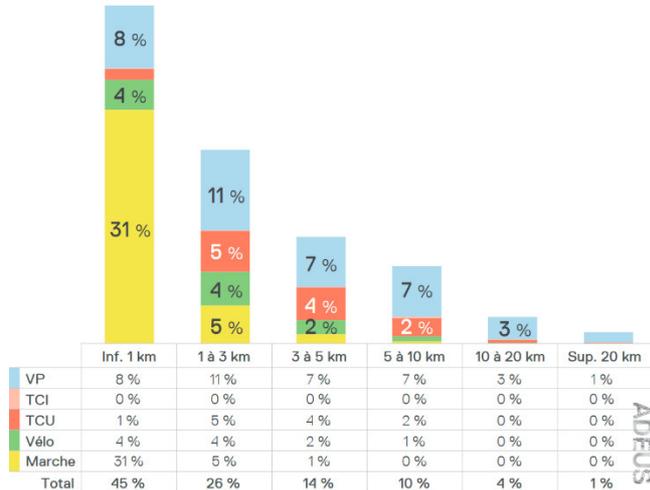
Chaque jour, les habitants de l'Eurométropole de Strasbourg effectuent **2,7 millions de kilomètres en voiture**, avec les nuisances, pollutions et émissions de gaz à effet de serre que cela implique.

Ces résultats sont plus accentués pour les territoires hors de l’Eurométropole de Strasbourg, où plus de **trois quart des distances parcourues le sont en voiture.**

PARTS MODALES DES DÉPLACEMENTS PAR TRANCHE DE DISTANCE...

(FLUX INTERNES) - Source : ADEUS, EMA 2019

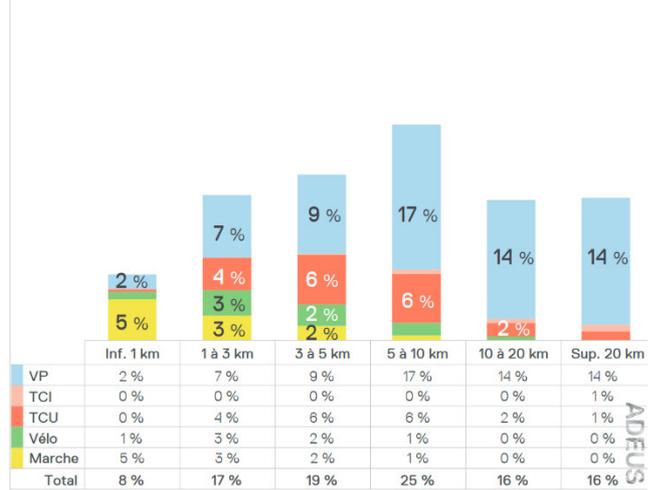
... DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG



KILOMÈTRES PRODUITS PAR MODE PAR TRANCHE DE DISTANCE DES DÉPLACEMENTS...

(FLUX INTERNES) - Source : ADEUS, EMA 2019

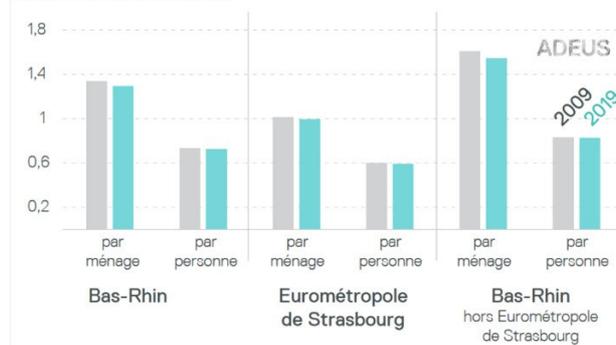
... DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG



i. L'équipement et l'usage automobile des ménages

Il y a en moyenne **une voiture par ménage** dans l’Eurométropole de Strasbourg et **0,6 par personne** en âge de conduire.

ÉQUIPEMENT AUTOMOBILE MOYEN DES MÉNAGES ET DES PERSONNES
Source : ADEUS, EMA 2019 - EMD 2009



Cette proportion est beaucoup plus élevée **en dehors de l’Eurométropole**, avec près de **1.5 voitures par ménage et 0.7 par personne** en âge de conduire. Ce différentiel s’explique en partie par la proportion plus importante de petits ménages dans l’Eurométropole que dans le reste du territoire.

Compte tenu de la croissance démographique, **le nombre de voitures a également augmenté jusqu’aujourd’hui** :

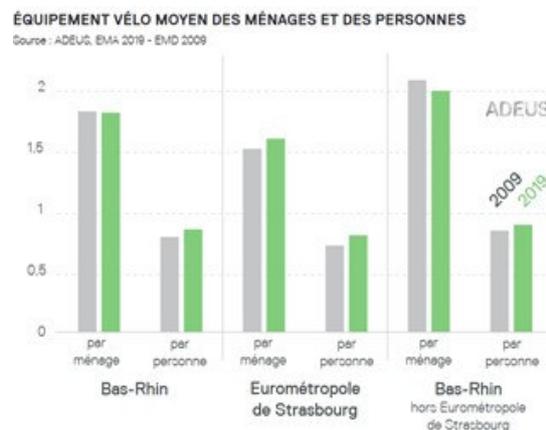
- + 7% en 10 ans pour l’Eurométropole de Strasbourg ;
- +18% pour le reste du Bas-Rhin.

L'équipement en automobile ne traduit en revanche que partiellement l'usage qui en est fait. En effet, **dans l'Eurométropole de Strasbourg, seuls deux tiers des voitures quittent leur lieu de stationnement quotidiennement.** Cela ne veut pas dire que le dernier tiers ne « bouge » jamais, mais qu'il s'inscrit en revanche dans un usage plus ponctuel.

ii. Les autres équipements des ménages

L'équipement en modes de déplacements alternatifs à la voiture est déjà une réalité pour une part importante de la population.

En effet, à côté de l'équipement automobile, l'équipement en vélo des ménages a lui aussi augmenté dans la dernière décennie, passant de **0.7 à 0.8 vélos par personne en moyenne dans l'Eurométropole de Strasbourg,** et de **0.8 à 0.9 dans le reste du Bas-Rhin.**

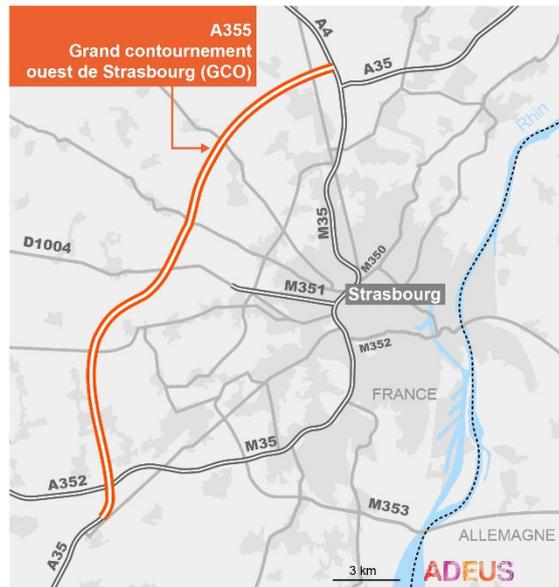


Par ailleurs, quel que soit le territoire, le niveau d'abonnement de la population aux transports collectifs a lui aussi nettement augmenté. Près d'**un Bas-Rhinois sur quatre** et **40 % des habitants de l'Eurométropole de Strasbourg** déclarent ainsi disposer d'un **abonnement valide en 2019.**

iii. Les flux de transit

La mise en place de la Zone à Faibles Émissions mobilité aura un impact pour tous ses visiteurs motorisés – qu'ils soient réguliers ou occasionnels.

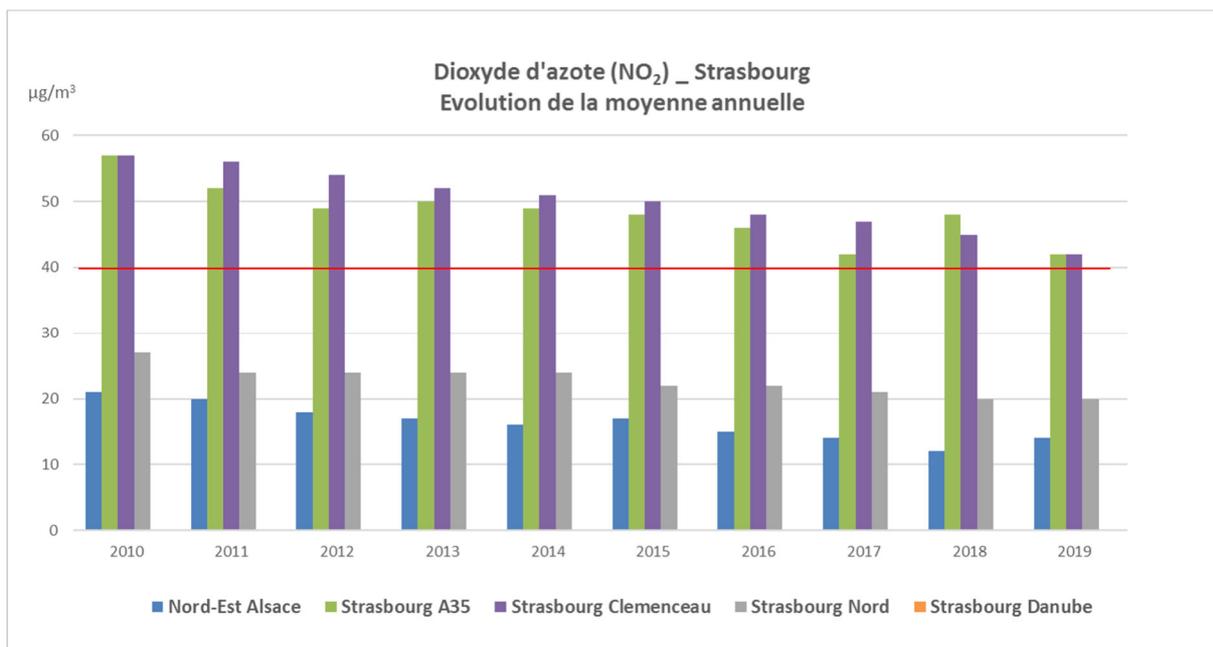
Elle concernera également les véhicules en transit, dont la fourchette basse est de l'ordre de 10 000 voitures quotidiennes si l'on considère uniquement les habitants du Bas-Rhin. Ceux-ci devraient être largement reportés sur le **Contournement Ouest de Strasbourg** mis en service début 2022, hors du périmètre de la ZFE.



3. La pollution atmosphérique, un enjeu de santé publique majeur

La qualité de l'air que nous respirons est déterminante pour notre santé. Sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, malgré une tendance à l'amélioration de la qualité de l'air pour les polluants réglementés (NO₂, PM10 et PM2,5) depuis une douzaine d'années, **des dépassements de la valeur limite européenne en NO₂ persistent**, même si l'écart par rapport à ce seuil réglementaire fixé à 40 µg/m³ est désormais faible.

Les 2 stations de mesure qui font l'objet d'un dépassement de la valeur limite européenne jusqu'en 2019 sont « Strasbourg A35 » (autoroute) et « Strasbourg Clémenceau » (boulevard urbain). L'évolution de la moyenne annuelle en NO₂ sur le territoire de l'agglomération est fournie sur le graphique ci-dessous.



Le secteur du transport routier représente une part prépondérante dans les émissions totales de dioxyde d'azote NO₂ du territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, à savoir 85% en 2016, 84% en 2017 et 2018 et 83% en 2019 (source ATMO Grand Est Invent'Air V2021).

Ainsi, les secteurs géographiques les plus touchés par les dépassements de cette valeur limite européenne sont aujourd'hui autour des axes autoroutiers (M35 et M351) et des grands boulevards, notamment le long de l'avenue du Rhin (*voir annexe 1*). **L'agglomération fait ainsi partie des 11 territoires en France concernés par le contentieux européen.**

Les résultats provenant d'une étude publiée par Santé Publique France en 2019, confirment que **l'exposition au NO₂, en tant que traceur de la pollution liée au trafic, est associé à court terme avec la mortalité**, même à des concentrations, en moyenne annuelle, conformes à la réglementation européenne et à la valeur guide de l'OMS établie en 2005 (40 µg/m³).

En septembre 2021, l'OMS a en outre révisé ses valeurs guides pour les principaux polluants de l'atmosphère et publié de nouveaux seuils de référence plus exigeants afin de mieux protéger la santé des populations vis-à-vis de la pollution de l'air. Ces nouveaux seuils offrent une plus grande certitude quant au fait que les effets sur la santé se produisent à des niveaux de pollution atmosphérique plus faibles qu'on ne le croyait auparavant. Pour le NO₂, le seuil de référence est dorénavant fixé à 10 µg/m³, ce qui situe l'intégralité du territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, et donc l'ensemble de ses habitant-es en zone de dépassement.

Plusieurs études menées au niveau européen et français ont également mis en évidence que le fait d'habiter à moins de 150 mètres d'une voie à fort trafic routier pouvait être responsable :

- D'environ 15 à 30% des nouveaux cas d'asthme chez l'enfant, et dans des proportions similaires voire plus élevées, de certaines pathologies chroniques respiratoires et cardiovasculaires chez les adultes de 65 ans et plus.
- De l'augmentation de 30% de la fréquence de nouveaux cas de leucémie de type myéloblastique chez les enfants.

Les études démontrent également que ce sont le plus souvent les populations les plus fragilisées qui doivent se loger au bord des grands axes routiers, qui sont donc les plus soumises à la pollution de l'air, alors qu'ils émettent eux-mêmes en moyenne moins de pollution. Ces résultats démontrent qu'un enjeu fort réside également en matière de réduction des inégalités d'exposition à la pollution atmosphérique.

En matière de polluants réglementés, sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, le transport routier est responsable, selon les derniers chiffres disponibles, de 84% des émissions de dioxyde d'azote et de 22% à 23% des émissions de PM10 et de PM2,5.

D'autre part, l'évolution des connaissances sur la toxicité des substances et de leurs émissions dans l'atmosphère révèle que certains polluants pouvant avoir un impact potentiel sur la santé humaine ne sont pas pris en compte à ce jour dans la surveillance réglementaire. Ainsi, en complément de ceux déjà surveillés, l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) préconise une surveillance renforcée du 1,3-butadiène, des particules ultrafines (PUF) et du carbone suie.

Sur l'Eurométropole de Strasbourg, **le trafic routier contribue à hauteur de 80% des émissions de 1,3 butadiène et à environ 60% des émissions de carbone suie.**

Pour ce qui concerne les particules ultrafines, il a été démontré que leur concentration en nombre est supérieure au bord des routes par rapport au site urbain de fond, en particulier pour les particules inférieures à 100 nm.

Au bilan, **les preuves d'effets néfastes sur la santé liés à l'exposition aux émissions issues du trafic routier sont fortes, et ce dès des niveaux de pollution inférieurs aux seuils réglementaires actuellement en vigueur.** Les données recueillies depuis 2013 sur le carbone suie, les particules fines ou encore les particules d'échappement diesel, confirment ou renforcent le lien avec des atteintes respiratoires et cardiovasculaires et les décès anticipés. De plus en plus d'études tendent à démontrer aussi le lien entre l'exposition aux particules fines et ultrafines et le développement de pathologies comme le diabète, les maladies neurodégénératives, les troubles cognitifs ou des atteintes du système reproducteur.

Outre son impact sur la pollution locale et sur la santé des habitant-es, le trafic routier a également un impact climatique non négligeable. Sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, **sa contribution dans les émissions globales de gaz à effet de serre s'élève à 34% en 2018, ce qui en fait le premier secteur émetteur du territoire.** L'action de la ZFE-m contribue donc également à l'atteinte des objectifs du Plan climat 2030 approuvé par le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg en décembre 2019.

Enfin, encaissée entre les massifs montagneux des Vosges et de la Forêt Noire, la Plaine d'Alsace subit une conjonction géographique et climatique qui fait de l'agglomération strasbourgeoise un territoire particulièrement exposé à la pollution atmosphérique.

Les impacts environnementaux sont détaillés plus longuement dans la partie III : LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SANITAIRES DE LA ZONE A FAIBLES EMISSIONS MOBILITE DE L'EUROMETROPOLE DE STRASBOURG.

II. LES CONTOURS DU PROJET DE ZONE A FAIBLES EMISSIONS MOBILITE

1. Définition de la ZFE-m

Une ZFE-m a pour objectif de protéger les populations, résidant dans les zones les plus denses et donc les plus polluées, des risques d'une mauvaise qualité de l'air sur leur santé. Son principe est de limiter la circulation des véhicules les plus polluants dans un périmètre défini. Pour circuler dans cette zone, une vignette Crit'Air doit être apposée obligatoirement sur le pare-brise des véhicules. Elle permet de les distinguer en fonction de leur niveau d'émissions de polluants atmosphériques. Les plus polluants ne pourront pas (sauf dérogation) rouler dans la ZFE-m. L'objectif est donc d'encourager les moyens de déplacement alternatifs ainsi que l'utilisation de véhicules plus propres pour diminuer les émissions polluantes issues du trafic routier et limiter la consommation d'énergie fossile qui contribue au dérèglement climatique.

247 zones à faibles émissions sont en place en Europe (13 pays) en 2020¹. Elles sont souvent accompagnées par des politiques incitatives au report modal et aux mobilités actives et par des mesures d'accompagnement au changement de véhicules. D'après le rapport de l'ADEME sur les Zones à Faibles Emissions à travers l'Europe, selon les cas et une fois les ZFE-m opérationnelles, il a pu être constaté une réduction de concentrations dans l'air : jusqu'à 29 % pour le dioxyde d'azote (NO₂), jusqu'à 12% pour les particules PM₁₀ et jusqu'à 15 % pour les particules PM_{2.5}. Le rapport précise que « l'analyse des tendances tend à démontrer que le bénéfice d'une ZFE-m sur la qualité de l'air sera d'autant plus important que les niveaux de restriction seront ambitieux ».

Instauré pour limiter la circulation des véhicules les plus polluants lors des pics de pollution, le certificat Crit'Air est un outil national utilisé dans plusieurs grandes villes françaises. Il répertorie les niveaux de pollution des véhicules selon six pastilles de couleur en fonction de leur âge et de leur type de motorisation. Les véhicules les plus polluants ne seront pas autorisés à rouler au sein de la ZFE-m.



Crit'air 0
> 100 % électrique
et hydrogène



Crit'air 1
> véhicules essence,
gaz ou hybride
rechargeables,
depuis le 1^{er} janvier 2011



Crit'air 2
> véhicules essence, hybride
m.e.c. entre 2006 et 2010.
> diesel depuis le
1^{er} janvier 2011



Crit'air 3
> véhicules essence,
hybride, entre 1997 et 2005.
> diesel entre 2006 et 2010



Crit'air 4
> véhicules diesel,
entre 2001 et 2005.



Crit'air 5
> véhicules diesel,
entre 1997 et 2000

¹ source : rapport ADEME- zones à faibles émissions à travers l'Europe – sept.2020

2. Une obligation réglementaire

La France a été condamnée pour non-respect des valeurs limites européennes en particules fines et en dioxyde d'azote NO₂. L'État est poursuivi devant le Conseil d'État et la Cour de Justice de l'Union Européenne et menacé de payer une forte amende s'il ne prend pas les mesures nécessaires pour améliorer la qualité de l'air :

- Un contentieux auprès du Conseil d'État (décision du 10 juillet 2020) le condamne au paiement d'une astreinte de 10 M€ par semestre.
- Un contentieux auprès de la Cour de Justice de l'Union Européenne (décision du 24 octobre 2019) le condamne au paiement d'une astreinte de 11 M€ assortie d'une astreinte journalière de 240 000 € jusqu'au respect des normes de qualité de l'air. L'État a été mis en demeure le 3 décembre 2020 pour exécuter « sans délai » l'arrêt de la CJUE. La Cour des Comptes évalue ce contentieux à 100 M€ dès la première année.
- Une décision du Conseil d'État d'août 2021 condamne l'État à verser la somme de 10 M€ au titre de la liquidation provisoire de l'astreinte prononcée par la décision du 10 juillet 2020.

Les collectivités pour lesquelles sont observés des dépassements des normes de qualité de l'air sont directement concernées par ces contentieux. Depuis la loi NOTRe, l'État peut se retourner contre les collectivités pour financer une partie des amendes qu'il a été condamné à verser.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), promulguée le 24 décembre 2019, dispose que l'instauration d'une ZFE-m est obligatoire avant le 31 décembre 2020 lorsque « les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées de manière régulière sur le territoire d'une commune ou d'une intercommunalité disposant du pouvoir de police ». La création d'une ZFE-m pour le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg est donc une obligation, comme pour les dix autres métropoles concernées par des dépassements réguliers des normes de qualité de l'air. Ce délai a été impacté au niveau national par la crise Covid et le report des élections municipales de 2020.

La loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (connue sous le nom de loi Climat et Résilience), promulguée le 24 août 2021 rend obligatoire la mise en place de ZFE-m dans toutes les intercommunalités de plus de 150 000 habitant-es d'ici 2024 et élargit ainsi les territoires concernés par la mise en place de ce type de dispositif. Ainsi, un maillage de territoires pourvus d'une ZFE-m se déploiera dans le Grand Est avec Reims, Nancy, Metz, mais aussi Mulhouse Métropole Agglomération.

Cette loi impose également pour les territoires concernés par des dépassements réguliers des seuils réglementés, dont l'Eurométropole de Strasbourg, un calendrier d'interdictions des véhicules automobiles :

- Au plus tard le 1er janvier 2023, pour les véhicules diesel et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2000 ainsi que les véhicules essence et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 1996 (vignette SC ou Crit'Air 5).
- Au plus tard le 1er janvier 2024, pour les véhicules diesel et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2005 (vignette Crit'Air 4).

- Au plus tard le 1er janvier 2025, pour les véhicules diesel et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2010 ainsi que les véhicules essence et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2005 (vignette Crit'Air 3).

En outre, depuis l'entrée en vigueur, le 25 août 2021, de la loi Climat et résilience (loi n° 2021-1104 du 22 août 2021), les présidents d'EPCI à fiscalité propre sont titulaires d'un pouvoir de police spéciale en matière de ZFE. La présidente de l'Eurométropole de Strasbourg est ainsi compétente pour créer une ZFE, en établir le périmètre et en fixer les restrictions de circulation et de stationnement (article L. 5211-9-2 I. C CGCT).

L'arrêté de création d'une ZFE-m définit les mesures de restriction de la circulation et détermine les classes de véhicules concernés, sous réserve des exemptions nationales et des dérogations locales.

3. La ZFE-m de l'Eurométropole de Strasbourg

La Zone à Faible Émissions mobilité de l'Eurométropole de Strasbourg s'appuie sur les six piliers fondamentaux suivants :

- Une démarche progressive et pédagogique : outre les étapes successives d'interdiction par catégories de véhicules, la démarche prévoit une progressivité de la contrainte, avec une première phase de sensibilisation d'au moins un an, le « contrôle pédagogique », avant une phase où les contrôles donneront lieu à sanctions, et ce afin de donner le temps nécessaire au changement.
- Un périmètre englobant l'ensemble de la métropole pour garantir une action à la mesure des enjeux d'amélioration de la qualité de l'air et assurer la lisibilité du dispositif, en pleine continuité de la délibération du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du 19 septembre 2019.
- Un calendrier unique et lisible pour l'ensemble des communes de la métropole, progressif pour tenir compte des spécificités du territoire et permettre à chacun d'adapter ses pratiques de mobilité afin de ne laisser personne de côté.
- Une évaluation régulière et partagée pour mesurer les effets de la ZFE-m et adapter le dispositif le cas échéant.
- Un accompagnement individualisé de proximité, dont le conseil en mobilité sera le pivot et un acte obligatoire préalable à toute demande de financement local.
- Un dispositif très conséquent d'aides au report modal et à la conversion, ainsi que des dérogations adaptées.

Elle positionne l'évaluation de l'impact des politiques publiques au cœur du dispositif, pour garantir l'efficacité et la proportionnalité des mesures et du calendrier.

a. Le périmètre proposé de la ZFE – m

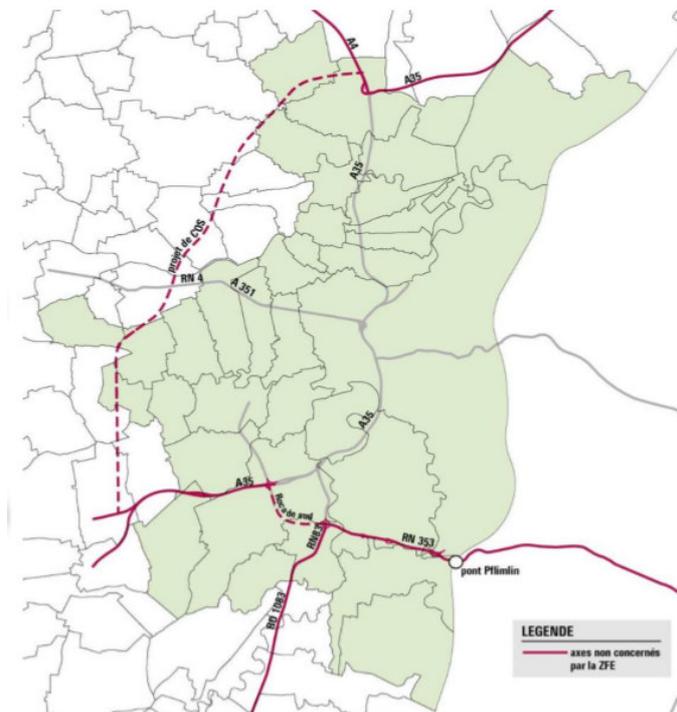
Les émissions d'oxydes d'azote provenant presque autant des véhicules légers que des véhicules utilitaires et poids-lourds, il est proposé de retenir une règle simple s'appliquant à tous les types de véhicules motorisés : voitures particulières, véhicules utilitaires légers, poids-lourds, autobus et

autocars, deux et trois roues motorisés. La ZFE-m s'adresse donc tant aux particuliers qu'aux acteurs et actrices socio-économiques du territoire.

La FE-m s'applique en continu, 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24.

Le périmètre géographique proposé pour la ZFE-m porte sur l'ensemble de l'Eurométropole à l'exception des axes suivants :

- Au nord de l'Eurométropole de Strasbourg :
- A4 de l'échangeur A4/A355, PR471+965 (de l'A4) à la limite du ban communal de l'EMS au Nord (PR à venir)
- A35 de l'échangeur de Hoerdt, PR 246 + 600 à l'échangeur A35/A355 = PR 248 + 190 (de l'A35)
- Au sud de l'Eurométropole de Strasbourg :
- M35 de l'échangeur n°11 dit d'Entzheim au PR 316+700 jusqu'à l'échangeur n°10 dit de Geispolsheim PR 312 + 200
- M353, du PR 0 au PR 8+400



Cette exception vise à garantir un itinéraire de contournement assurant la continuité des flux de transit nord/sud et est/ouest, en connexion avec le futur Contournement Ouest de Strasbourg, sans qu'il soit nécessaire de faire des détours augmentant de manière substantielle les distances parcourues et donc l'impact sur la qualité de l'air et l'émission de gaz à effet de serre. La superficie, très limitée, et la localisation de ce périmètre, en lisière du territoire métropolitain, n'obèrent pas l'efficacité globale de la ZFE-m.

Si la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets n'impose pas d'établir un périmètre de restriction de la circulation couvrant l'ensemble du territoire de l'EPCI, la délibération du Conseil de l'Eurométropole du 27 septembre 2019 en avait déjà validé la pertinence sur la base de l'étude de plusieurs périmètres et de l'analyse de leur impact sur la qualité de l'air et sur les véhicules concernés (Grande-Ile, intra boulevards, 1ère couronne, ensemble de l'Eurométropole de Strasbourg). Le périmètre de l'ensemble de l'Eurométropole de Strasbourg a été retenu en 2019 car « il permet de maximiser les effets bénéfiques sur la qualité de l'air tout en réduisant les impacts négatifs sur les reports de trafic. En effet, il permet d'intégrer le réseau aux caractéristiques autoroutières (M35 et M 351 notamment) qui est une des sources principales de pollution de l'air. Par ailleurs, ce périmètre permet d'avoir un effet tout en ayant un calendrier de mise en œuvre progressif. »

Le projet présenté dans le présent document s'inscrit dans la continuité de la décision du Conseil de l'Eurométropole du 27 septembre 2019, qui avait validé le périmètre.

Cette décision est confortée par la révision des seuils de référence par l'Organisation mondiale de la Santé, annoncée le 22 septembre 2021. Celle-ci est précurseur d'une révision de la directive européenne de 2008 sur la qualité de l'air dans le sens d'un renforcement de la réglementation sur les valeurs limites de concentration. En particulier pour les NO₂, ces nouveaux seuils OMS, nécessaires pour protéger la santé des populations, situent l'ensemble du territoire de la métropole en zone de dépassement de qualité de l'air, ce qui conforte encore la nécessité de créer la ZFE-m sur le périmètre des 33 communes de l'Eurométropole de Strasbourg pour répondre aux enjeux de santé publique. Il est donc très probable que ces seuils soient traduits en nouvelles normes à l'échelle des réglementations européennes et nationales à courte ou moyenne échéance.

La volonté politique de lisibilité et de clarté du dispositif et l'intégration dans la ZFE-m de l'aire principale dans laquelle les populations seront impactées par les mesures de restriction sont des éléments de motivation complémentaire.

b. Le calendrier proposé de mise en œuvre de la ZFE-m

Les interdictions de circulation des véhicules en fonction de leur vignette Crit'Air proposées se mettront en œuvre de manière progressive, avec l'exclusion petit à petit des véhicules les plus polluants, afin de n'autoriser à circuler in fine que les véhicules les moins polluants (Crit'Air 1 et électriques ou hydrogènes).

Une phase pédagogique précédera chaque date d'interdiction définitive de circuler. Elle consistera dans de la communication ciblée, de l'accompagnement renforcé et personnalisé, mais aussi une phase « pédagogique », c'est à dire une phase durant laquelle des contrôles seront opérés sans donner lieu à sanction financière.

Le calendrier reprend le calendrier de la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, qui s'impose jusqu'aux véhicules Crit'Air 3. Pour autant, les enjeux de qualité de l'air et de santé publique spécifiques à l'agglomération strasbourgeoise sont tels qu'il est indispensable de planifier dès à présent une étape de restriction des véhicules Crit'Air 2, qui s'inscrit dans une logique de progressivité et sera consolidée par des évaluations régulières et successives. Elle donnera aux habitant·es et aux acteurs et actrices socio-économiques la visibilité qu'ils attendent et accompagnera d'ores et déjà, sans attendre, le

changement de motorisation sans restriction de catégorie de véhicule.

L'Eurométropole s'était d'ailleurs déjà engagée, dès la délibération approuvée par le Conseil du 27 septembre 2019, à interdire la circulation de ces véhicules au plus tard en 2030, ce qui impliquait une interdiction quasi-définitive du diesel comme énergie de déplacement. En effet, malgré un fort soutien des pouvoirs publics en faveur de ce carburant pendant de nombreuses années, plusieurs études et analyses enjoignent à réduire drastiquement l'usage des véhicules diesel en raison, notamment, de son impact sur la qualité de l'air et la santé des personnes.

Les particules diesel sont plus dangereuses pour la santé. Elles pénètrent dans les bronches et les alvéoles pulmonaires, peuvent provoquer des affections respiratoires et augmentent le risque de cancer des poumons et de la vessie. Le Centre international de recherche sur le cancer (CIRC) a d'ailleurs classé les gaz d'échappement de moteurs diesel comme cancérogènes avérés (groupe 1), et les gaz d'échappement des moteurs à essence comme cancérogènes suspectés (groupe 2B), en raison, notamment des HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques) et du carbone suie, principalement présents dans les émissions diesel. Le diesel est également largement défavorable en termes d'émissions de dioxyde d'azote NO₂ avec des facteurs d'émissions entre 5 et 10 fois plus élevés que pour un moteur essence, et ceci même pour les véhicules neufs actuels. Les résultats de la saisine de l'ANSES n°2014-SA-0156 relative aux émissions des véhicules routiers diesel en France, indiquent que les effets cancérogènes des émissions d'échappement de moteurs diesel et les modes d'action génotoxiques justifient d'adopter toute mesure visant à réduire l'exposition à ces émissions. À partir de 2016, l'inventaire d'ATMO Grand Est a notamment montré que le diesel était à l'origine de 96% des émissions de NO_x du trafic routier dans l'Eurométropole de Strasbourg.

En synthèse, le calendrier de l'Eurométropole de Strasbourg répond à plusieurs objectifs : un dispositif cohérent et lisible pour tous sur le territoire de l'Eurométropole, une temporalité et une progressivité qui permettent à chacun d'adapter ses pratiques de mobilité pour ne laisser personne de côté, l'atteinte des résultats escomptés en terme de qualité de l'air et de santé publique.

Ce calendrier permettra aussi de déployer, dès la mise en place de la ZFE-m, le système d'aides financières que l'Eurométropole de Strasbourg a estimé nécessaire en complément des aides d'État suite à la Conférence citoyenne et à la concertation avec les partenaires et acteurs/actrices socio-économiques, afin d'assurer un niveau d'accompagnement adapté à la réalité des besoins des personnes et structures impactées. Cela permettra à chacun d'opérer des choix de changement de véhicules, avec l'accompagnement financier de l'Eurométropole de Strasbourg, en pleine visibilité du calendrier de déploiement in fine de la ZFE-m.

L'ouverture des étapes pédagogiques de mise en œuvre de la ZFE-m se réalisera selon le calendrier suivant, pour :

- Les véhicules Crit'Air 5 et sans Crit'Air, au 1er janvier 2022.
- Les véhicules Crit'Air 4, au 1er janvier 2023.
- Les véhicules Crit'Air 3, au 1er janvier 2024.
- Les véhicules Crit'Air 2, au 1er janvier 2025.

Sauf dérogations, et en cohérence avec les dispositions de la loi, l'interdiction progressive de circuler est programmée selon le cadre général suivant pour :

- Les véhicules Crit'Air 5 et sans Crit'Air, au 1er janvier 2023.
- Les véhicules Crit'Air 4, au 1er janvier 2024.
- Les véhicules Crit'Air 3, au 1er janvier 2025.
- Les véhicules Crit'Air 2, au 1er janvier 2028.

Ce calendrier progressif sera susceptible d'adaptations en fonction des évaluations régulièrement conduites et d'éventuelles évolutions réglementaires.

L'entrée en vigueur de la ZFE-m sera effective dès la publication d'un arrêté signé par la Présidente de l'Eurométropole. L'arrêté déclinera le périmètre, le calendrier par catégories de véhicules et la liste des dérogations.

Compte tenu du calendrier long de mise en œuvre de la ZFE, excédant la durée du mandat municipal, et des évaluations régulières programmées au cours du déploiement de la ZFE-m (annuellement pour les bilans chiffrés et en 2024 et 2026 pour les évaluations renforcées), la Présidente de l'Eurométropole a souhaité laisser une latitude aux Maires de communes quant au choix d'afficher dès le démarrage de la ZFE-m la perspective d'une interdiction des véhicules Crit'Air 2 à l'horizon du 1^{er} janvier 2028.

Cette modalité de présentation s'inscrit dans le calendrier global et unique porté par l'Eurométropole Strasbourg sur l'ensemble de son territoire.

En conséquence, et pour des questions de lisibilité, la Présidente de l'Eurométropole soumise à l'avis du public les 2 arrêtés complémentaires présentés dans le présent dossier (partie III) :

- un premier arrêté concernant l'ensemble du territoire de l'Eurométropole qui reprend le calendrier de déploiement fixé par la loi, soit jusqu'à l'interdiction de circulation des véhicules vignette Crit'Air 3 ;
- un second arrêté appliquant le cadre fixé pour les vignettes Crit'Air 2 pour les communes dont le Maire en a confirmé la volonté, à savoir de Holtzheim, Ostwald, Schiltigheim et Strasbourg.

A noter que les autres communes de l'Eurométropole de Strasbourg feront l'objet d'un arrêté ultérieur s'agissant des véhicules « Crit'Air 2 », pour application de l'interdiction de circuler au 1^{er} janvier 2028.

c. Différentes consultations

i) À l'écoute des élu-es, des habitant-es et des acteurs socio-économiques du territoire

La ZFE-m aura un impact significatif sur les habitudes de déplacements des habitant-es et professionnel-les de l'agglomération strasbourgeoise.

C'est pourquoi l'Eurométropole a souhaité mettre en place un dispositif de concertation très large permettant l'écoute et le dialogue avec les habitants et les acteurs socio-économiques du territoire,

afin d'intégrer dans l'élaboration de la ZFE-m la réalité et la diversité des modes de vie et des pratiques de mobilité.

Elle a donc organisé de mai à fin juin 2021 une conférence citoyenne spécialement dédiée aux enjeux de santé, climat et mobilités pour échanger, dialoguer et construire avec les habitants les solutions de mobilités, d'aides et d'accompagnement pour agir concrètement. Un dialogue nourri a également été conduit avec les entreprises, en partenariat étroit avec les chambres consulaires (Chambre de commerce et d'industrie Alsace Eurométropole, Chambre de métiers d'Alsace, Chambre d'Agriculture et Groupement des Usagers du Port).

Pendant 6 semaines, la conférence citoyenne « Santé, climat : quelles mobilités pour améliorer la qualité de l'air sur notre territoire ? » a permis d'échanger autour des enjeux de santé publique liés à la pollution de l'air, et des solutions de mobilité à mettre œuvre pour le bon fonctionnement de cette ZFE. Cette conférence s'est déroulée via cinq modalités différentes pour toucher un maximum de personnes.

Un évènement de lancement et dix ateliers ont été programmés. Malgré un contexte sanitaire contraint, la conférence citoyenne a été accompagnée d'une campagne de sensibilisation et d'information très importante sur le terrain qui a permis de recueillir l'avis de la population et des entreprises. Une plaquette a notamment été diffusée dans toutes les boîtes aux lettres de l'ensemble des communes. Une équipe mobile a été mobilisée pour aller à la rencontre du public dans l'ensemble des communes de la métropole, dans le respect du protocole sanitaire. En complément, un questionnaire a permis de recueillir 9 000 avis et propositions des habitant-es, et une enquête auprès de l'ensemble des entreprises du Bas-Rhin a été menée en partenariat avec les chambres consulaires.

Ce dispositif a permis de recueillir près de 11 000 contributions des habitant-es :

- Questionnaire en ligne grand public : environ 9 400 répondant-es
- Vidéo de la soirée de lancement de la conférence citoyenne : 2 272 visionnages en replay
- Ateliers citoyens : 644 participant-es dont 319 à la table ronde de lancement, 206 aux ateliers citoyens et 119 avec les acteurs socio-économiques. Les compte-rendu des ateliers sont en ligne ainsi que les productions
- Débat mobile : 80 créneaux, en moyenne 200 personnes par semaine, soit environ 1 200 personnes touchées
- Une enquête auprès des entreprises du Bas-Rhin : 900 réponses
- Numéro vert : 658 appels depuis le lancement le 12 avril
- Page internet dédiée sur le site participatif de l'Eurométropole : www.participer.eurometropole-strasbourg.eu : 3 700 pages lues

L'Eurométropole a aussi engagé une concertation spécifique avec les acteurs socio-économiques. Une consultation a notamment été menée par la collectivité auprès d'entreprises du Bas-Rhin, en partenariat avec la Chambre de Commerce et d'Industrie Alsace Eurométropole, la Chambre de Métiers d'Alsace, la Chambre d'Agriculture Alsace et le Groupement des Usagers du Port Autonome de Strasbourg. L'objectif de cette co-construction est la prise en compte essentielle des avis et enjeux

majeurs du monde économique pour anticiper des solutions adaptées aux entreprises dans la mise en œuvre de la ZFE-m.

901 entreprises se sont exprimées sur les types et motifs de déplacements réalisés, l'état de leur parc de véhicules et son renouvellement, les modes de financement, l'installation de stations GNV (gaz naturel pour véhicules) et de bornes de recharge électriques, le recours à l'autopartage, l'équipement en vélos cargos ou en vélos à assistance électriques, l'intérêt pour une mutualisation de flottes avec d'autres entreprises.

Les usages des salarié-es pour leurs déplacements professionnels et vers leurs lieux de travail ont également été analysés. Un complément d'enquête a été mené par le Port Autonome de Strasbourg et le Groupement des usagers du Port sur les approvisionnements et expéditions depuis la plate-forme portuaire, qui représentent un trafic de 3 400 poids lourds et véhicules utilitaires léger par jour, dont 80% n'appartiennent pas aux entreprises implantées sur place.

La moitié des entreprises interrogées a fait part de propositions ou d'observations concernant principalement :

- Le manque d'alternatives sur le marché automobile pour certains types de véhicules
- L'insuffisance des moyens financiers pour remplacer la flotte
- L'insuffisance des aménagements (bornes électriques et stations GNV, places de stationnement, arceaux vélos, transports en commun...)
- Des échelles et portées de déplacements excédant très souvent et/ou très largement le périmètre de la ZFE-m, notamment pour les acteurs socio-économiques et une absence de maîtrise d'une partie des flottes et véhicules, relevant le plus souvent de leurs fournisseurs et prestataires, et nécessitant la poursuite d'une concertation élargie

Ce travail avec les acteurs socio-économiques s'est poursuivi de façon nourrie au cours des derniers mois pour bâtir le dispositif d'aides et de dérogation. Ce travail partenarial va se poursuivre et s'inscrire dans la durée, au travers de groupes de travail thématiques sur des sujets identifiés conjointement, afin de concilier enjeux de santé publique et de qualité de l'air, de garantie d'approvisionnement du territoire et de dynamique économique.

En outre, depuis septembre 2020, un dialogue a également été engagé avec toutes les communes de l'Eurométropole pour définir collectivement un calendrier réaliste et ambitieux, compatible avec les engagements passés de la collectivité, et notamment la délibération de 2019. L'exécutif de l'Eurométropole a engagé une démarche volontariste à l'échelle intercommunale en se rendant dans chacune des communes, à la rencontre du ou de la maire et de ses adjoint-es, pour échanger sur les enjeux propres de la commune en matière de mobilité.

Par ailleurs, huit conférences des maires, réunissant les 33 maires de l'Eurométropole ont permis de partager dans le détail la construction du dispositif de la ZFE-m ainsi que ses mesures d'accompagnement.

Des échanges avec la Région Grand Est ont également été nourris et solides et ont permis d'engager la construction d'un partenariat pour inscrire la ZFE-m dans une cohérence régionale.

ii) Les enseignements de la conférence citoyenne

La richesse des données récoltées via les différents supports déployés tout au long de la conférence citoyenne est un premier enseignement très positif. Ces différentes modalités de participation ont été complémentaires et ont permis d'avoir une meilleure représentativité des retours des habitant-es et entreprises.

Les très nombreuses propositions émises par les citoyen-nes ont fait l'objet d'une étude fine pour identifier celles relevant des compétences de l'Eurométropole, leur temporalité et les conditions de mise en œuvre. Beaucoup étaient en cohérence avec les orientations du projet initial de ZFE-m et de mise en application aisée, et devraient pouvoir être lancées rapidement. D'autres, parfois plus ambitieuses ou complexes nécessiteront des débats ou des études poussées, et pourront être mises en œuvre ultérieurement.

L'analyse des résultats de cette conférence citoyenne a été reprise dans un rapport reprenant l'ensemble des préconisations. Les suites précises apportées par la collectivité aux préconisations seront également synthétisées dans un second rapport afin d'assurer la transparence et la lisibilité de leur prise en compte. Ces deux documents seront à retrouver sur participer.eurometropole-strasbourg.eu.

Un premier constat est qu'un grand nombre de personnes et entreprises n'avaient pas connaissance de ce que représente une Zone à Faibles Émissions mobilité, sa mise en place sur le territoire et le calendrier qui lui est associé. La conférence citoyenne a permis de diffuser plus largement l'information sur ce dispositif.

Le dispositif de la ZFE-m n'est pas appréhendé de la même manière selon la situation sociale et territoriale des individus touchés. Les enjeux de mobilité et d'information ne semblent pas identiques en fonction de la localisation de son foyer. Un faible niveau de connaissance de la mise en œuvre de la Zone à Faibles Émissions mobilité est en particulier à noter dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV).

La diffusion d'informations et la pédagogie, mais aussi l'accompagnement personnalisé adapté à la situation des individus, vont demeurer des enjeux importants tout au long de la mise en œuvre de la ZFE-m.

Les habitant-es et les entreprises ont relevé les grandes problématiques suivantes :

- Le besoin d'aides pour se dessaisir d'un véhicule polluant.
- Le manque d'infrastructures (réseaux et maillage, voiries, aménagements divers), de moyens et de services de mobilités alternatives (flotte, cadencement, information), la nécessité de massifier l'offre liée aux différents modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle.
- La méconnaissance des modes alternatifs et de leur efficacité (temps/distance) compte tenu d'un manque de communication et d'information pédagogique sur les solutions de mobilité alternative à la voiture.
- Des échelles et portées de déplacements excédant très souvent et/ou très largement le périmètre de la ZFE-m, notamment pour les habitant-es des territoires limitrophes à la collectivité.

La conférence citoyenne a été évaluée par une association indépendante, Démocratie Ouverte, experte sur la conduite de tels exercices, et qui a suivi l'ensemble du dispositif. Cette évaluation avait pour objectif d'apprécier la qualité démocratique de la démarche, dans la perspective d'enrichir le dialogue conduit par l'Eurométropole sur ses pratiques de débat, ce diagnostic devant lui-même aider au cadrage des prochaines conférences citoyennes. Un rapport sera publié par cet évaluateur en novembre sur l'ensemble de la démarche qui sera diffusé largement.

iii) L'avis du Conseil de Développement de l'Eurométropole (CODEV)

Le Conseil de Développement de l'Eurométropole a été saisi le 16 décembre 2020 pour répondre à la question suivante : « Quels changements pour votre mobilité et quel accompagnement pour vos déplacements personnels, professionnels et de loisirs dans le cadre de la mise en place de la zone à faibles émissions ? ».

Le Conseil de développement est une instance de démocratie participative créée en 2015. Animée par près d'une centaine de membres issus des 33 communes de l'Eurométropole, elle est un outil de dialogue et de participation citoyenne à l'échelle de l'agglomération. Le Conseil de développement organise librement des travaux à visée prospective ou sur des sujets d'actualité qui nécessitent une expertise d'usage et un regard citoyen. Ses contributions ont pour vocation de nourrir la stratégie de développement du territoire et participer à la construction de la décision publique.

Dans son rapport rendu le 2 février 2021, suite à une présentation du contexte, de la démarche et des enjeux de la ZFE-m, le Conseil en Développement a partagé plusieurs de ses questionnements et propositions portant notamment sur les orientations de la ZFE-m, l'accompagnement nécessaire et la concertation sur le projet.

Le Conseil de développement souligne notamment que « l'objectif de la ZFE n'a pas vocation à remplacer simplement des véhicules polluants par des véhicules moins polluants. C'est toute une dynamique de changements de comportements qu'il faudra accélérer, notamment l'optimisation des services et infrastructures existants et la mise en place de nouveaux services » (préconisation du CODEV p.9).

Concernant l'accompagnement, l'importance d'un conseil individualisé, d'un soutien financier pour les mobilités alternatives et d'un accompagnement renforcé pour les plus modestes a été soulignée pour augmenter l'acceptation sociale. Cette dernière passera également par la mise en place d'un vaste et ambitieux plan de développement des mobilités. Il devra s'accompagner de plans de communication, de concertations avec les parties prenantes, de l'instauration de mesures de flexibilité et de dérogations, de la mise en place de contrôles etc.

d. L'accompagnement à son déploiement

Pour améliorer la qualité de l'air, limiter les gaz à effet de serre et préserver la santé des habitants, la Ville et Eurométropole de Strasbourg met à disposition un bouquet de solutions de mobilité. À pied, à vélo, en transport en commun, en train ou en voiture, il y a une combinaison pour chaque déplacement à faire sur le territoire des 33 communes de l'Eurométropole de Strasbourg et au-delà sur tout le bassin de vie.

L'Eurométropole de Strasbourg possède l'un des réseaux le plus développé de France avec 424 km de lignes commerciales couvrant le territoire des 33 communes, 6 lignes de tram, 39 lignes de bus, des services associés pratiques et innovants. Ce réseau de transports en commun est encore amené à s'étendre. Les projets d'extension du tramway vers l'Ouest (Wolfisheim), vers le Nord (Strasbourg/Schiltigheim/Bischheim) et le projet d'extension de la ligne de bus à haut niveau de service G (quartier du Danube) permettront encore d'accroître l'intermodalité et la complémentarité entre modes de transport. L'offre de bus sera en outre restructurée pour s'articuler au mieux avec les extensions de lignes de tramway.

Dans les territoires moins denses, l'Eurométropole de Strasbourg déploie un service de transport à la demande (TAD) qui a été étendu dans toutes les communes de la seconde couronne depuis le 1er mars 2021.

En outre, la gratuité des transports en commun pour les jeunes de moins de 18 ans résidant dans l'Eurométropole est effective depuis le 1er septembre 2021. Fin septembre, près de 60000 jeunes étaient inscrits au service sur un potentiel de plus de 80000. Un travail est également engagé sur la tarification solidaire pour l'accès aux transports en commun.

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

Concernant le vélo, la 1ère métropole cyclable de France se fixe pour objectif de doubler le nombre de déplacements à vélo d'ici 2030. Pour y parvenir, la collectivité passe à la vitesse supérieure en s'attachant à faciliter l'usage du vélo grâce à de nouveaux services et à créer un réseau toujours plus cohérent et continu sur l'ensemble du territoire. Dans cette perspective, un ambitieux plan vélo prévoit que 100 millions d'euros seront investis dans le réseau de pistes cyclables métropolitaines d'ici 2026. Ce réseau à haut niveau de service permet de traverser l'ensemble du territoire du Nord au Sud, d'Est en Ouest ou encore de relier aisément les communes et contourner le centre-ville de Strasbourg. Il totalisera 130 km, entre les aménagements existants et ceux à réaliser. Convivialité, efficacité, fiabilité, lisibilité, sécurité, tout est fait pour renforcer l'usage du vélo, y compris sur de longs trajets. Par ailleurs, depuis juillet 2021, l'EMS a mis en place des aides individuelles pour l'achat d'un vélo à assistance électrique (VAE) d'un montant compris entre 300 et 500 €.

Concernant les voitures, la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg proposent une offre diversifiée de stationnement. Les Parkings-Relais (P+R), aujourd'hui au nombre de 11, permettent de stationner un véhicule pour la journée et de bénéficier d'un aller-retour en tram et/ou en bus pour l'ensemble des passagers du véhicule (jusqu'à 7 personnes voyageant ensemble), et ce pour 4,20€ (hors Rotonde où le prix du ticket P+R/tram est de 4,70€).

Ils sont par ailleurs accessibles de façon illimitée aux abonnés CTS (hors P+R Rotonde nécessitant un abonnement spécifique).

De nouveaux parcs relais sont envisagés en lien avec les extensions du tram. Ils doivent être complémentaires des parkings du REM, dans les gares, parfois situés plus en amont.

En outre, dans le cadre de la stratégie que la collectivité souhaite développer en matière de stationnement, un des objectifs est de mobiliser davantage les P+R existants qui sont, pour certains, sous-utilisés à ce jour.

Par ailleurs, il est prévu la réservation d'une voie aux transports en commun et au covoiturage sur la M35 à compter de début 2022 et mise en place d'une voie réservée aux cars express sur l'ensemble de la M351 d'ici 2024.

L'autopartage classique en boucle, Citiz, et sans station, Yea !, assurent une offre de proximité complète permettant de s'affranchir de la voiture individuelle. C'est 200 véhicules de toutes tailles disponibles 24h/24h. Ces deux services sont intégrés dans le PassMobilité.

Concernant la marche à pied, la Ville de Strasbourg poursuit sa stratégie pour développer et faciliter les déplacements à pied en adoptant son deuxième plan piéton 2021-2030. En 11 axes, ce dernier prévoit des actions pour végétaliser l'espace public et l'adapter à toutes et à tous. Il comprend également en projets phare la réalisation de 3 nouvelles magistrales piétonnes : magistrale « Tour de la Grande-Ile », magistrale « Européenne » et magistrale « Franco-allemande ».

De nombreuses actions et aménagements réalisés ont permis de redonner une vraie place aux piétons dans l'espace public. La magistrale piétonne, qui se déploie de la place du Marché (Neudorf) à la gare, relie sans coupure les quartiers avec des aménagements propices à la marche. Les zones de rencontres réalisées à Strasbourg comme en cœur de villes et villages invitent à un partage plus optimal de la chaussée. Les « rues-écoles » fermées ponctuellement à la circulation automobile sécurisent les espaces aux abords des écoles.

Selon le baromètre des villes marchables, Strasbourg se classe en 1ère position des villes de plus de 200.000 habitants, et la Ville souhaite continuer en ce sens.

Enfin, l'Eurométropole de Strasbourg se propose d'accompagner les entreprises dans la réalisation de leur « plan de mobilité employeur ». Cette démarche appelée Optimix, permet aux entreprises de réaliser un diagnostic des déplacements de ses salariés et de les aider ensuite à proposer les actions les mieux adaptées (créer du stationnement sécurisé vélo, augmenter la prise en charge de l'abonnement transport en commun, mettre en place le forfait mobilité durable, accueillir un opérateur de covoiturage, ...).

Au final, le bouquet de solutions de mobilités déployé en cohérence avec déploiement de la Zone à Faibles Emissions-mobilité vise à garantir le droit à la mobilité pour toutes et tous : chaque habitant-e et visiteur et visiteuse de l'Eurométropole va bénéficier d'une alternative viable aux véhicules individuels les plus polluants. L'Eurométropole s'est ainsi engagée à renforcer ses services de mobilités alternatives, que ce soit en matière de transports en commun ou de mobilités actives.

Ainsi, l'Eurométropole investit massivement pour proposer des alternatives à la mobilité automobile à l'échelle de son territoire, et au-delà en lien avec la Région Grand Est et la Collectivité Européenne d'Alsace, et accompagner l'acceptabilité de la ZFE-m.

e. Renforcement des solutions d'avitaillement alternatives

Enfin, la mutation des flottes vers les véhicules propres et décarbonés, induite par les évolutions réglementaires, devra être accompagnée par une offre d'énergies renouvelables en adéquation. L'Eurométropole est déjà engagée dans une transition de son offre énergétique au travers d'un schéma directeur des énergies. Celui-ci, qui vise en 2050 un mix-énergétique 100 % renouvelable, intègre le développement fort de l'électricité renouvelable, le bioGNV et l'hydrogène pour les mobilités.

Avec le développement actuel des véhicules fonctionnant à l'électricité et au gaz, le déploiement d'infrastructures d'avitaillement est déjà engagé, notamment par la mise en place de bornes de recharge électrique et des projets de stations de gaz naturel comprimé. Un projet de production et distribution d'hydrogène vert est également en cours sur le territoire.

En matière d'équipement du domaine public en bornes électriques, l'Eurométropole de Strasbourg avait lancé un appel à initiatives privées remporté en avril 2020 par Engie Solutions et Freshmile, un spécialiste de la recharge de véhicules électrique strasbourgeois. Les opérateurs s'y engagent à équiper à minima le territoire avec l'installation de 90 bornes (soit 180 points de charge) sur l'espace public. Après une concertation avec les 33 communes de l'Eurométropole et les associations d'utilisateurs, les premiers emplacements de recharge ont été identifiés et la phase de déploiement engagée en 2021 afin d'être finalisée pour l'été 2022. Les discussions se sont poursuivies dans le cadre de l'accompagnement de la ZFE-m, et ont d'ores et déjà permis d'obtenir l'engagement d'Engie Solutions et Freshmile de porter le nombre de bornes publiques à 250 (soit 500 points de charge) en 2025, soit un an plus tôt que ce qui est prévu au Plan climat de l'Eurométropole.

Afin d'aller au-delà et d'accompagner au mieux les évolutions induites, la collectivité entend s'appuyer sur un schéma directeur des mobilités décarbonées et de développement des infrastructures de recharge, articulé avec le schéma directeur des énergies. Il sera élaboré durant l'année 2022.

f. Un conseil personnalisé à la mobilité pour trouver les meilleures solutions pour chaque situation

L'Agence pour le Climat, guichet des solutions, créée en avril 2021, s'est mobilisée pour assurer à compter de la fin 2021 un conseil individualisé afin d'identifier les solutions de mobilité les plus adaptées à chaque situation : diagnostic des pratiques de mobilité et des usages, projection vers les besoins de demain, information sur les différentes offres de mobilités disponibles sur le territoire, information et simulation de l'éligibilité aux aides financières nationales et locales...

Dans cette optique, elle s'est dotée de conseillers-ères pour accompagner les particuliers, les professionnel·les et les communes dans la transition vers des mobilités moins carbonées.

L'Agence pour le Climat a vocation à devenir la tête de pont d'un réseau local de structures qu'elle animera en lien avec l'Eurométropole de Strasbourg et qui permettra de démultiplier les lieux d'information et d'accompagnement des particuliers et des professionnel·les.

Par ailleurs, la réalisation d'un diagnostic de mobilité sera une étape obligatoire pour bénéficier d'une aide financière de l'Eurométropole. Ce conseil pourra être délivré par l'Agence pour le Climat ou tout autre opérateur référencé par l'Eurométropole.

Ce conseil en mobilité est conçu à deux niveaux. Le premier niveau, décrit ci-dessus, sera complété par un diagnostic approfondi pour les acteurs socio-économiques qui le souhaitent. Ce deuxième niveau d'accompagnement pourrait être assuré par les Chambres Consulaires. Il permettra par exemple de réaliser un diagnostic complet d'une flotte de véhicules importante et la faire évoluer à travers des changements de pratiques, de motorisations, la mutualisation des flottes etc.

Les entreprises pourront également être accompagnées pour les déplacements domicile-travail de leurs salarié-es à travers l'outil Optimix, proposé par l'Eurométropole. Optimix est la démarche d'accompagnement des employeurs et employeuses dans la réalisation des plans de mobilité. Elle comporte une phase de conseil, la mise à disposition d'une plateforme numérique permettant de réaliser le diagnostic de mobilité des salarié-es, d'envoyer des fiches individuelles d'itinéraires et de rédiger le plan d'actions. La démarche Optimix accompagne aussi les entreprises lors de l'animation de temps forts autour de la mobilité. L'objectif affiché d'Optimix est d'accompagner les salarié-es pour changer leurs comportements de déplacement et limiter leurs trajets en voiture seul.

- g. Une enveloppe de 50 millions d'aides aux particuliers et aux acteurs socio-économiques du territoire pour accompagner la mise en place de la ZFE-m afin de garantir le droit à la mobilité et la justice sociale

L'État a mis en place des aides financières pour soutenir l'achat d'un véhicule propre : la prime à la conversion et le bonus écologique, auxquels s'ajoute une surprime à la conversion pour les personnes morales habitant, travaillant ou implantés dans une ZFE-m.

Afin de soutenir fortement les habitant-es et les acteurs socio-économiques du territoire, l'Eurométropole de Strasbourg met en place un dispositif d'aides complémentaires, cumulable avec les aides de l'État, sous conditions pour les particuliers et les personnes morales de droit privé.

Elle y allouera une enveloppe de 50 millions d'euros sur le mandat, dans le cadre de son programme pluriannuel d'investissements et sur son budget de fonctionnement, destinée aux aides aux particuliers et aux acteurs socio-économiques.

Le dispositif d'aides sera voté pour 2 ans dans un premier temps puis revoté annuellement dans le cadre du vote du budget pour tenir compte des enseignements des évaluations régulières de la ZFE-m.

Le dispositif d'aides sera opérationnel dès janvier 2022, au moment de l'entrée en vigueur de la ZFE-m sur le territoire, et le dépôt et l'instruction des demandes d'aides débiteront à ce moment-là, sur strasbourg.eu. La réalisation d'un diagnostic de mobilité sera une étape obligatoire pour bénéficier d'une aide financière de l'Eurométropole. Ce conseil pourra être délivré par l'Agence pour le Climat, ou par tout organisme référencé par l'Eurométropole de Strasbourg.

Aides aux particuliers

Les aides aux particuliers se scindent en deux grandes catégories :

- Une aide aux mobilités alternatives à la voiture individuelle, que l'Eurométropole souhaite encourager prioritairement
- Des aides à la conversion automobile, complémentaires aux aides d'État.

Ces aides concerneront potentiellement près de 70% des foyers. Pour être éligible, les conditions sont les suivantes :

- Être une personne majeure
- Avoir sa résidence principale dans une commune de l'Eurométropole
- Revendre ou mettre au rebut d'un véhicule personnel interdit in fine dans la ZFE-m (de sans Crit'Air à Crit'Air 2) appartenant au bénéficiaire depuis au moins deux ans
- L'engagement de ne pas le revendre dans un délai de deux ans ni avant d'avoir parcouru 6 000 km
- S'inscrire dans les conditions de ressources définies. Les aides seront graduées selon trois strates de revenus fiscaux de référence (RFR) par part fiscale :
 - Strate 1 : RFR / part < 6 300€
 - Strate 2 : 6 300€ < RFR / part < 13 489€
 - Strate 3 : 13 489€ < RFR / part < 20 966€

Afin de renforcer l'accompagnement, un ménage éligible, composé de deux adultes, peut bénéficier de deux aides, dont une à la conversion au maximum. Par ailleurs, suite à la conférence citoyenne, une aide pour la reconversion des deux et trois-roues motorisés a également été créée. Enfin, alors que le montant de 1 000 € d'aides était annoncé comme un maximum pour un ménage éligible dans le projet présenté en mai 2021, ce montant devient une « aide socle » minimum par personne éligible (hors aides pour les deux et trois roues). Cette aide socle sera votée pour la durée du mandat. Elle sera abondée par un complément dont le montant variera selon les 3 strates de revenus définies ci-dessus. Ce complément sera voté dans un premier temps pour 2 ans, puis révisé annuellement selon les évaluations.

Concernant tout d'abord l'aide aux mobilités alternatives à la voiture individuelle, que l'Eurométropole souhaite encourager prioritairement, les montants pour les particuliers qui se sépareraient de leur véhicule pour des mobilités alternatives sont fixés pour les années 2022 et 2023 comme suit:

Strates	RFR / part	Montant plafond de l'aide aux mobilités alternatives (incluant l'aide socle)
1	RFR < 6 300 €	Jusqu'à 2 000 euros

2	6 300 € < RFR < 13 489 €	Jusqu'à 1 800 euros
3	13 489 € < RFR < 20 966 €	Jusqu'à 1 500 euros
Reste	20 966 € < RFR	Pas d'aide

Le montant alloué au bénéficiaire servira exclusivement à l'achat de prestations, de services ou d'équipements de mobilité permettant de se déplacer au moyen d'un ou plusieurs modes alternatifs à la voiture individuelle personnelle. Un système de compte individuel permettra d'en assurer la bonne gestion et d'en encadrer l'utilisation.

Le bénéficiaire se verra proposer un bouquet d'offre de services et de prestations de mobilité accessibles avec ce forfait, dans une logique multiservices et multimodes « à la carte », en partenariat avec tout opérateur de mobilité respectant les conditions qui auront été préalablement fixées par la collectivité et souhaitant intégrer le dispositif.

Il s'agira plus particulièrement de permettre un accès aux offres de transports urbains, de transport à la demande, de location de vélos, d'autopartage, de prestations de réparation, d'entretien et de maintenance de vélo, VAE, ou vélo-cargo, d'aide à l'achat de petit équipement de sécurité pour l'usage des modes actifs.

Un prestataire externe sera recruté pour gérer cette aide et assurer l'interface avec les bénéficiaires qui auront accès à un compte individualisé leur permettant une utilisation simple de leur forfait. La durée d'utilisation du montant alloué est fixée à 3 ans après ouverture du compte.

L'utilisation du montant alloué pourra se faire au bénéfice de tout ou d'une partie des membres du foyer fiscal. À titre d'exemple, plusieurs abonnements de transports en commun pourront être acquis via le même compte pour différents membres du foyer si sa composition le justifie.

Ensuite, "l'aide à la conversion automobile" : cette aide concerne celles et ceux souhaitant renouveler leur véhicule dont la vignette n'est plus autorisée par un Crit'air 1 ou 0, neuf ou d'occasion, ou celles et ceux souhaitant effectuer un rétrofit, c'est-à-dire convertir leur moteur thermique par un moteur électrique ou GNV.

Pour la conversion d'un véhicule léger ou d'un véhicule utilitaire léger à usage personnel, le complément de l'Eurométropole pour les années 2022 et 2023 sera d'un montant de :

Strates	RFR / part	Aide socle	Aide complémentaire (montant maximum)	Montant total aide EMS à la conversion (montant maxi)
1	RFR < 6300 €	1 000 €	2 500 €	Jusqu'à 3 500 euros
2	6300 € < RFR < 13489 €	1 000 €	1 500 €	Jusqu'à 2 500 euros

3	13489 € < RFR < 20966 €	1 000 €	500 €	Jusqu'à 1 500 euros
	20966 € < RFR	-	-	-

Le montant sera équivalent pour l'achat de véhicules neufs et d'occasion.

Les aides à l'achat d'un véhicule léger ou utilitaire léger à usage personnel (aides d'État et autres aides locales, dont celles de l'Eurométropole) seront plafonnées à 80% du coût d'achat.

Pour les aides à la conversion pour un deux ou trois-roues électrique, les montants sont les suivants :

Strates	RFR / part	Aide (montant maximum)
1	RFR < 6300 €	1 400 €
2	6300 € < RFR < 13489 €	1 100 €
3	13489 € < RFR < 20966 €	900 €
	20966 € < RFR	-

Les aides à l'achat d'un deux ou trois-roues motorisés (aides d'État et autres aides locales, dont celles de l'Eurométropole) seront plafonnées à 50% du coût d'achat.

Pour l'aide au rétrofit d'un véhicule léger ou utilitaire léger à usage personnel, également cumulable avec celle proposée par l'État, le montant sera de 2 500€ pour les personnes ayant un revenu fiscal de référence inférieur à 20 966€.

Aides aux entreprises

L'accompagnement des professionnel·les a fait l'objet de plusieurs réunions partenariales entre l'Eurométropole, les Chambres Consulaires, la Région Grand Est et les représentant·es des acteurs et actrices économiques du territoire. Ce dispositif d'aide est construit selon les tendances nationales en lien avec des collectivités territoriales ayant une ZFE-m déjà opérationnelle. Il a été ajusté selon les spécificités territoriales soulignées lors de la conférence citoyenne et l'enquête menée auprès des entreprises.

Deux aides seront proposées, une aide à la conversion et une aide aux projets innovants, en concertation et avec l'accord de la Région Grand Est qui travaille en parallèle à un dispositif complémentaire d'accompagnement.

Conformément à l'article L.1511-1-2 du Code général des collectivités territoriales (CGCT) et à l'arrêté préfectoral du préfet de la Région Grand Est n°2017/419 du 2 juin 2017 approuvant l'adoption par le Conseil Régional Grand Est du Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation, l'Eurométropole de Strasbourg pourra mettre en œuvre ce dispositif dès

délibération de la Région Grand Est l’y autorisant au travers d’une convention d’autorisation de financements complémentaires dans le champ des aides aux entreprises.

Le dispositif d’aides pour lequel l’Eurométropole de Strasbourg sollicite l’autorisation formelle de la Région Grand Est est décrit ci-après.

Deux aides seront proposées, une aide à la conversion et une aide aux projets innovants, en concertation avec la Région Grand Est. Comme pour les particuliers, la réalisation d’un diagnostic de mobilité, par l’Agence du Climat ou tout autre organisme labellisé, sera une étape obligatoire pour bénéficier d’une aide de l’Eurométropole de Strasbourg, afin d’accompagner les entreprises dans leurs choix de transition en encourageant un changement de mode et, quand cela n’est pas possible, un changement de véhicule.

Concernant l’aide à la conversion pour les entreprises, L’aide a pour objectif d’accompagner le renouvellement du parc automobile des personnes morales de droit privé, complémentaires aux aides d’État. Elle est déclinée en deux dispositifs :

- Une aide à l’achat ou à la location d’un véhicule propre neuf ou d’occasion (essence Crit’Air 1 ou 0)
- Une aide à l’achat d’un vélo-cargo ou d’un VAE
- Une aide auetrofit, soit un changement du moteur thermique d’un véhicule par un moteur électrique ou GNV

Les conditions principales d’éligibilité sont les suivantes :

- Employer moins de 250 salarié-es.
- Avoir un chiffre d’affaire qui n’excède pas 50 M€ ou un total de bilan inférieur à 43 M€ sur la dernière année complète précédant la demande
- La revente, la mise à la casse ou le changement de moteur d’un véhicule professionnel interdit in fine dans la ZFE-m
- Avoir le statut de personne morale de droit privé, dont la domiciliation, le siège social, ou un établissement secondaire, une succursale, est situé sur le territoire de l’Eurométropole de Strasbourg

Cette aide sera plafonnée à 40% du prix d’achat du véhicule HT et allouée dans le respect des règlements européens en matière d’aides aux entreprises.

Pour l’aide à la reconversion d’un véhicule léger, utilitaire léger, poids lourd ou autocar, les montants sont les suivants,:

Catégorie de véhicule	Véhicule Crit’Air 1 (GNV, GPL, essence, hybride)	Véhicule électrique	Véhicule hydrogène
Véhicules légers	1 500€		
Petit VUL < 3,5 t	4 000€*	4 000€	6 000€

Grand VUL / petit PL 3,5-7,5 t	8 500€	8 500€	10 000€
PL > 7,5 t et autocars	15 000€	15 000€	15 000€

*Sauf essence (1 500€)

Les montants de l'aide pour la reconversion vers un vélo-cargo:

Vélo à assistance électrique	500€
Vélo cargo /triporteur/ remorque	500€
Vélo cargo /triporteur/ remorque à assistance électrique	1 000€

Les montants de l'aide au retrofit, cumulable avec celle proposée par l'Etat:

Catégorie de véhicule	Adaptation GNV	Adaptation GPL	Adaptation électrique
Véhicules légers	2 500€	2 500€	2 500€
Petit VUL < 2,5t	4 000€	3 000€	4 000€
Grand VUL / petit PL 2,5-7t	4 000€	3 000€	6 000€

h. L'évaluation du dispositif

Pour suivre l'efficacité du dispositif, au regard des objectifs d'amélioration de qualité de l'air par le renouvellement des véhicules les plus polluants et par une diminution de l'usage des véhicules motorisés, des évaluations régulières seront réalisées.

L'état des lieux de départ, qui servira de référence pour mesurer l'amélioration des indicateurs de suivi de la ZFE-m, repartira de la présente étude, qui sera complétée par des enquêtes qualitatives réalisées au dernier trimestre 2021 (enquête de caractérisation du parc en circulation dans l'Eurométropole de Strasbourg, enquête de caractérisation de l'équipement et de l'usage des véhicules personnels des habitants de l'Eurométropole de Strasbourg).

L'évaluation se déclinera par :

- Des bilans annuels basés sur les principaux indicateurs quantitatifs, notamment ceux issus du suivi du trafic routier et du suivi des mesures d'accompagnement (conseil en mobilité, aides financières, pass et dérogations) ;
- Deux évaluations renforcées, la première en 2024 et la seconde en 2026. Elles mesureront l'impact des premières mesures d'interdiction par différents indicateurs, en particulier de la qualité de l'air, de santé, d'émissions de gaz à effet de serre, d'évolution du parc de véhicules des particuliers et des entreprises, de changements de comportements, de report modal et de capacité des entreprises et des habitant-es à réussir cette transition. Pour cela, les enquêtes qualitatives réalisées avant la mise en place de la ZFE-m seront reconduites, et pourront être complétées par de nouvelles enquêtes (enquête auprès des bénéficiaires de mesures d'accompagnement par exemple). Ces deux évaluations feront l'objet de nouveaux échanges citoyen-nes pour partager très largement les résultats mesurés, le bilan des changements de pratiques de mobilité des acteurs/actrices, les réussites et les difficultés rencontrées ; les formats permettront de toucher les habitant-es peu mobilisés dans la Conférence citoyenne, notamment dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville. Elles seront aussi l'opportunité de nouveaux temps forts de communication et de pédagogie.

Ces évaluations en 2024 et 2026 permettront de vérifier que le calendrier est compatible avec l'atteinte des objectifs de qualité de l'air et de santé des habitant-es du territoire, et le cas échéant amèneront l'Eurométropole de Strasbourg, en lien avec les Maires et en tenant compte des contraintes réglementaires, à adapter le calendrier d'interdictions.

Cette évaluation sera également l'opportunité d'évaluer le dispositif de soutien financier de l'Eurométropole de Strasbourg (niveau de sollicitation des aides par typologies de demandeurs, adaptation des montants d'aides, consommation de l'enveloppe budgétaire...) et de l'ajuster le cas échéant.

Un observatoire de suivi de la Zone à faibles émissions mobilité sera créé. Il suivra les étapes de bilans et d'évaluations prévues afin de mesurer l'impact des premières mesures d'interdiction de la Zone à faibles émissions mobilité sur différents indicateurs, en particulier la qualité de l'air, la santé, l'évolution du parc de véhicules des particuliers et des entreprises, les changements de comportements, le report modal et la capacité des entreprises et des habitant-es à réussir cette transition. Il associera les principaux partenaires impliqués dans la ZFE-m (représentant-es d'habitant-es, acteurs/actrices institutionnel-les et représentant-es du monde économique...).

i. Des contrôles automatisés à venir

Un système de contrôle efficace et connu de tous-te-s sera un des leviers permettant de renforcer l'acceptabilité sociale et l'efficacité de la ZFE-m. Les conducteurs et conductrices qui ne respecteront pas les interdictions liées à la ZFE-m, ou qui n'auront pas leur vignette Crit'Air apposée sur leur pare-brise, s'exposeront à une amende en accord avec la réglementation en vigueur.

Ces contrôles ne donneront pas lieu à une amende durant les phases pédagogiques d'une durée d'un an précédant chaque interdiction, selon le calendrier précisé plus haut. Un rappel de la réglementation et de l'information sur le projet seront donnés.

Ces contrôles seront effectués dans un premier temps par la police nationale et les polices municipales.

Dans un second temps, le contrôle se fera par contrôle sanction automatisé via lecture des plaques d'immatriculation. Dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), l'État s'est engagé à mettre à la disposition des collectivités à partir de 2023 un système de contrôle automatisé. Les collectivités sont toujours dans l'attente que l'État mette à disposition un système de contrôle efficace, qui protège les libertés publiques tout en garantissant l'égalité de traitement entre les différents usagers de la route. L'Eurométropole de Strasbourg enjoint l'État à mettre à disposition les moyens réglementaires et financiers nécessaires pour mettre en œuvre le contrôle automatisé dans ces délais.

j. Des propositions de dérogations locales

La mise en place de la ZFE-m s'accompagne de la possibilité d'octroyer des dérogations à certains véhicules en raison de l'existence d'un intérêt général. Certaines dérogations sont obligatoires. D'autres peuvent être attribuées de manière temporaire.

Les exemptions nationales permanentes sont les suivantes :

- Véhicules d'intérêt général au sens de l'article R. 311-1 du code de la route.
- Véhicules du ministère de la défense.
- Véhicules portant une carte « mobilité inclusion » comportant la mention « stationnement pour personnes handicapées ».
- Véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions.
- Véhicules dont l'autonomie équivalente en mode tout électrique en ville est supérieure à cinquante kilomètres

Suite à la concertation, l'Eurométropole propose d'instaurer des dérogations individuelles locales complémentaires limitées pour répondre aux besoins spécifiques du territoire, à la nécessaire progressivité du déploiement de la ZFE-m et au maintien de la capacité de se déplacer pour ceux qui ne disposent pas d'alternatives crédible sà court terme, tout en préservant son efficacité sur l'amélioration de la qualité de l'air et de la santé.

Ces dérogations seront temporaires, octroyées pour une durée adaptée au cas par cas, et pour une durée maximum de 3 ans, correspondant à la durée maximale permise par la réglementation. Elles devront être justifiées.

La liste des dérogations proposées est la suivante :

- Aux véhicules d'approvisionnement des marchés des différentes communes situées sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg munis d'une carte permettant l'exercice d'une activité commerciale ou artisanale ambulante en cours de validité ;
- Aux véhicules spécialement aménagés pour le transport des animaux vivants dans le cadre d'une activité économique ou sportive de compétition ;
- Aux véhicules dont le certificat d'immatriculation porte la mention « collection » (pour des usages occasionnels, sauf trajets domicile-travail) ;

- Aux véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses ;
- Aux véhicules spécialisés tel que définis à l'annexe 5 de l'arrêté du 9 février 2009, portant la mention VASP sur le certificat d'immatriculation, aux laveuses et balayeuses et aux campings cars ;
- Aux convois exceptionnels, au sens de l'article R. 433-1 du code de la route, munis d'une autorisation préfectorale ;
- Aux véhicules dont le propriétaire est convoqué par un service de l'Etat pour le contrôle de son véhicule ;
- Aux camions citerne portant mention CIT et CARB sur la carte grise, aux véhicules, véhicules frigorifiques (FG TD), bétonnières (CAM BETON), camions benne (CAM BENNE), camionnettes benne (CTTE BENNE), camions benne amovible (CAM BEN AMO), camionnettes benne amovible (CTTE BEN AMO), camions porte-engins (CAM PTE ENG), camionnettes porte-engins (CTTE PTE ENG), camions citerne à eau (CAM CIT EAU), camionnettes citerne à eau (CTTE CIT EAU).
- Aux véhicules affectés à la distribution de denrées alimentaires en circuit court ;
- Aux véhicules spécifiques dont les caractéristiques ne permettent pas un remplacement par un véhicule présentant des caractéristiques équivalentes respectant les restrictions sur le certificat de qualité de l'air (CQA), à condition que la carence du marché à proposer ce type de matériel soit démontrée par le demandeur et qu'il soit justifié que les caractéristiques en cause soient indispensables ou de nature expérimentale ;
- Aux véhicules d'entreprises pouvant justifier de l'achat de véhicules de remplacement avec un délai de livraison important ;
- Aux véhicules des associations d'utilité publique à but non-lucratif (registres disponibles auprès des tribunaux d'instance et des greffes détachés compétents dans le département du Bas-Rhin) ;
- Aux véhicules utilisés dans le cadre d'évènements ou de manifestation de type festif, économique, sportif ou culturel, faisant l'objet d'une autorisation d'utilisation du domaine public et ce pour la durée de l'évènement ;
- Aux véhicules techniques utilisés dans le cadre de tournages de films ;
- Aux véhicules des professionnels du déménagement ;
- Aux véhicules des entreprises en procédure de sauvegarde ou en situation de cessation de paiement ;
- Aux véhicules transportant une personne suivant des traitements médicaux lourds dans le cadre des rendez-vous médicaux dédiés à ces traitements.

Les demandes de dérogations individuelles seront instruites par les services de l'Eurométropole de Strasbourg via le site Strasbourg.eu (formulaire à renseigner en ligne via l'application « Mon Strasbourg »).

III. LES PROJETS D'ARRETES

La mise en œuvre de la ZFE-m est assurée par la prise d'un ou plusieurs arrêtés fixant le périmètre, les véhicules concernés, le calendrier, les dérogations locales.

Les projets d'arrêtés soumis à l'avis du public et des personnes publiques sont présentés ci-après. Il s'agit de 2 arrêtés complémentaires :

- un premier arrêté concernant l'ensemble du territoire de l'Eurométropole qui reprend le calendrier de déploiement fixé par la loi, soit jusqu'à l'interdiction de circulation des véhicules vignette Crit'Air 3 ;
- un second arrêté complémentaire du premier, appliquant le cadre fixé pour les vignettes Crit'Air 2 pour les communes de Holtzheim, Ostwald, Schiltigheim et Strasbourg.

A noter que les autres communes de l'Eurométropole de Strasbourg feront l'objet d'un arrêté ultérieur s'agissant des véhicules « Crit'Air 2 », pour application de l'interdiction de circuler au 1er janvier 2028.

Projet d'arrêté concernant l'ensemble du territoire de l'Eurométropole et reprenant le calendrier de déploiement fixé par la loi

Strasbourg.eu
eurométropole

Capitale
européenne

La Présidente

../.. N° P2021-

1er arrêté

ARRETE

PORTANT CREATION D'UNE ZONE A FAIBLES EMISSIONS MOBILITE SUR LE TERRITOIRE DE L'EUROMETROPOLE DE STRASBOURG

PROJET

La Présidente

- vu la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 modifiée concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe,
- vu le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L. 2213-4-1, L. 5211-9-2, R. 2213-1-0-1, D. 2213-1-0-2 et D. 2213-1-0-3,
- vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 211-1, L. 123-19-1, et R. 211-1,
- vu le code de la route, notamment ses articles L. 318-1, R. 318-2 et R. 411-19-1,
- vu l'arrêté ministériel du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules,
- vu l'arrêté ministériel du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du code de la route,
- vu l'arrêté préfectoral du 4 juin 2014 portant approbation du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) révisé de l'agglomération strasbourgeoise,

- vu l'arrêté préfectoral du 31 octobre 2017 relatif au dispositif de circulation différenciée en cas de pic de pollution atmosphérique sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg,
- vu la délibération du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du 18 décembre 2019 portant adoption définitive du plan climat air énergie métropolitain, qui prévoit dans son plan d'actions, annexe 2, la mise en place progressive de la zone à faibles émissions mobilité, sur l'ensemble du périmètre de l'Eurométropole,
- vu la délibération du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du 15 octobre 2021, qui a modifié la délibération précitée s'agissant du calendrier de mise en œuvre au regard des dispositions de la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, et qui s'est prononcé en faveur de l'objectif de l'interdiction de circulation des véhicules critère 2 au 1^{er} janvier 2028, sur l'ensemble du périmètre de l'EMS,
- vu les avis recueillis sur le fondement de L. 2213-4-1 CGCT (un visa par avis)

- considérant l'obligation d'instaurer une zone à faibles émissions mobilité, lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du code de l'environnement ne sont pas respectées de manière régulière, au regard de critères définis par voie réglementaire, sur le territoire de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent,
- considérant les nouvelles lignes directrices de l'Organisation Mondiale de la Santé relatives à la qualité de l'air, lancées le 22 septembre 2021, qui offrent une plus grande certitude quant au fait que les effets sur la santé se produisent à des niveaux de pollution atmosphérique plus faibles qu'on ne le croyait auparavant, inférieurs aux valeurs normatives en vigueur,
- considérant que la valeur limite de 40 µg/m³ en moyenne annuelle civile relative au dioxyde d'azote NO₂, mentionnée à l'article R. 221-1 du code de l'environnement, pris pour application de l'article L. 221-1 précité, n'est pas respectée pour les années 2016, 2017, 2018 et 2019 sur 2 stations de mesure situées sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg (Strasbourg A35 – code UE FR16040 et Strasbourg Clémenceau code UE FR16034),
- considérant la part prépondérante que représente le secteur du transport routier dans les émissions totales de dioxyde d'azote NO₂ du territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, à savoir 85% en 2016, 84% en 2017 et 2018 et 83% en 2019 (source ATMO Grand Est Invent'Air V2021),
- considérant l'étude réglementaire d'impact présentant l'objet des mesures de restriction, justifiant leur nécessité et exposant les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus de leur mise en œuvre, notamment en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique, ainsi que les impacts socio-économiques attendus à l'échelle de la zone urbaine,
- considérant que le présent arrêté et cette étude ont été mis à la disposition du public du 17 octobre 2021 au 10 novembre 2021,
- considérant que le présent projet d'arrêté a été soumis pour avis, par l'autorité compétente, aux autorités organisatrices de la mobilité dans les zones et dans leurs abords, aux conseils

municipaux des communes limitrophes, aux gestionnaires de voirie, ainsi qu'aux chambres consulaires concernées,

considérant la campagne d'information locale, d'une durée minimale de trois mois, qui se tiendra du 15 décembre 2021 au 15 mars 2022 portant à la connaissance du public le périmètre contrôlé ainsi que les restrictions de circulation mises en œuvre et exposant également les alternatives à l'usage individuel de la voiture au sein du périmètre contrôlé, notamment l'offre de transport public, dont le transport à la demande,

considérant qu'il importe, dès lors, de délimiter la zone à faibles émissions mobilité sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg par un arrêté qui fixe les mesures de restriction de circulation applicables, détermine les catégories de véhicules concernés, précise les motifs légitimes pour lesquels des dérogations individuelles peuvent être accordées, et la durée pour laquelle la zone à faibles émissions mobilité est créée,

considérant la nécessité de garantir la continuité des flux de transit nord/sud et est/ouest, sans qu'il soit nécessaire de faire des détours augmentant de manière substantielle les distances parcourues,

considérant la concertation large menée avec les acteurs du territoire et les citoyens, qui a permis de déterminer la liste de dérogations locales ciblées et limitées en volume afin d'ajuster le dispositif aux réalités locales dans un équilibre entre l'amélioration de la qualité de l'air et la nécessité de maintenir la capacité à circuler pour certains acteurs et usages spécifiques qui ne disposent pas d'alternatives crédibles à court terme

arrête

article 1 : Création d'une zone à faibles émissions mobilité

Une zone à faibles émissions mobilité au sens de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales est créée sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg pour une durée de 8 ans à compter de l'entrée en vigueur du présent arrêté.

Dans cette zone, la circulation et le stationnement sont interdits en permanence à certaines catégories de véhicules motorisés sur l'ensemble des voies ouvertes à la circulation publique.

Le calendrier de mise en place de la zone, ainsi que son périmètre, sont définis selon les termes suivants :

1.1 Calendrier de la zone à faibles émissions mobilité

Sont interdits de circuler, selon le calendrier suivant :

Pour l'ensemble des communes de l'Eurométropole de Strasbourg :

1° Les véhicules « Crit'Air 5 » et sans Crit'Air au 1er janvier 2023 ;

2° Les véhicules « Crit’Air 4 » au 1er janvier 2024 ;

3° Les véhicules « Crit’Air 3 » au 1er janvier 2025.

conformément à la classification établie par l’arrêté ministériel du 21 juin 2016 susvisé.

La mise en place de la zone à faibles émissions mobilité démarrera par des étapes pédagogiques selon le calendrier suivant :

Pour l’ensemble des communes de l’Eurométropole de Strasbourg :

1° Les véhicules « Crit’Air 5 » et sans Crit’Air au 1er janvier 2022 ;

2° Les véhicules « Crit’Air 4 » au 1er janvier 2023 ;

3° Les véhicules « Crit’Air 3 » au 1er janvier 2024.

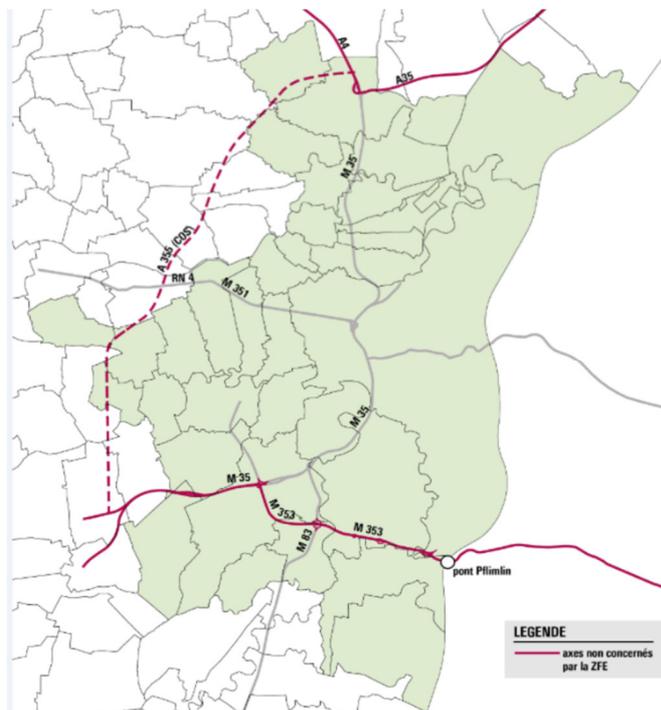
conformément à la classification établie par l’arrêté ministériel du 21 juin 2016 susvisé.

Elles consisteront dans de la communication ciblée, de l’accompagnement renforcé et personnalisé, mais aussi du « contrôle pédagogique », c’est à dire sans sanction financière.

1.2 Périmètre de la zone à faibles émissions mobilité

La zone à faibles émissions mobilité est mise en œuvre sur l’ensemble du réseau routier du territoire de l’Eurométropole de Strasbourg, à l’exception des axes suivants qui ne sont pas concernés :

- Au nord de l’Eurométropole de Strasbourg :
- A4 de l’échangeur A4/A355, PR471+965 (de l’A4) à la limite du ban communale de l’EMS au Nord (PR à venir)
- A35 de l’échangeur de Hoerdt, PR 246 + 600 à l’échangeur A35/A355 = PR 248 + 190 (de l’A35)
- Au sud de l’Eurométropole de Strasbourg :
- M35 de l’échangeur n°11 dit d’Entzheim au PR 316+700 jusqu’à l’échangeur n°10 dit de Geispolsheim PR 312 + 200
- M353, du PR 0 au PR 8+400



article 2 : Évaluation de l'efficacité de l'arrêté

L'étude règlementaire présente l'objet des mesures de restriction, justifiant leur nécessité et exposant les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus de leur mise en œuvre, notamment en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique, ainsi que les impacts socio-économiques attendus à l'échelle de la zone urbaine.

Un observatoire de suivi de la Zone à faibles émissions sera créé.

La zone à faibles émissions mobilité et ses mesures d'accompagnement feront l'objet d'un bilan annuel et de deux évaluations renforcées, la première en 2024 et la seconde en 2026, conduites par l'Eurométropole de Strasbourg en lien étroit avec les communes. Elles mesureront l'impact des premières mesures d'interdiction de la zone à faibles émissions mobilité sur différents indicateurs, en particulier la qualité de l'air, la santé, l'évolution du parc de véhicules des particuliers et des entreprises, les changements de comportements, le report modal et la capacité des entreprises et des habitants à réussir cette transition.

article 3 : Exceptions réglementaires

La mesure instaurée à l'article 1^{er} ne s'applique pas aux véhicules pour lesquels l'accès à la zone à faibles émissions mobilité ne peut être interdit, tels que listés aux articles L. 2213-4-1 et R. 2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales :

1° Aux véhicules d'intérêt général au sens de l'article R. 311-1 du code de la route ;

2° Aux véhicules du ministère de la défense ;

3° Aux véhicules affichant une carte “ mobilité inclusion ” comportant la mention “ stationnement pour les personnes handicapées ” délivrée sur le fondement de l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles ou une carte de stationnement pour personnes handicapées délivrée sur le fondement de l'article L. 241-3-2 du même code dans sa rédaction antérieure au 1er janvier 2017 ;

4° Aux véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions au sens de l'article L. 224-8 du code de l'environnement ;

5° Aux véhicules de transport en commun, au sens de l'article R. 311-1 du code de la route, assurant un service de transport public régulier qui figurent dans une des classes définies par l'arrêté établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques, pris en application du II de l'article R. 318-2 du même code, lorsque cette classe vient à faire l'objet d'une interdiction partielle ou totale de circulation dans la zone en cause, pendant une période comprise entre trois et cinq ans suivant la date à laquelle cette interdiction est entrée en vigueur. La durée pendant laquelle il est fait exception à l'interdiction de circulation peut varier selon les catégories de véhicules, les moins polluantes pouvant bénéficier d'exceptions plus longues. Elle est déterminée par un arrêté conjoint des ministres chargés de l'environnement et des transports ;

6° Aux véhicules dont l'autonomie équivalente en mode tout électrique en ville est supérieure à cinquante kilomètres.

article 4 : Dérogations locales

Des dérogations individuelles à caractère temporaire peuvent être délivrées sur demande motivée des intéressés pour une durée ne pouvant excéder trois ans selon les modalités définies à l'article 5 du présent arrêté pour les véhicules suivants et les usages qui y sont attachés :

1° Aux véhicules d'approvisionnement des marchés des différentes communes situées sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg munis d'une carte permettant l'exercice d'une activité commerciale ou artisanale ambulante en cours de validité ;

2° Aux véhicules spécialement aménagés pour le transport des animaux vivants dans le cadre d'une activité économique ou sportive de compétition ;

3° Aux véhicules dont le certificat d'immatriculation porte la mention « collection » (pour des usages occasionnels, sauf trajets domicile-travail) ;

4° Aux véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses ;

5° Aux véhicules spécialisés tel que définis à l'annexe 5 de l'arrêté du 9 février 2009 susvisé, portant la mention VASP sur le certificat d'immatriculation, aux laveuses et balayeuses et aux campings cars ;

6° Aux convois exceptionnels, au sens de l'article R. 433-1 du code de la route, munis d'une autorisation préfectorale ;

7° Aux véhicules dont le propriétaire est convoqué par un service de l'Etat pour le contrôle de son véhicule ;

8° Aux camions citerne portant mention CIT et CARB sur la carte grise, aux véhicules, véhicules frigorifiques (FG TD), bétonnières (CAM BETON), camions benne (CAM BENNE), camionnettes benne (CTTE BENNE), camions benne amovible (CAM BEN AMO), camionnettes benne amovible (CTTE BEN AMO), camions porte-engins (CAM PTE ENG), camionnettes porte-engins (CTTE PTE ENG), camions citerne à eau (CAM CIT EAU), camionnettes citerne à eau (CTTE CIT EAU).

9° Aux véhicules affectés à la distribution de denrées alimentaires en circuit court ;

10° Aux véhicules spécifiques dont les caractéristiques ne permettent pas un remplacement par un véhicule présentant des caractéristiques équivalentes respectant les restrictions sur le certificat de qualité de l'air (CQA), à condition que la carence du marché à proposer ce type de matériel soit démontrée par le demandeur et qu'il soit justifié que les caractéristiques en cause soient indispensables ou de nature expérimentale ;

11° Aux véhicules d'entreprises pouvant justifier de l'achat de véhicules de remplacement avec un délai de livraison important ;

12° Aux véhicules des associations d'utilité publique à but non-lucratif (registres disponibles auprès des tribunaux d'instance et des greffes détachés compétents dans le département du Bas-Rhin) ;

13° Aux véhicules utilisés dans le cadre d'évènements ou de manifestation de type festif, économique, sportif ou culturel, faisant l'objet d'une autorisation d'utilisation du domaine public et ce pour la durée de l'évènement ;

14° Aux véhicules techniques utilisés dans le cadre de tournages de films ;

15° Aux véhicules des professionnels du déménagement ;

16° Aux véhicules des entreprises en procédure de sauvegarde ou en situation de cessation de paiement ;

17° Aux véhicules transportant une personne suivant des traitements médicaux lourds dans le cadre des rendez-vous médicaux dédiés à ces traitements.

article 5 : Procédure de délivrance, retrait des dérogations individuelles et conditions dans lesquelles le justificatif de la dérogation est rendu visible ou tenu à la disposition des agents chargés des contrôles

Les demandes de dérogations individuelles visées à l'article 4 sont à communiquer aux services de l'Eurométropole de Strasbourg via le site Strasbourg.eu (formulaire à renseigner en ligne via l'application « Mon Strasbourg »).

Le dossier doit comprendre une copie du certificat d'immatriculation, une note explicitant la motivation de la demande de dérogation et tout document permettant de justifier la demande.

Lorsque la dérogation est accordée, un justificatif de cette dérogation est affiché de manière visible derrière le pare-brise du véhicule pour lequel elle a été obtenue. Tout autre document accompagnant la dérogation devra pouvoir être présenté en cas de contrôle.

En cas de non-respect d'application des conditions d'octroi, la dérogation individuelle pourra être retirée.

article 6 : Articulation de l'arrêté avec les mesures préfectorales

Les dispositions du présent arrêté sont applicables sous réserve des mesures plus contraignantes mises en place en application de l'arrêté préfectoral du 31 octobre 2017 susvisé.

article 7 : Publicité et respect de l'arrêté

Le présent arrêté sera publié et affiché conformément à la réglementation en vigueur.

Les infractions au présent arrêté seront constatées par procès-verbaux dressés par les agents et agentes chargés des contrôles situés sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg et réprimées selon les textes et la réglementation en vigueur, prévue à l'article R. 411-19-1 du code de la route.

article 8 : Entrée en vigueur de l'arrêté

Les dispositions du présent arrêté prendront effet à compter de sa date de publication au recueil des actes administratifs de l'Eurométropole de Strasbourg.

article 9 : Recours contre l'arrêté

Outre les recours gracieux et hiérarchiques qui s'exercent dans le même délai, un recours contentieux pour excès de pouvoir peut être déposé au tribunal administratif de Strasbourg, sis 31 avenue de la Paix, ou effectué par voie dématérialisée sur le site www.telerecours.fr, dans un délai de deux mois à compter de la publication du présent arrêté.

article 10 : Exécution de l'arrêté

Madame la Directrice Départementale de la Sécurité Publique et Monsieur/Madame le/la Directeur/trice Général/e des services des communes de l'Eurométropole de Strasbourg sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

La Présidente

Projet d'arrêté complémentaire appliquant le cadre fixé pour les vignettes Crit'Air 2 sur les communes de Holtzheim, Ostwald, Schiltigheim et Strasbourg

Strasbourg.eu
eurométropole

Capitale
européenne

La Présidente

../.. N° P2021-

2^{ème} arrêté

ARRETE

PORTANT CREATION D'UNE ZONE A FAIBLES EMISSIONS MOBILITE SUR LE TERRITOIRE DE L'EUROMETROPOLE DE STRASBOURG

PROJET

La Présidente

- vu la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 modifiée concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe,
- vu le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L. 2213-4-1, L. 5211-9-2, R. 2213-1-0-1, D. 2213-1-0-2 et D. 2213-1-0-3,
- vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 211-1, L. 123-19-1, et R. 211-1,
- vu le code de la route, notamment ses articles L. 318-1, R. 318-2 et R. 411-19-1,
- vu l'arrêté ministériel du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules,

- vu l'arrêté ministériel du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du code de la route,
- vu l'arrêté préfectoral du 4 juin 2014 portant approbation du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) révisé de l'agglomération strasbourgeoise,
- vu l'arrêté préfectoral du 31 octobre 2017 relatif au dispositif de circulation différenciée en cas de pic de pollution atmosphérique sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg,
- vu la délibération du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du 18 décembre 2019 portant adoption définitive du plan climat air énergie métropolitain, qui prévoit dans son plan d'actions, annexe 2, la mise en place progressive de la zone à faibles émissions mobilité, sur l'ensemble du périmètre de l'Eurométropole,
- vu la délibération du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du 15 octobre 2021, qui a modifié la délibération précitée s'agissant du calendrier de mise en œuvre au regard des dispositions de la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, et qui s'est prononcé en faveur de l'objectif de l'interdiction de circulation des véhicules critère 2 au 1^{er} janvier 2028, sur l'ensemble du périmètre de l'EMS,
- vu les avis recueillis sur le fondement de L. 2213-4-1 CGCT (un visa par avis)

- considérant l'obligation d'instaurer une zone à faibles émissions mobilité, lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du code de l'environnement ne sont pas respectées de manière régulière, au regard de critères définis par voie réglementaire, sur le territoire de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent,
- considérant les nouvelles lignes directrices de l'Organisation Mondiale de la Santé relatives à la qualité de l'air, lancées le 22 septembre 2021, qui offrent une plus grande certitude quant au fait que les effets sur la santé se produisent à des niveaux de pollution atmosphérique plus faibles qu'on ne le croyait auparavant, inférieurs aux valeurs normatives en vigueur,
- considérant que la valeur limite de 40 µg/m³ en moyenne annuelle civile relative au dioxyde d'azote NO₂, mentionnée à l'article R. 221-1 du code de l'environnement, pris pour application de l'article L. 221-1 précité, n'est pas respectée pour les années 2016, 2017, 2018 et 2019 sur 2 stations de mesure situées sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg (Strasbourg A35 – code UE FR16040 et Strasbourg Clémenceau code UE FR16034),
- considérant la part prépondérante que représente le secteur du transport routier dans les émissions totales de dioxyde d'azote NO₂ du territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, à savoir 85% en 2016, 84% en 2017 et 2018 et 83% en 2019 (source ATMO Grand Est Invent'Air V2021),
- considérant l'étude réglementaire d'impact présentant l'objet des mesures de restriction, justifiant leur nécessité et exposant les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus de leur mise en œuvre, notamment en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique, ainsi que les impacts socio-économiques attendus à l'échelle de la zone urbaine,

- considérant que le présent arrêté et cette étude ont été mis à la disposition du public du 17 octobre 2021 au 10 novembre 2021,
- considérant que le présent projet d'arrêté a été soumis pour avis, par l'autorité compétente, aux autorités organisatrices de la mobilité dans les zones et dans leurs abords, aux conseils municipaux des communes limitrophes, aux gestionnaires de voirie, ainsi qu'aux chambres consulaires concernées,
- considérant la campagne d'information locale, d'une durée minimale de trois mois, qui se tiendra du 15 décembre 2021 au 15 mars 2022 portant à la connaissance du public le périmètre contrôlé ainsi que les restrictions de circulation mises en œuvre et exposant également les alternatives à l'usage individuel de la voiture au sein du périmètre contrôlé, notamment l'offre de transport public, dont le transport à la demande,
- considérant qu'il importe, dès lors, de délimiter la zone à faibles émissions mobilité sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg par un arrêté qui fixe les mesures de restriction de circulation applicables, détermine les catégories de véhicules concernés, précise les motifs légitimes pour lesquels des dérogations individuelles peuvent être accordées, et la durée pour laquelle la zone à faibles émissions mobilité est créée,
- considérant la nécessité de garantir la continuité des flux de transit nord/sud et est/ouest, sans qu'il soit nécessaire de faire des détours augmentant de manière substantielle les distances parcourues,
- considérant la concertation large menée avec les acteurs du territoire et les citoyens, qui a permis de déterminer la liste de dérogations locales ciblées et limitées en volume afin d'ajuster le dispositif aux réalités locales dans un équilibre entre l'amélioration de la qualité de l'aire et la nécessité de maintenir la capacité à circuler pour certains acteurs et usages spécifiques qui ne disposent pas d'alternatives crédibles à court terme.
- considérant que le diesel est à l'origine de 96% des émissions d'oxydes d'azote du trafic routier de l'Eurométropole de Strasbourg, selon l'inventaire d'ATMO Grand Est,
- considérant que les émissions d'oxydes d'azote d'un moteur diesel sont 5 à 10 fois plus importantes que pour un moteur essence, quelle que soit la vitesse de circulation,
- considérant les conclusions de l'OMS qui considèrent que les preuves sont suffisantes pour estimer l'impact sanitaire à court terme du dioxyde d'azote NO₂ sur la mortalité toutes causes et les hospitalisations pour des pathologies respiratoires,
- considérant le classement par le Centre international de recherche sur le cancer des émissions d'échappement des moteurs diesel comme cancérigènes avérés pour l'Homme dès 2012,
- considérant les résultats de la saisine de l'ANSES n°2014-SA-0156 relative aux émissions des véhicules routiers diesel en France, indiquant que les effets cancérigènes des émissions d'échappement de moteurs diesel et les modes d'action génotoxiques justifient d'adopter toute mesure visant à réduire l'exposition à ces émissions,
- considérant en conséquence de porter à l'ensemble des communes de l'Eurométropole de Strasbourg l'interdiction de circulation et des stationnement des véhicules « Crit'Air 2 » à l'horizon du 1^{er} janvier 2028 sous réserve des évaluations intermédiaires.

arrête

article 1 : Complément au calendrier de la zone à faibles émissions mobilité

En complément de l'arrêté n°... en date du ... qui porte création de la zone à faibles émissions mobilité sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, le calendrier de mise en place de la zone se poursuivra selon les termes suivants :

1.1 Calendrier de la zone à faibles émissions mobilité

Sont interdits de circuler, selon le calendrier suivant, pour les communes de Holtzheim, Ostwald, Schiltigheim et Strasbourg :

1° Les véhicules Crit'Air 2 au 1er janvier 2028, conformément à la classification établie par l'arrêté ministériel du 21 juin 2016 susvisé.

La mise en place de la zone à faibles émissions mobilité démarrera par des étapes pédagogiques selon le calendrier suivant :

1° Les véhicules « Crit'Air 2 » au 1er janvier 2025, conformément à la classification établie par l'arrêté ministériel du 21 juin 2016 susvisé.

Elles consisteront dans de la communication ciblée, de l'accompagnement renforcé et personnalisé, mais aussi du « contrôle pédagogique », c'est à dire sans sanction financière.

Les autres communes de l'Eurométropole de Strasbourg feront l'objet d'un arrêté ultérieur s'agissant des véhicules « Crit'Air 2 », pour application de l'interdiction de circuler au 1^{er} janvier 2028.

article 2 : Évaluation de l'efficacité de l'arrêté

L'étude règlementaire présente l'objet des mesures de restriction, justifiant leur nécessité et exposant les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus de leur mise en œuvre, notamment en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique, ainsi que les impacts socio-économiques attendus à l'échelle de la zone urbaine.

Un observatoire de suivi de la Zone à faibles émissions sera créé.

La zone à faibles émissions mobilité et ses mesures d'accompagnement feront l'objet d'un bilan annuel et de deux évaluations renforcées, la première en 2024 et la seconde en 2026, conduites par l'Eurométropole de Strasbourg en lien étroit avec les communes. Elles mesureront l'impact des premières mesures d'interdiction de la zone à faibles émissions mobilité sur différents indicateurs, en particulier la qualité de l'air, la santé, l'évolution du parc de véhicules des particuliers et des entreprises, les changements de comportements, le report modal et la capacité des entreprises et des habitants à réussir cette transition.

article 3 : Exceptions réglementaires

La mesure instaurée à l'article 1er ne s'applique pas aux véhicules pour lesquels l'accès à la zone à faibles émissions mobilité ne peut être interdit, tels que listés aux articles L. 2213-4-1 et R. 2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales :

1° Aux véhicules d'intérêt général au sens de l'article R. 311-1 du code de la route ;

2° Aux véhicules du ministère de la défense ;

3° Aux véhicules affichant une carte " mobilité inclusion " comportant la mention " stationnement pour les personnes handicapées " délivrée sur le fondement de l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles ou une carte de stationnement pour personnes handicapées délivrée sur le fondement de l'article L. 241-3-2 du même code dans sa rédaction antérieure au 1er janvier 2017 ;

4° Aux véhicules de transport en commun de personnes à faibles émissions au sens de l'article L. 224-8 du code de l'environnement ;

5° Aux véhicules de transport en commun, au sens de l'article R. 311-1 du code de la route, assurant un service de transport public régulier qui figurent dans une des classes définies par l'arrêté établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques, pris en application du II de l'article R. 318-2 du même code, lorsque cette classe vient à faire l'objet d'une interdiction partielle ou totale de circulation dans la zone en cause, pendant une période comprise entre trois et cinq ans suivant la date à laquelle cette interdiction est entrée en vigueur. La durée pendant laquelle il est fait exception à l'interdiction de circulation peut varier selon les catégories de véhicules, les moins polluantes pouvant bénéficier d'exceptions plus longues. Elle est déterminée par un arrêté conjoint des ministres chargés de l'environnement et des transports ;

6° Aux véhicules dont l'autonomie équivalente en mode tout électrique en ville est supérieure à cinquante kilomètres.

article 4 : Dérogations locales

Des dérogations individuelles à caractère temporaire peuvent être délivrées sur demande motivée des intéressés pour une durée ne pouvant excéder trois ans selon les modalités définies à l'article 5 du présent arrêté pour les véhicules suivants et les usages qui y sont attachés :

1° Aux véhicules d'approvisionnement des marchés des différentes communes situées sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg munis d'une carte permettant l'exercice d'une activité commerciale ou artisanale ambulante en cours de validité ;

2° Aux véhicules spécialement aménagés pour le transport des animaux vivants dans le cadre d'une activité économique ou sportive de compétition ;

3° Aux véhicules dont le certificat d'immatriculation porte la mention « collection » (pour des usages occasionnels, sauf trajets domicile-travail) ;

4° Aux véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses ;

5° Aux véhicules spécialisés tel que définis à l'annexe 5 de l'arrêté du 9 février 2009 susvisé, portant la mention VASP sur le certificat d'immatriculation, aux laveuses et balayeuses et aux campings cars ;

6° Aux convois exceptionnels, au sens de l'article R. 433-1 du code de la route, munis d'une autorisation préfectorale ;

7° Aux véhicules dont le propriétaire est convoqué par un service de l'Etat pour le contrôle de son véhicule ;

8° Aux camions citerne portant mention CIT et CARB sur la carte grise, aux véhicules, véhicules frigorifiques (FG TD), bétonnières (CAM BETON), camions benne (CAM BENNE), camionnettes benne (CTTE BENNE), camions benne amovible (CAM BEN AMO), camionnettes benne amovible (CTTE BEN AMO), camions porte-engins (CAM PTE ENG), camionnettes porte-engins (CTTE PTE ENG), camions citerne à eau (CAM CIT EAU), camionnettes citerne à eau (CTTE CIT EAU).

9° Aux véhicules affectés à la distribution de denrées alimentaires en circuit court ;

10° Aux véhicules spécifiques dont les caractéristiques ne permettent pas un remplacement par un véhicule présentant des caractéristiques équivalentes respectant les restrictions sur le certificat de

qualité de l'air (CQA), à condition que la carence du marché à proposer ce type de matériel soit démontrée par le demandeur et qu'il soit justifié que les caractéristiques en cause soient indispensables ou de nature expérimentale ;

11° Aux véhicules d'entreprises pouvant justifier de l'achat de véhicules de remplacement avec un délai de livraison important ;

12° Aux véhicules des associations d'utilité publique à but non-lucratif (registres disponibles auprès des tribunaux d'instance et des greffes détachés compétents dans le département du Bas-Rhin) ;

13° Aux véhicules utilisés dans le cadre d'évènements ou de manifestation de type festif, économique, sportif ou culturel, faisant l'objet d'une autorisation d'utilisation du domaine public et ce pour la durée de l'évènement ;

14° Aux véhicules techniques utilisés dans le cadre de tournages de films ;

15° Aux véhicules des professionnels du déménagement ;

16° Aux véhicules des entreprises en procédure de sauvegarde ou en situation de cessation de paiement ;

17° Aux véhicules transportant une personne suivant des traitements médicaux lourds dans le cadre des rendez-vous médicaux dédiés à ces traitements

article 5 : Procédure de délivrance et retrait des dérogations individuelles et conditions dans lesquelles le justificatif de la dérogation est rendu visible ou tenu à la disposition des agents chargés des contrôles

Les demandes de dérogations individuelles visées à l'article 4 sont à communiquer aux services de l'Eurométropole de Strasbourg via le site Strasbourg.eu (formulaire à renseigner en ligne via l'application « Mon Strasbourg »).

Le dossier doit comprendre une copie du certificat d'immatriculation, une note explicitant la motivation de la demande de dérogation et tout document permettant de justifier la demande.

Lorsque la dérogation est accordée, un justificatif de cette dérogation est affiché de manière visible derrière le pare-brise du véhicule pour lequel elle a été obtenue. Tout autre document accompagnant la dérogation devra pouvoir être présenté en cas de contrôle.

En cas de non-respect d'application des conditions d'octroi, la dérogation individuelle pourra être retirée.

article 6 : Articulation de l'arrêté avec les mesures préfectorales

Les dispositions du présent arrêté sont applicables sous réserve des mesures plus contraignantes mises en place en application de l'arrêté préfectoral du 31 octobre 2017 susvisé.

article 7 : Publicité et respect de l'arrêté

Le présent arrêté sera publié et affiché conformément à la réglementation en vigueur.

Les infractions au présent arrêté seront constatées par procès-verbaux dressés par les agents et agentes chargés des contrôles situés sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg et réprimées selon les textes et la réglementation en vigueur, prévue à l'article R. 411-19-1 du code de la route.

article 8 : Entrée en vigueur de l'arrêté

Les dispositions du présent arrêté prendront effet à compter de sa date de publication au recueil des actes administratifs de l'Eurométropole de Strasbourg.

article 9 : Recours contre l'arrêté

Outre les recours gracieux et hiérarchiques qui s'exercent dans le même délai, un recours contentieux pour excès de pouvoir peut être déposé au tribunal administratif de Strasbourg, sis 31 avenue de la Paix, ou effectué par voie dématérialisée sur le site www.telerecours.fr, dans un délai de deux mois à compter de la publication du présent arrêté.

article 10 : Exécution de l'arrêté

Madame la Directrice Départementale de la Sécurité Publique et Monsieur/Madame le/la Directeur/trice Général/e des services des communes de l'Eurométropole de Strasbourg sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

La Présidente

IV. LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX ET SANITAIRES DE LA ZONE A FAIBLES EMISSIONS MOBILITE DE L'EUROMETROPOLE DE STRASBOURG

Cette partie s'attache à évaluer l'impact de la mise en place d'une ZFE-m sur l'Eurométropole de Strasbourg sur la qualité de l'air du territoire.

Les enjeux sanitaires et économiques en lien avec les polluants atmosphériques réglementés, mais aussi de certains polluants « émergents » non pris en compte aujourd'hui par les diverses réglementations relatives à la qualité de l'air en matière de surveillance des concentrations et de maîtrise des émissions et qui peuvent constituer des polluants préoccupants au regard de leur impact potentiel sur la santé ou l'environnement (ex : carbone suie, 1-3-butadiène, PM1) y sont présentés.

Pour l'ensemble de ces polluants, un état des lieux des émissions sectorielles est proposé, accompagné d'une présentation plus détaillée des émissions du secteur routier.

Les éléments relatifs à la qualité de l'air pour les polluants réglementés sont présentés à la fois à travers les cartes de modélisation des concentrations annuelles moyennes, ainsi que par l'évolution des concentrations annuelles moyennes obtenues sur le réseau de mesures d'ATMO Grand Est sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg.

Le travail effectué dans le cadre de cette étude s'appuie sur des données fournies (évolution du parc automobile), sur une chronologie de mise en œuvre de la ZFE-m fournie par l'Eurométropole de Strasbourg et sur des hypothèses partagées entre ATMO Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg (évolution des comportements).

Sur ces bases, l'impact de la ZFE-m a été déterminé à la fois sur la composition du parc routier (véhicules particuliers, utilitaires légers, poids lourds), sur les émissions routières (polluants atmosphériques, gaz à effet de serre, polluants émergents), et sur les concentrations et les populations exposées pour le NO₂, les PM10 et les PM2.5).

1. Introduction

a. Impacts sanitaires

i. Polluants réglementés

La pollution de l'air est en constante amélioration, Santé Publique France a estimé qu'en 2019 la pollution de l'air était encore responsable de 40 000 décès anticipés par an au niveau national. Cette estimation met à jour la valeur de 48 000 décès anticipés calculés sur une période antérieure à 2010. Cette baisse est appréciable, mais la pollution de l'air reste néanmoins un fardeau pour la santé publique. Elle fait partie des 3 premiers facteurs environnementaux défavorables avec un impact sur la mortalité du même ordre de grandeur que celui du tabac et de l'alcool. Contrairement à de nombreux facteurs environnementaux, l'exposition à la pollution de l'air n'est pas liée à des choix

individuels et touche l'intégralité des habitants de l'Eurométropole de Strasbourg, et en particulier les plus sensibles comme les enfants ou les personnes âgées.

La prise de conscience des impacts de la pollution de l'air sur la santé a motivé le déploiement de nombreuses actions visant à améliorer la qualité de l'air sur l'Eurométropole de Strasbourg. Ces actions locales, combinées au durcissement des normes environnementales nationales, ont mené à une amélioration de la qualité de l'air sur l'Eurométropole de Strasbourg. Les concentrations en PM_{2.5} ont diminué de près de 3 µg/m³ entre la période 2010-2014 et 2015-2019 et de 4 µg/m³ pour le NO₂². Cette diminution a permis une réduction des décès prématurés liés à la pollution de l'air de l'ordre de 150 par an entre ces 2 périodes. Les niveaux actuels de pollution restent cependant élevés, le respect des seuils cibles actualisés en septembre 2021 par l'OMS permettrait de réduire les impacts de la pollution de l'air d'environ 250 décès prématurés supplémentaires.

Ces estimations de décès prématurés ne représentent pas l'intégralité des effets de la pollution de l'air sur la santé.

Des liens ont été établis avec les maladies cardiovasculaires, les accidents vasculaires cérébraux (AVC), le cancer du poumon et du sein, le diabète de type 2, l'asthme chez les enfants, la maladie de Parkinson ainsi que des effets sur le nouveau-né (faible poids à la naissance, prématurité...) (sources SPF³; INSERM⁴).

Il reste encore beaucoup d'inconnues concernant la pollution de l'air, de nouveaux liens sont régulièrement mis en évidence, il est probable que la liste des pathologies associées continue à s'allonger. De plus, les polluants mesurés actuellement sont des marqueurs de pollution, mais il existe de nombreux polluants qui ne sont pas suffisamment mesurés qui sont classés aujourd'hui comme « émergents » tels que les particules ultrafines (PUF), le Black Carbon ou le 1-3 butadiène, détaillés ci-après.

ii. Polluants émergents

De nombreuses questions tournent autour des particules fines, les connaissances actuelles semblent montrer qu'elles ont un poids important dans la toxicité de la pollution de l'air. La réglementation impose de suivre la masse des particules selon différentes catégories de tailles. Les PM₁₀ regroupent toutes les particules dont le diamètre est inférieur à 10 µm. Parmi ces particules on distingue maintenant les PM_{2.5} qui regroupent toutes les particules dont le diamètre est inférieur à 2,5 µm. Plusieurs décennies de données sont disponibles pour ces polluants, leur source et leur comportement dans l'atmosphère sont aujourd'hui suffisamment bien connus pour permettre leur modélisation et évaluer l'exposition de la population ainsi que leurs impacts sur la santé.

Cette approche de la pollution a plusieurs limites :

- Il existe des particules bien plus petites. Les particules ultrafines (PUF) ou PM_{0.1} sont des particules dont le diamètre est inférieur à 0,1 µm. Leur taille les rend

² Chiffres issus de mesures de station de fond.

³ <https://www.santepubliquefrance.fr/determinants-de-sante/pollution-et-sante/air/articles/pollution-atmospherique-evaluations-quantitatives-d-impact-sur-la-sante-eqis>

⁴ <https://presse.inserm.fr/la-pollution-atmospherique-associee-a-un-risque-plus-eleve-de-cancer-du-sein/43037/>

potentiellement plus dangereuses que les PM2.5 qui sont 25 fois plus grandes. Mesurer la masse n'est plus adapté pour ces tailles de particules, il est nécessaire de les dénombrer. Cela est fait depuis 1 an sur l'Eurométropole de Strasbourg, les sources et le comportement de ces particules dans l'atmosphère sont différents des particules plus grandes et nécessitera un effort de recherche important pour pouvoir estimer l'exposition de l'ensemble de la population puis leur toxicité.

- Les classifications regroupent l'ensemble des particules par taille. Or ces particules peuvent avoir des compositions très différentes, avec une part importante de leur toxicité qui pourrait y être liée. Les particules issues de la combustion de produit carboné sont suspectées d'être plus dangereuses, ces particules sont regroupées sous l'appellation Black Carbon (BC) ou Carbone suie. Leur noyau carboné sert de support à d'autres polluants comme des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP) ou des métaux, augmentant ainsi leur toxicité. Il est probable que la toxicité aujourd'hui accordée aux PM2.5 soit inégalement répartie entre les différents types de particules, avec une forte contribution des BC. Une étude française⁵ a produit une des premières estimations des impacts des BC sur la santé, plus spécifiquement sur les cancers. D'autres études seront nécessaires pour affiner ces premiers résultats.

L'évaluation de la toxicité des particules est particulièrement complexe à cause de cette grande diversité de polluants sous la même appellation. Les particules sont un mélange complexe qui interagit avec d'autres polluants, en fonction de différents paramètres météorologiques et évolue au cours du temps. La toxicité de ces particules dépendrait principalement de leur taille et de leur composition. Ces « nouveaux » polluants sont des sous-classes de particules, qui sont suspectés de concentrer la toxicité précédemment attribuée à la totalité des particules.

Le 1,3 butadiène est un hydrocarbure, gazeux, incolore et inflammable. En France, cette substance est produite lors de la fabrication d'éthylène et est utilisée en synthèse organique, dans la fabrication de caoutchoucs, de résines, d'élastomères et du néoprène. Par ailleurs, le 1,3 butadiène est susceptible d'être émis en très faible quantité lors des opérations de raffinage de pétrole ou lors de l'utilisation de pompes à essence ou de gaz de pétrole liquéfié (GPL). Il peut également être présent dans les gaz d'échappement des véhicules et dans la fumée de cigarette.

Comme de nombreux autres composés organiques volatils (COV), le 1-3 butadiène a été classé « cancérigène certain » par le centre international de recherche sur le cancer (CIRC). Ce polluant a été retenu par l'agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (ANSES) comme polluant d'intérêt, car il a été mesuré en concentration importante dans différentes campagnes en France dépassant régulièrement la valeur limite. Cependant les mesures effectuées à Schiltigheim depuis 2003 montrent que les concentrations sont les plus basses mesurées en France.

b. Nouvelles valeurs guides OMS

Le 22 septembre 2021, l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) a annoncé de nouvelles lignes directrices sur la qualité de l'air pour protéger la santé des populations. Les nouvelles valeurs baissent la quasi-totalité des seuils de référence de concentrations des principaux polluants atmosphériques

⁵ <https://ehp.niehs.nih.gov/doi/pdf/10.1289/EHP8719>

(particules en suspension (PM), ozone (O₃), dioxyde d'azote (NO₂), et monoxyde de carbone (CO) sauf pour le dioxyde de soufre (SO₂) dont le seuil augmente). Le tableau suivant résume les principaux changements impactant cette étude.

Polluant	Valeur	Ancienne valeur guide OMS 2005	Nouvelle valeur guide OMS 2021
NO₂	Moyenne annuelle	40 µg/m ³	10 µg/m ³
PM10	Moyenne annuelle	20 µg/m ³	15 µg/m ³
PM10	Moyenne journalière	3 jours de dépassement de 50 µg/m ³ en moyenne journalière	3 à 4 jours de dépassement de 45 µg/m ³ en moyenne journalière
PM2.5	Moyenne annuelle	10 µg/m ³	5 µg/m ³
PM2.5	Moyenne journalière	3 jours de dépassement de 25 µg/m ³ en moyenne journalière	3 à 4 jours de dépassement de 15 µg/m ³ en moyenne journalière

Figure 1 : Anciennes et nouvelles valeurs guides OMS

Les calculs de modélisation ayant été réalisés avant la date de parution de ces nouvelles valeurs guides de l'OMS, ATMO Grand Est n'a pas été en mesure de produire la statistique s'intéressant aux PM10 préconisant de ne pas dépasser 45 µg/m³ en moyenne journalière plus de 3 à 4 jours par an. Une analyse par rapport à l'ancienne valeur guide OMS en PM10 préconisant de ne pas dépasser 50 µg/m³ en moyenne journalière plus de 3 jours par an est présente dans ce rapport. Les autres valeurs guides (anciennes et nouvelles) sont toutes prises en compte dans cette partie.

2. Mise en œuvre de la ZFE-m eurométropolitaine

a. Modalités de mise en œuvre

La mise en œuvre de la ZFE-m de l'Eurométropole de Strasbourg prévoit une progressivité dans la restriction de circulation des véhicules en fonction de leur certificat Crit'Air, depuis les non-classés jusqu'au certificat Crit'Air 2.

Si l'entrée en vigueur de la ZFE-m est prévue dès le 1^{er} janvier 2022 pour les véhicules les plus polluants (non classés et Crit'Air 5), leur interdiction de circuler ne sera définitive qu'au 1^{er} janvier 2023 après une année dite pédagogique.

Les différents horizons de travail pour la présente étude correspondent au calendrier de mise en œuvre de la ZFE-m de l'Eurométropole de Strasbourg, et notamment avec l'année 2023 comme premier horizon.

Le tableau ci-dessous présente l'ensemble des différentes étapes de mise en œuvre de la ZFE-m de l'Eurométropole de Strasbourg (horizons et classes de véhicules concernées), prenant en compte les

exigences de la loi Climat Résilience du 22 août 2021, portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

N° Scénario	Horizon (année de modélisation)	Restriction des classes de véhicules (certificats Crit'Air concernés)
1	2023	Classe 5 et N.C.
2	2024	Classes 5 et 4
3	2025	Classes 5, 4 et 3
4	2028	Classes 5, 4, 3 et 2

Figure 2 : Calendrier de mise en place de la ZFE-m

Restriction des classes de véhicules (certificats Crit'Air concernés)	NOMBRE VEHICULES IMPACTES DANS EMS D'APRES PARC STATIQUE 2019
Classe 5 et N.C.	13 800
Classe 4	24 000
Classe 3	69 000
Classe 2	104 500

Figure 3 : Véhicules impactés dans l'Eurométropole de Strasbourg

b. Présentation des résultats

En préalable à la présentation des résultats sera rappelé l'ensemble des hypothèses retenues pour déterminer l'impact de la ZFE-m de l'Eurométropole de Strasbourg aux différents horizons tels que définis précédemment.

Sur cette base seront présentés aux différents horizons :

- L'impact de la ZFE-m sur les parcs automobiles roulants :
 - Véhicules particuliers
 - Véhicules utilitaires légers

- Poids lourds.
- Mobylettes, motos et quads
- L'impact sur les émissions routières en distinguant la part liée à l'évolution du parc et celle attribuable à la mise en œuvre de la ZFE-m pour les :
 - Polluants atmosphériques (NO_x, NO₂, PM10, PM2.5)
 - Gaz à effet de serre
 - Polluants émergents
- L'impact sur les concentrations et populations exposées aux différentes valeurs limites :
 - Cartes de modélisation de concentrations moyennes annuelles (NO₂, PM10, PM2.5)
 - Carte de modélisation des différences de concentrations entre année de référence 2019 et différents horizons
 - Tableau récapitulatif des dépassements

c. Démarche d'évaluation des impacts de la ZFE-m

Les impacts sur les émissions d'oxydes d'azote (NO_x) et de particules (PM10 et PM2.5) sont quantifiés, ainsi que ceux sur les gaz à effet de serre (GES) via les émissions de CO₂. Ces substances sont émises de façon importante à l'échelle urbaine par le trafic routier. Les particules et le dioxyde d'azote sont des polluants réglementés dans l'air ambiant, dont les concentrations atteignent des niveaux problématiques sur l'Eurométropole de Strasbourg, en particulier aux abords de l'axe autoroutier A4-A35. Des dépassements chroniques de la valeur limite de qualité de l'air de dioxyde d'azote sont observés en bordure de cet axe autoroutier mais aussi dans les périmètres les plus urbanisés de la métropole, touchant potentiellement plus de 300 personnes en 2019. D'autres polluants dit « émergents » feront également l'objet d'une évaluation en émissions.

i. Evaluation des impacts sur les émissions

Pour déterminer l'impact potentiel sur les émissions polluantes de la mise en place d'une ZFE-m sur l'Eurométropole de Strasbourg, l'outil Circul'air, développé par ATMO Grand Est, est utilisé. Cet outil se base sur la méthodologie européenne de calcul des émissions polluantes du secteur routier appelée COPERT V.

Les facteurs d'émissions européens COPERT sont calculés à partir de données expérimentales (mesurées) recueillies dans différents programmes scientifiques et laboratoires européens : activités COPERT / CORINAIR26 (pour les véhicules particuliers et utilitaires des technologies les plus anciennes), projet ARTEMIS27 pour les véhicules plus récents. Les références détaillées figurent dans la documentation EMEP (European Monitoring and Evaluation Programme). Les données expérimentales intègrent des mesures suivant des cycles de conduite non réglementaires, permettant de couvrir une plage de fonctionnement du moteur plus large que les tests réglementaires et de refléter des conditions de conduite plus réalistes.

Des hypothèses d'évolution de la composition et des flux du trafic ont été déterminées en se basant sur :

- Les projections de trafic fournies par la société PTV aux horizons 2023 et 2026 ;
- Les projections du parc national prévues aux horizons 2023, 2025, 2027 et 2028 ;
- Les classes de véhicules Crit'Air (autorisées ou interdites) à chacune de ces échéances ;
- Le renouvellement des véhicules soumis à restriction par des véhicules de catégorie Crit'Air autorisés à pénétrer dans la ZFE-m ;
- Le report modal ;
- Le taux de fraude.

Ces hypothèses ont été discutées entre ATMO Grand Est, l'Eurométropole de Strasbourg et le bureau d'étude Roland Ribl et Associés.

Quatre scénarios sont mis en œuvre (horizons 2023, 2024, 2025 et 2028) afin de prendre en compte le calendrier que s'est fixé l'Eurométropole de Strasbourg. Les émissions de chacun de ces scénarios sont comparées aux émissions de l'année de référence 2018 afin de quantifier les impacts de chaque étape.

ii. Méthodologie pour la simulation des concentrations polluantes

La seconde étape de l'étude consiste à simuler l'impact des 4 scénarios sur la qualité de l'air et sur les populations potentiellement exposées à des dépassements de valeurs réglementaires ou valeurs guides OMS.

Cette évaluation s'appuie sur le logiciel de dispersion physico-chimique ADMS Urban développé par le CERC (Cambridge Environmental Research Consultants) et adapté à l'échelle urbaine.

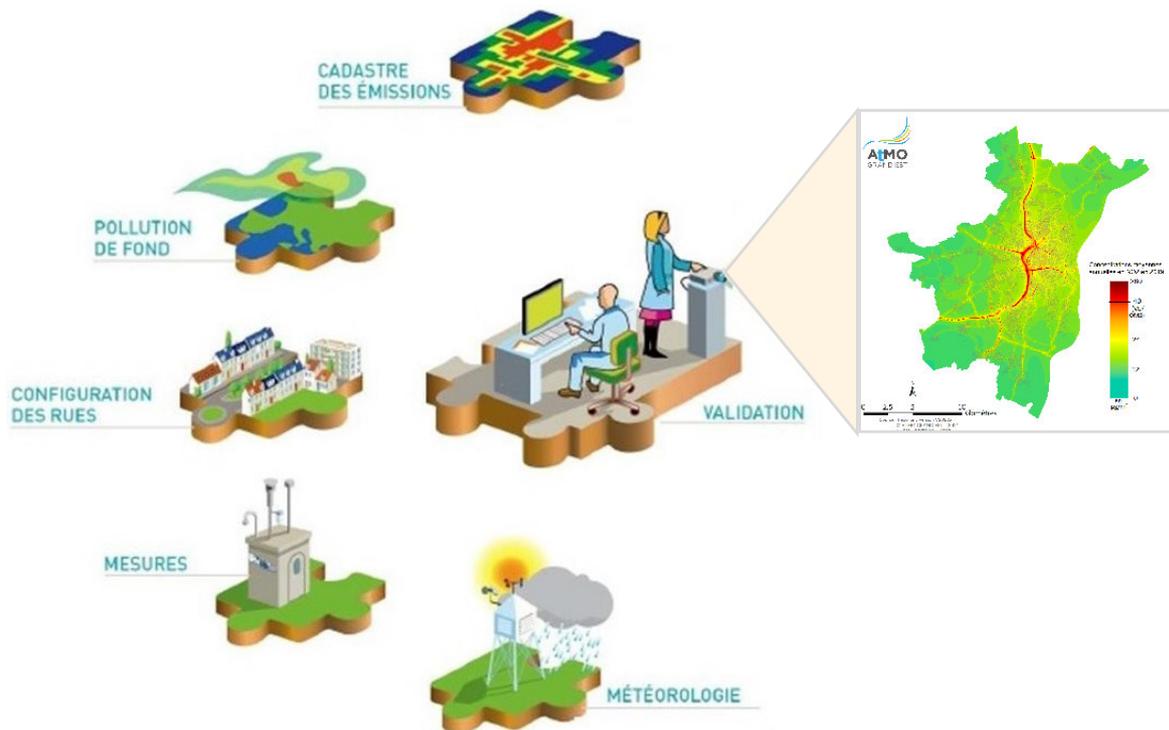


Figure 3 : Principales étapes d'une modélisation de la qualité de l'air

La modélisation de la qualité de l'air pour l'année 2019 a été réalisée en utilisant :

- Le fond de pollution issu des stations de mesure d'ATMO Grand-Est pour l'année 2019 ;
- Les données météorologiques de la station Strasbourg Entzheim de Météo France pour l'année 2019 ;
- Les émissions polluantes de l'année 2018 extraites de l'inventaire des émissions d'ATMO Grand Est dans sa version 2020.

Le modèle a été calé pour reproduire au mieux la qualité de l'air au niveau de la zone étudiée. Les résultats du calage satisfont aux préconisations européennes et françaises (figure 2).

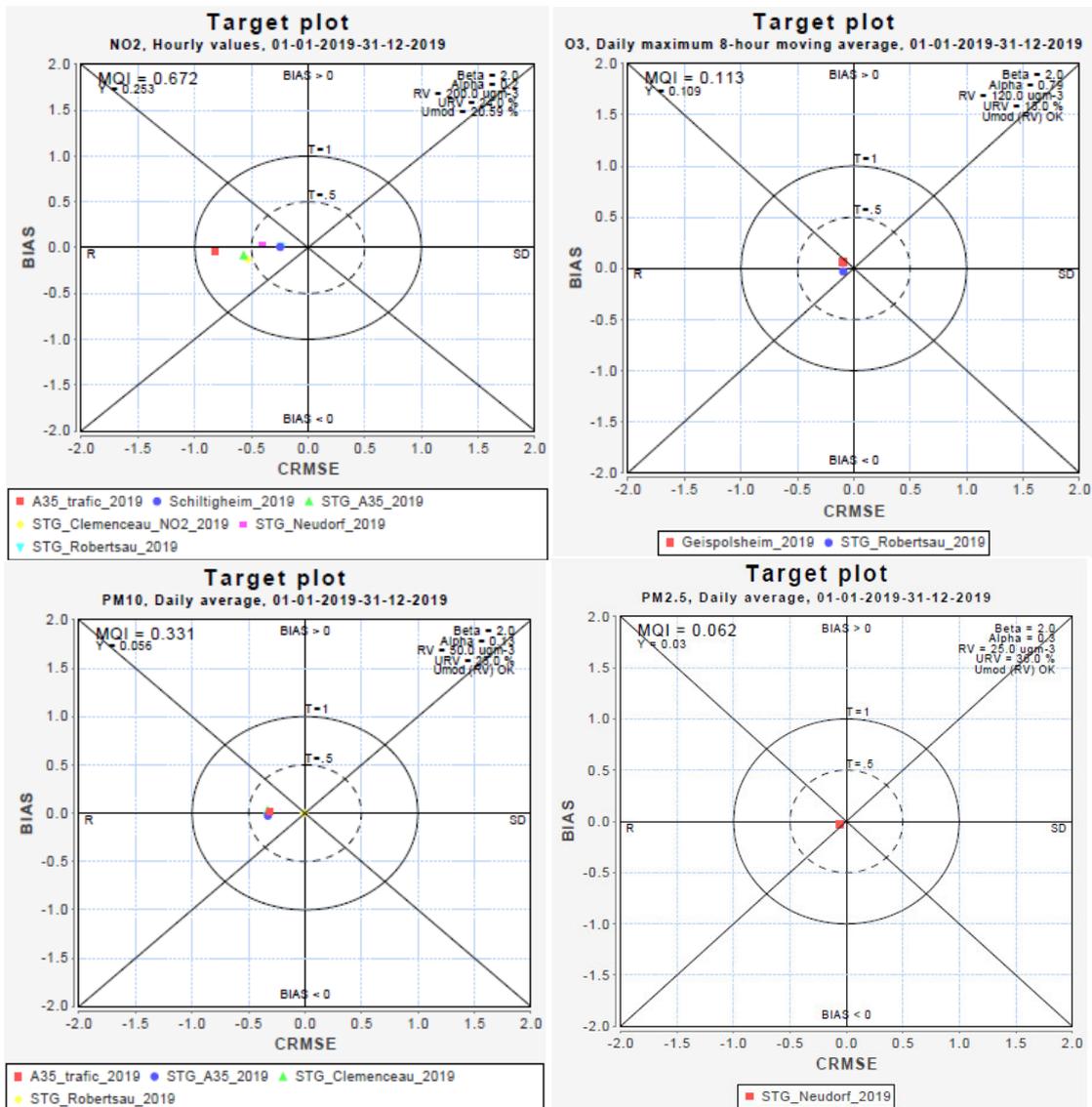


Figure 4 : Evaluation de la modélisation 2019 à partir de l'outil européen DELTA TOOL ⁶

La modélisation urbaine de la qualité de l'air permet d'évaluer l'impact d'actions de mobilité en adaptant les données d'entrée d'émissions selon les hypothèses et scénarios détaillés par la suite.

L'évaluation de la ZFE-m est réalisée aux horizons 2023, 2024, 2025 et 2028 et prend en compte les modifications de circulation induites par les différents projets intégrés dans les nouveaux flux de trafic fournis par la société PTV qui seront réalisés d'ici ces horizons.

Les paramètres météorologiques et de pollution de fond restent identiques à l'année de référence Modélisation 2019.

⁶ L'application DELTA TOOL, développée par le JRC (Joint Research Centre) permet de réaliser les comparaisons mesures/modèles selon les critères FAIRMODE (Forum for air quality modelling in Europe) et donc de qualifier les performances des simulations. Les points représentent les comparaisons mesure/modèle en termes de biais, corrélation et déviation standard. Pour que la modélisation soit considérée comme calée et valide, il faut que ces points se trouvent dans la cible ; plus le point est proche du centre, meilleur est le résultat de simulation.

Chacun des scénarios fait l'objet d'une évaluation des populations potentiellement exposées à des dépassements de valeurs réglementaires ou de valeurs guides OMS en utilisant la base 2016 de population au bâtiment construite par l'INERIS. La simulation concernera le dioxyde d'azote et les particules PM10 et PM2.5. Une présentation des résultats pour le benzène est également réalisée pour le scénario de référence, mais ce polluant ne fera pas l'objet d'une évaluation d'impact ZFE-m car il ne représente plus un enjeu de qualité de l'air sur l'Eurométropole de Strasbourg.

d. Cadre méthodologique de la démarche d'évaluation

Les évaluations conduites par ATMO Grand Est dans cette étude reposent sur des outils utilisés en routine pour le suivi réglementaire de la qualité de l'air sur l'Eurométropole de Strasbourg et sur des données disponibles dans le cadre de ce travail prospectif. Ce travail prospectif comporte un certain nombre de limites :

- Les modélisations pour les différents horizons ont été effectuées avec des conditions météorologiques et une pollution de fond identiques à l'année 2019. Le fond de pollution étant en réduction progressive pour le dioxyde d'azote et les particules depuis une quinzaine d'années, il est probable que ce fond de pollution et donc les concentrations présentées dans ce travail soient légèrement surestimées. Toutefois, ce choix méthodologique permet de visualiser les seuls bénéfices liés à la ZFE-m en excluant les cofacteurs d'évolution des concentrations.
- Le parc automobile roulant prospectif se base sur des hypothèses du scénario "Avec Mesure Existante". Ce scénario inclut toutes les mesures visant la réalisation des objectifs énergétiques français, et la réduction des émissions de GES et de polluants atmosphériques, effectivement adoptées ou exécutées avant le 1er juillet 2017. Ces hypothèses commencent à dater et ne prévoient pas une dé-diésélisation du parc pourtant observée à partir de 2020.
- Les hypothèses de report modal, d'évaporation de trafic et de report vers des catégories de véhicules Crit'Air autorisées ont été construites par ATMO Grand Est, l'Eurométropole de Strasbourg et le bureau d'étude RRA sur la base d'études mais non de faits.
- Les dérogations de circulation pour certains véhicules (tels que les véhicules « d'intérêt général prioritaire » ou « bénéficiant de facilités de passage » par exemple) ne sont pas prises en compte dans cette évaluation. En effet, les études menées à ce jour sur la composition du parc roulant ne permettent de prendre en compte spécifiquement la dérogation potentielle des véhicules et d'en connaître la part dans les kilomètres parcourus par l'ensemble du trafic routier.

La mise en place d'un observatoire de la ZFE permettra de mesurer et d'actualiser régulièrement des données afin qu'elles correspondent au plus juste à la réalité de la situation de l'évolution du parc de véhicules et des niveaux de pollution de l'air.

3. État des lieux des émissions et de la qualité de l'air sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg

Les éléments suivants concernant la qualité de l'air sont issus des résultats des bilans de qualité de l'air 2019⁷ sur l'Eurométropole de Strasbourg. Ceux relatifs aux émissions sont issus de l'inventaire des émissions 2018⁸ à l'échelle de la métropole. Ces données sont les plus récentes disponibles pour l'inventaire des émissions à la date à laquelle l'état des lieux de la qualité de l'air et des émissions a été rédigé pour le projet.

a. Les émissions liées au trafic routier

i. Le dioxyde de carbone CO₂

Le dioxyde de carbone est le principal gaz à effet de serre et représente environ 90% du pouvoir de réchauffement global. Ses rejets proviennent essentiellement de la combustion de combustibles de tous types (gazole, essence, charbons, fiouls, gaz naturel...). Tous les secteurs utilisateurs de combustibles sont concernés, en particulier la production d'énergie, l'industrie, le chauffage résidentiel et tertiaire et les transports routiers dont la part est prépondérante et s'élève à 39% en 2018. Le CO₂ est directement lié à la consommation des véhicules et n'est pas pris en compte dans les normes européennes d'émissions dites « normes Euro » qui fixent les limites maximales de rejets polluants pour les véhicules roulants neufs. Les émissions de CO₂ ont fortement baissé depuis 1990 sur l'Eurométropole, en lien avec la fermeture de la raffinerie de Reichstett. En revanche, la contribution des transports routiers a augmenté jusqu'en 2005 puis s'est stabilisé depuis, en lien avec les politiques publiques visant à réduire les émissions du trafic routier en favorisant les mobilités moins polluantes (transport en commun, covoiturage, véhicules électriques etc.) et les mobilités douces (marche, vélo etc.) déployées ces dernières années sur l'Eurométropole de Strasbourg.

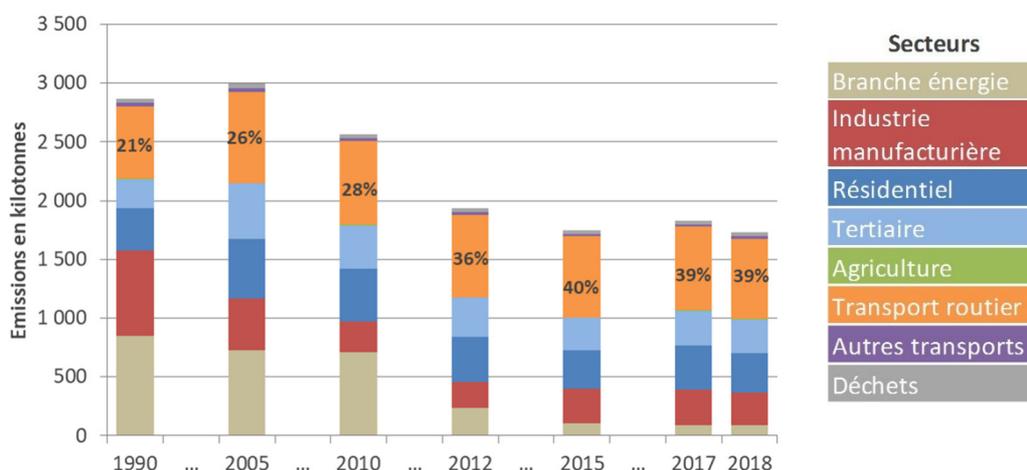


Figure 5 : Evolution des émissions de CO₂ sur l'Eurométropole de Strasbourg – Invent'Air V2020

⁷ Bilan de la qualité de l'air pour l'année 2019 dans sa version V2020a

⁸ Inventaire des émissions 2018 dans sa version V2020

Les émissions de CO₂ du transport routier, s'élevant à 681 ktonnes en 2018, proviennent essentiellement des véhicules particuliers (54%), des véhicules lourds (26%) et des véhicules utilitaires légers (18%). Un véhicule essence rejette plus de CO₂ qu'un véhicule diesel car sa consommation est plus élevée.

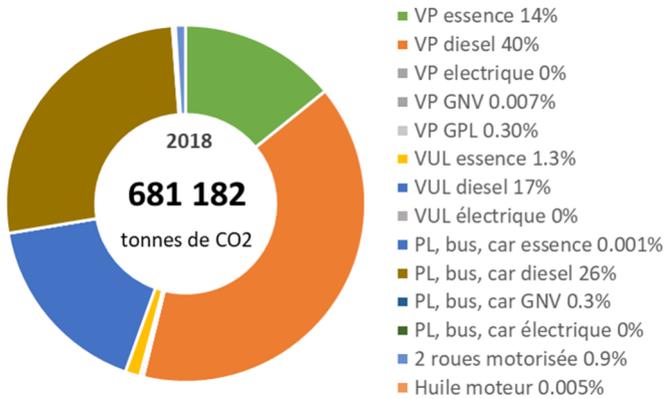
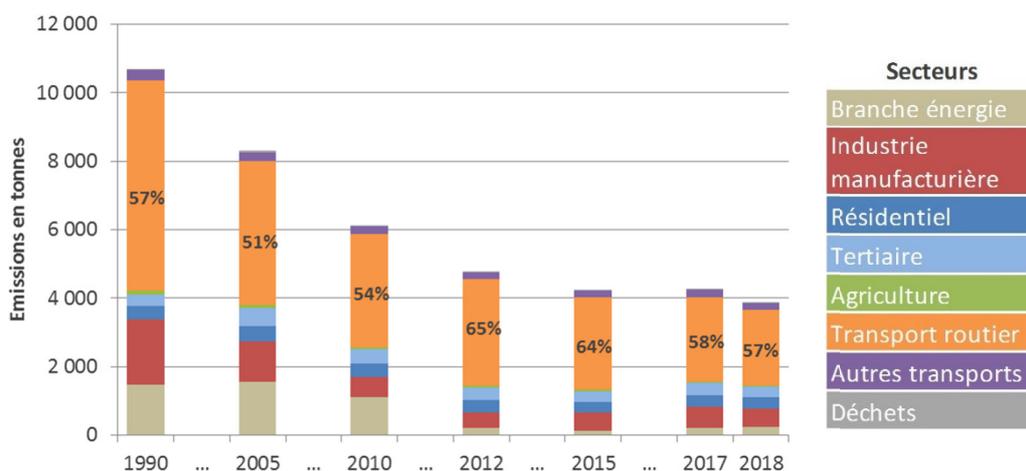


Figure 5: Répartition des émissions routières de CO₂ sur l'Eurométropole de Strasbourg – Invent'Air V2020

ii. Les oxydes d'azote

Les rejets d'oxydes d'azote (NO+NO₂) proviennent essentiellement de la combustion de combustibles de tous types (gazole, essence, charbons, fiouls, gaz naturel...). Ils se forment par combinaison de l'azote (atmosphérique et contenu dans les combustibles) et de l'oxygène de l'air à hautes températures. Tous les secteurs utilisateurs de combustibles sont concernés, en particulier les transports routiers.

Les émissions totales d'oxydes d'azote ont été divisées par 3 entre 1990 et 2018. Le secteur du transport routier représente 57% du total et ses émissions ont diminué de 65% entre 1990 et 2018. Cette baisse s'explique par la généralisation des pots catalytiques et des systèmes SCR (*selective catalytic reduction*) ou DeNO_x⁹ pour la réduction des émissions d'oxydes d'azote installés sur les poids lourds depuis 2010 et sur les véhicules légers diesels de grosses cylindrées à partir de 2016.



⁹ Ensemble des traitements mis en œuvre pour éliminer tout ou partie des oxydes d'azote (NO_x) contenus dans les effluents gazeux issus d'une combustion

Figure 6 : Evolution des émissions de NO_x sur l'Eurométropole de Strasbourg – Invent'Air V2020

Les normes EUROs imposent la diminution des émissions de NO_x mais la mise en place des filtres à particules sur les véhicules diesels à partir de 2010 s'est accompagnée d'une forte augmentation des émissions de NO₂. Le système « DeNox » permet une baisse des émissions de NO₂ (figure 6) pour les véhicules diesels depuis 2015.

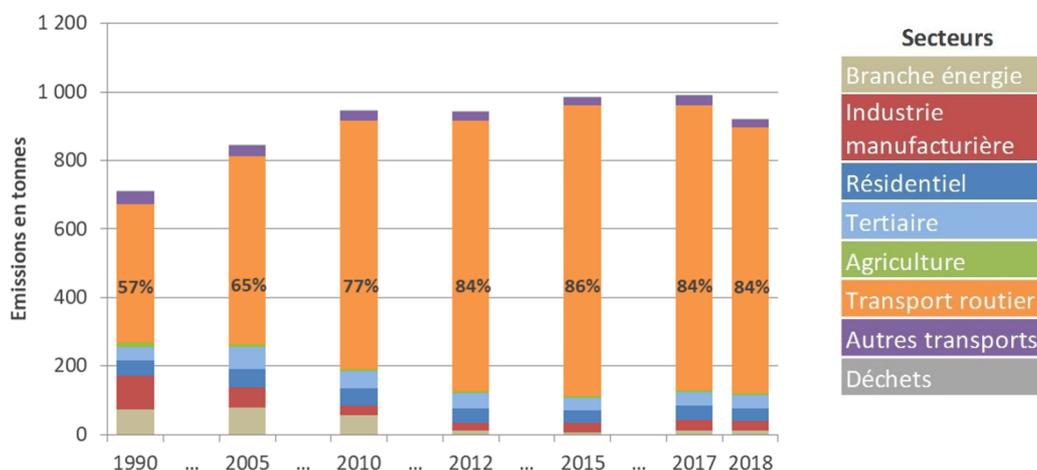


Figure 7 : Evolution des émissions de NO₂ sur l'Eurométropole de Strasbourg – Invent'Air V2020

En 2018, les émissions de NO_x imputables au transport routier sur l'Eurométropole de Strasbourg s'élèvent à 2 198 tonnes. Elles sont principalement émises par les véhicules diesels (96%) avec une forte part provenant des véhicules particuliers diesels (46%), suivi des véhicules lourds (25%) et des véhicules utilitaires légers (25%). Les véhicules essences représentent moins de 4% des émissions de NO_x.

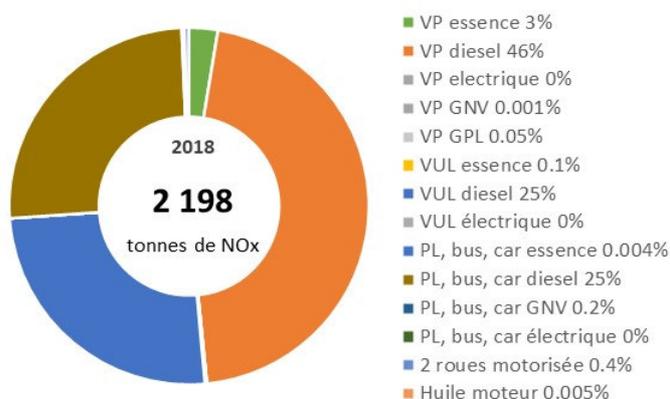


Figure 8 : Répartition des émissions routières de NO_x sur l'Eurométropole de Strasbourg – Invent'Air V2020

iii. Les particules PM10

Les particules en suspension sont des aérosols, des cendres, des fumées particulières. Les PM10 correspondent aux particules de diamètre aérodynamique inférieur à 10 micromètres. Les émissions de PM10 proviennent de nombreuses sources, en particulier de la combustion de biomasse et de combustibles fossiles comme le charbon et les fiouls, de certains procédés industriels et industries particulières (exploitation de carrières, travail du bois, chantiers et BTP, manutention de céréales, chimie, fonderies, cimenteries...), de l'agriculture (élevage et culture), du transport routier...

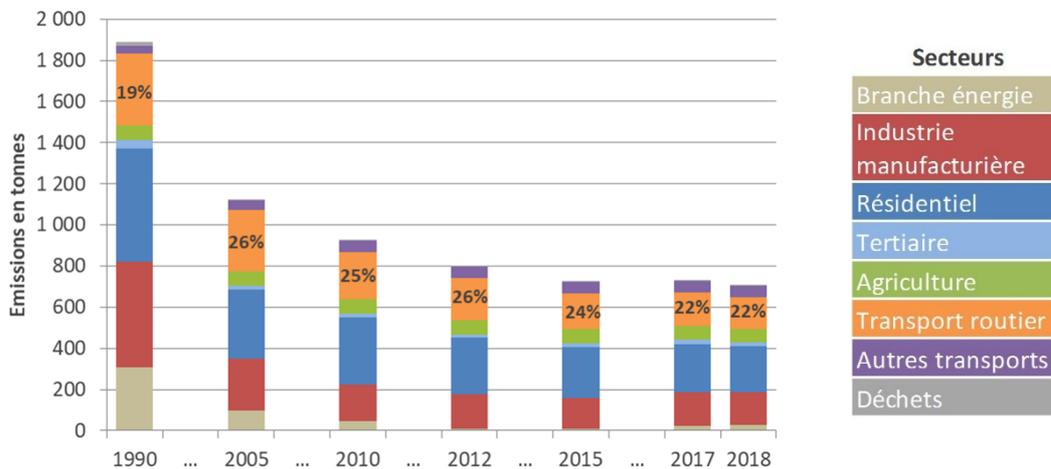


Figure 9 : Evolution des émissions de PM10 sur l'Eurométropole de Strasbourg – Invent'Air V2020

Les émissions totales de particules PM10 ont été divisées par 3 entre 1990 et 2018. Le secteur du transport routier représente 22% du total. Ses émissions ont diminué de 57% entre 1990 et 2018. Elles sont en constante baisse en lien avec la généralisation des filtres à particules depuis 2010.

En 2018, les émissions de particules PM10 imputables au transport routier sur l'Eurométropole de Strasbourg s'élèvent à 152 tonnes. Elles sont émises pour 35% à l'échappement principalement par les véhicules diesel et à 65% par usure des pneus, des freins et abrasion de la route.

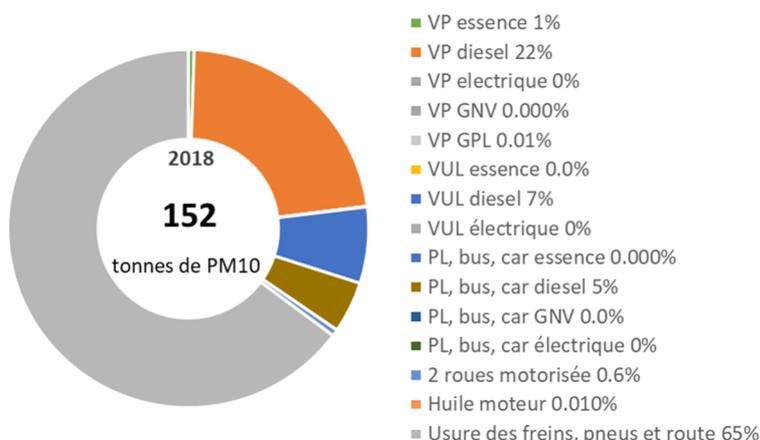


Figure 10 : Répartition des émissions routières de PM10 sur l'Eurométropole de Strasbourg – Invent'Air V2020

Il est rappelé que la remise en suspension de particules par le passage des véhicules n'est pas considérée dans les émissions primaires mais est utilisée pour la simulation de la qualité de l'air.

iv. Les particules PM2.5

Les particules PM2.5 correspondent aux particules fines de diamètre aérodynamique inférieur à 2,5 micromètres. Les émissions de PM2.5 proviennent de nombreuses sources, en particulier de la combustion de biomasse (brûlage de bois et déchets verts par exemple) et de combustibles fossiles comme le charbon et les fiouls, de certains procédés industriels et industries particulières (exploitation de carrières, chantiers et BTP, travail du bois, fonderies, cimenteries...), du transport routier...

Les émissions totales de particules PM2.5 ont été divisées par 3 entre 1990 et 2018. Les émissions de PM2.5 du transport routier représentent 23% des émissions totales et ont diminué de 67% entre 1990 et 2018. Ces émissions sont en constante baisse en lien avec la généralisation des filtres à particules depuis 2010.

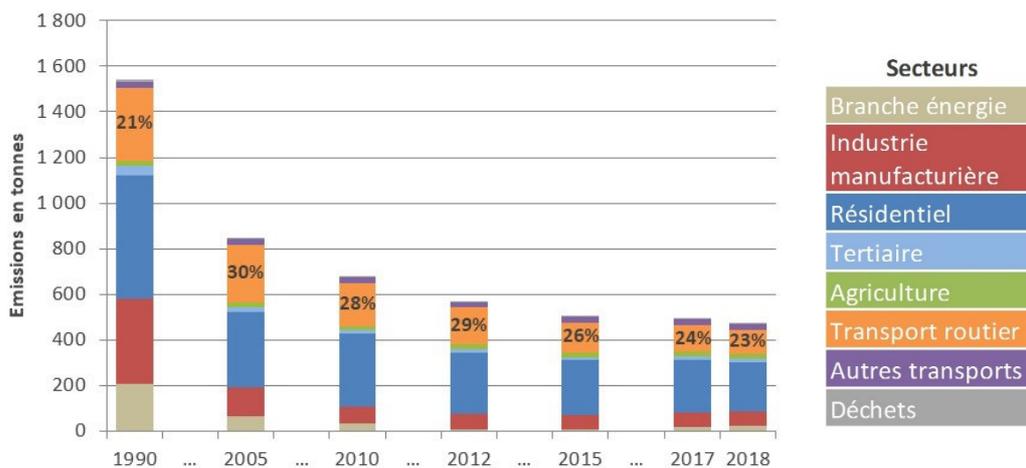


Figure 11 : Evolution des émissions de PM2.5 sur l'Eurométropole de Strasbourg – Invent'Air V2020

En 2018, les émissions de particules PM2.5 imputables au transport routier sur l'Eurométropole de Strasbourg s'élèvent à 107 tonnes. Elles sont émises à parts égales à l'échappement principalement par les véhicules diesel et par usure des pneus, des freins et abrasion de la route de tous les véhicules.

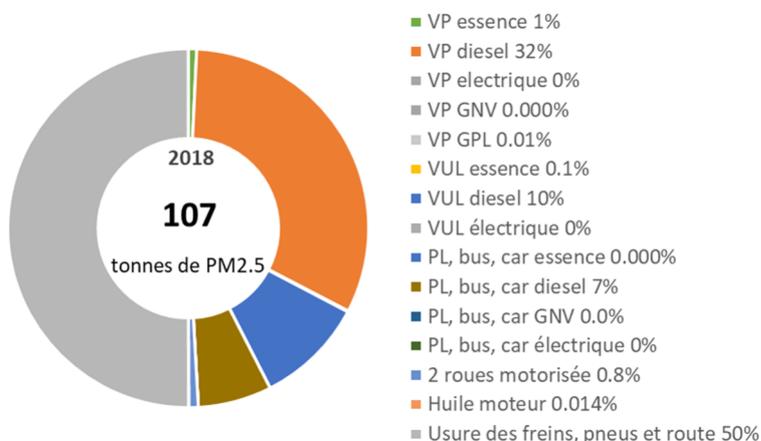


Figure 12 : Répartition des émissions routières de PM2.5 sur l'Eurométropole de Strasbourg – Invent'Air V2020

Il est rappelé que la remise en suspension de particules par le passage des véhicules n'est pas considérée dans les émissions primaires mais est utilisée pour la simulation de la qualité de l'air.

v. Le benzène

Le benzène, polluant cancérigène pour l'homme, est émis majoritairement par le secteur résidentiel, principalement par le chauffage au bois, et par les transports.

Les émissions totales de benzène ont été divisées par plus de 10 entre 1990 et 2018. Les émissions de benzène du transport routier représentent 24% des émissions totales et ont diminué de 97% entre 1990 et 2018. Cette baisse s'explique en partie par la limitation du taux de ce polluant dans l'essence à la suite de la mise en application de la réglementation européenne au 1er janvier 2000 (directive 98/70/CE du 13 octobre 1998). La diminution importante du nombre de véhicules essences dans le parc roulant français a aussi pu jouer un rôle (cette part est passée de 75% en 1990 à 29% en 2018).

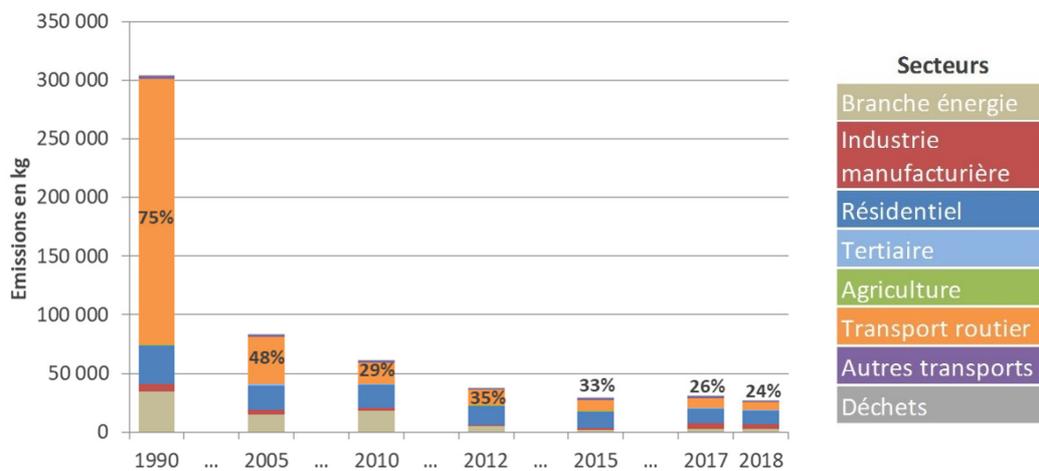


Figure 13 : Evolution des émissions de benzène sur l'Eurométropole de Strasbourg – Invent'Air V2020

En 2018, les émissions de benzène imputables au transport routier sur l'Eurométropole de Strasbourg s'élèvent à 6 452 kg. Elles sont principalement émises par les véhicules essences (84%), plus particulièrement les 2 roues motorisées, et par évaporation de l'essence pour les véhicules essences à injection indirecte et les 2 roues motorisées.

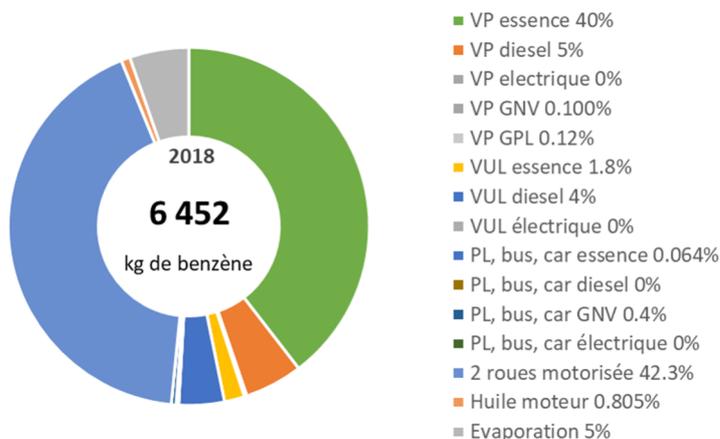


Figure 14 : Répartition des émissions routières de benzène sur l'Eurométropole de Strasbourg – Invent'Air V2020

vi. Les polluants émergents

L'évolution des connaissances sur la toxicité des substances et de leurs émissions dans l'atmosphère révèle que certains polluants pouvant avoir un impact potentiel sur la santé humaine ne sont pas pris en compte à ce jour dans la surveillance réglementaire. L'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) a proposé une liste de nouveaux polluants prioritaires pour cette surveillance de la qualité de l'air, en complément de ceux déjà surveillés. Dans ses conclusions en 2018, l'Agence recommande une surveillance nationale du 1,3-butadiène et un suivi renforcé des particules ultrafines (PUF) et du carbone suie.

Ce chapitre va s'intéresser aux sources d'émissions de ces 3 polluants « émergents » sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg.

Le 1-3-butadiène

Le 1-3-butadiène est émis notamment par des activités industrielles traitant du plastique et du caoutchouc mais aussi par l'échappement des moteurs automobiles et la fumée de cigarette. Le 1,3-butadiène est classé cancérigène pour l'homme de catégorie 1 par le Centre international de recherche sur le cancer (Circ).

Les émissions totales de 1-3-butadiène ont été divisées par 30 entre 1990 et 2018. **Les émissions de 1-3-butadiène du transport routier représentent 82% des émissions totales** et ont diminué de 95% entre 1990 et 2018. Ces émissions sont en constante baisse en lien avec la diésélisation du parc automobile et les normes EUROs imposant des diminutions d'émissions pour les composés organiques volatils (COV).

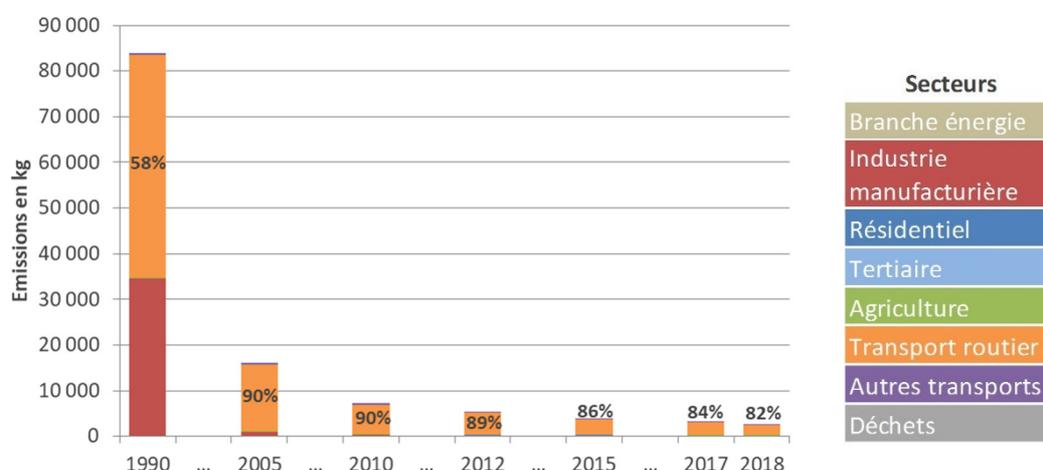


Figure 15 : Evolution des émissions de 1-3-butadiène sur l'Eurométropole de Strasbourg – Invent'Air V2020

En 2018, les émissions de 1-3-butadiène imputables au transport routier sur l'Eurométropole de Strasbourg s'élèvent à 2 232 kg. Elles sont principalement émises par les 2 roues motorisées (42%).

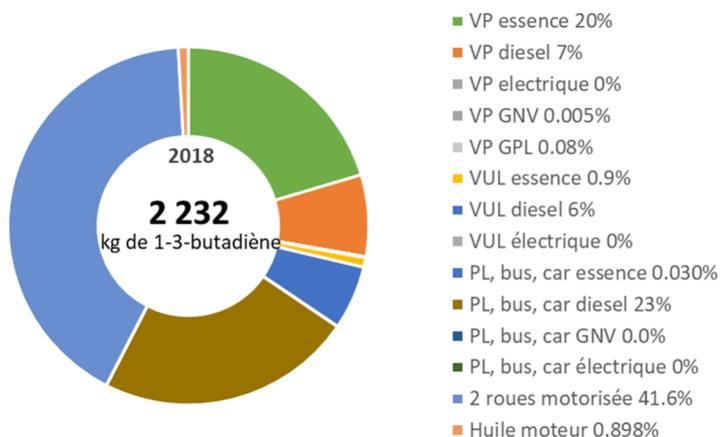


Figure 16 : Répartition des émissions routières de 1-3-butadiène sur l'Eurométropole de Strasbourg – Invent'Air V2020

Le black Carbon (ou carbone suie)

Le black Carbon ou carbone suie est un composant de la matière particulaire. Il est constitué de carbone dont la couleur noire absorbe le rayonnement lumineux. Des études sur ses effets à court terme sur la santé suggèrent que ce polluant "est un meilleur indicateur des substances particulaires nocives provenant des sources de combustion, et surtout le trafic routier et les installations de combustion, que la masse particulaire indifférenciée" selon l'Anses.

Les émissions totales de black carbon ont été divisées par 3 entre 1990 et 2018. Le transport routier représente 58% des émissions totales et ses émissions ont diminué de 78% entre 1990 et 2018. Ces émissions sont en constante baisse en lien avec le durcissement des normes EUROs et la généralisation des filtres à particules sur les véhicules diesels.

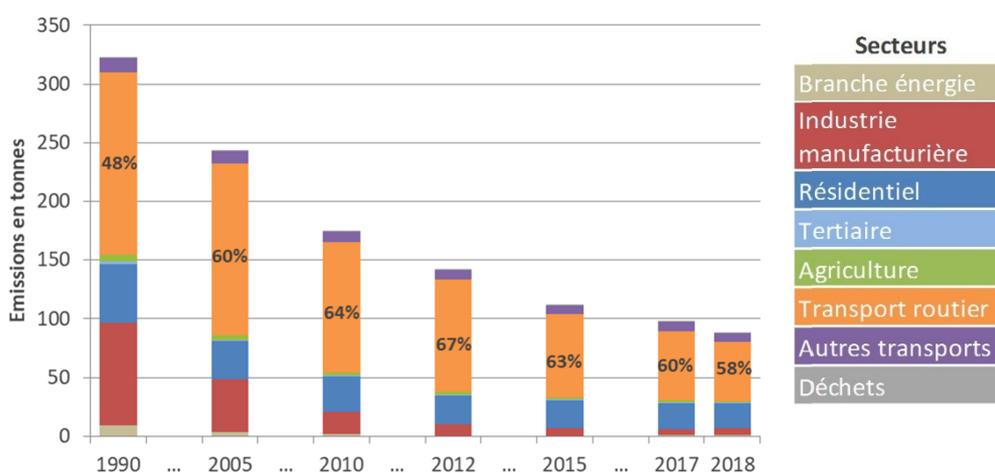


Figure 17 : Evolution des émissions de black carbon sur l'Eurométropole de Strasbourg – Invent'Air V2020

En 2018, les émissions de black carbon imputables au transport routier sur l’Eurométropole de Strasbourg s’élèvent à 50 633 kg. Elles sont émises essentiellement par les véhicules particuliers diesels (54%) et les véhicules utilitaires légers (17%). Un cinquième de ces émissions proviennent de l’usure des pneus, des freins et abrasion de la route.

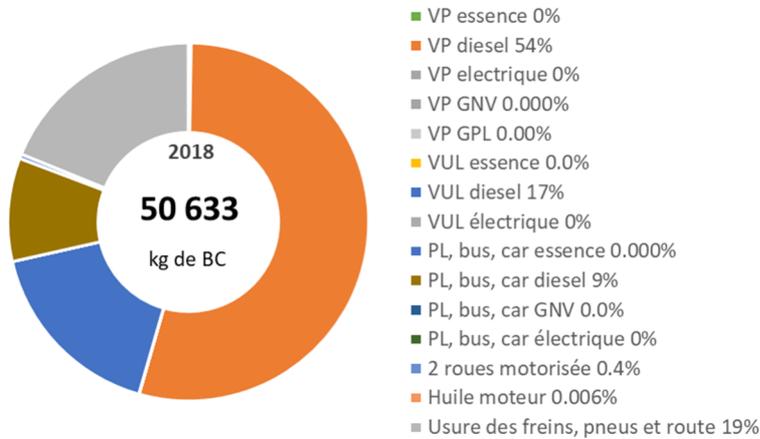


Figure 18 : Répartition des émissions routières de black carbon sur l’Eurométropole de Strasbourg – Invent’Air V2020

Les particules PM1

Les particules fines de diamètre inférieur à 1 micromètre et les particules ultrafines (PUF) ayant un diamètre inférieur à 0,1 micromètre (µm) ont des effets sur la santé plus ou moins suspectés selon la taille de ces particules. Les PUF sont émises dans l’environnement, via des sources primaires et secondaires anthropiques (procédés de combustion et émissions des véhicules à moteur, etc.) et naturelles/biogéniques (feux de forêts, éruptions volcaniques, etc.). L’inventaire des émissions d’ATMO Grand Est ne permet que d’appréhender les particules PM1 ayant un diamètre inférieur à 1 micromètre.

Les émissions totales de PM1 ont été divisées par 3 entre 1990 et 2018. Le transport routier représente 16% des émissions totales et ses émissions ont diminué de 79% entre 1990 et 2018. Ces émissions sont en constante baisse en lien avec le durcissement des normes EUROs et la généralisation des filtres à particules sur les véhicules diesels.

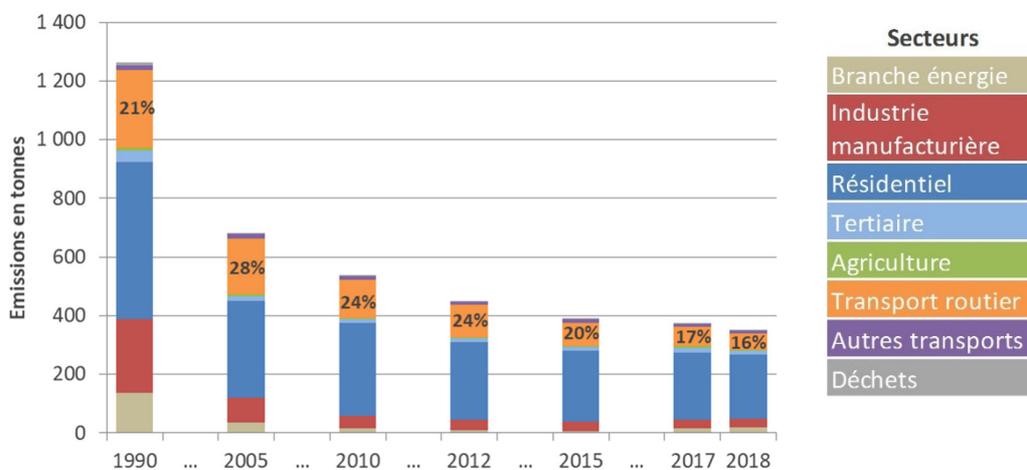


Figure 19 : Evolution des émissions des PM1 sur l'Eurométropole de Strasbourg – Invent'Air V2020

En 2018, les émissions de PM1 imputables au transport routier sur l'Eurométropole de Strasbourg s'élèvent à 55 917 kg. Elles sont émises essentiellement par les véhicules particuliers diesels (56%), les véhicules utilitaires légers (17%) et les véhicules lourds (12%). Environ 12% de ces émissions proviennent de l'usure des pneus, des freins et abrasion de la route.

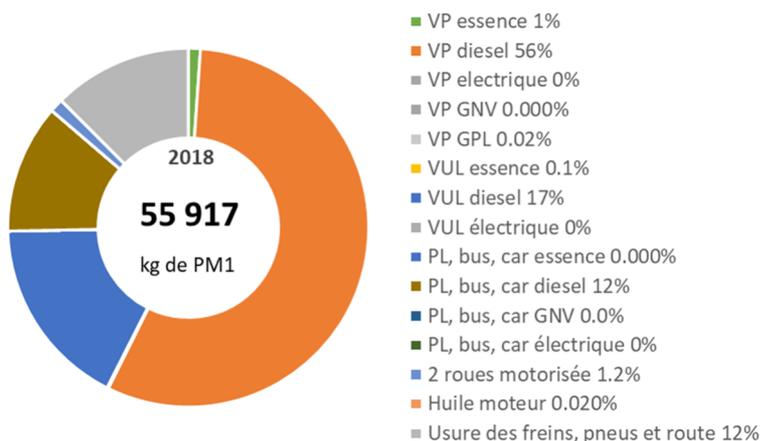


Figure 20 : Répartition des émissions routières de PM1 sur l'Eurométropole de Strasbourg – Invent'Air V2020

b. Concentrations et population exposée

Dans ce chapitre sont exposés les résultats pour l'ensemble de l'Eurométropole de Strasbourg. Le calcul de l'exposition potentielle de population se fait en suivant la méthode préconisée par le Laboratoire Central de Surveillance de la Qualité de l'Air (LCSQA)¹⁰. Des statistiques communales sont disponibles en annexe 1.

i. Le dioxyde d'azote

En 2019, les niveaux de dioxyde d'azote en moyenne annuelle sur l'Eurométropole de Strasbourg sont en moyenne de 16,4 µg/m³. La valeur limite de qualité de l'air qui se situe à 40 µg/m³ est dépassée sur une superficie de 2,6 km² située principalement le long des axes autoroutiers (A35, A4, A351), des routes nationales (N83, N2350, N4, N353) et des grands axes urbains (avenue du Rhin, avenue des Vosges, boulevard de Metz, boulevard de Nancy, boulevard du Président Wilson, boulevard Clémenceau, quai Pasteur...). Environ 300 personnes sont potentiellement exposées à un dépassement de cette valeur limite.

Mais l'ensemble de la population de l'Eurométropole de Strasbourg est potentiellement exposé à un dépassement de la valeur guide OMS de 10 µg/m³.

Ces dernières années, les concentrations annuelles en NO₂ mesurées sur les stations du réseau d'ATMO Grand Est montrent une tendance à la baisse (-26% entre 2010 et 2019), notamment en proximité trafic. Cette diminution est plus prononcée sur la première moitié de la décennie et ralentit

¹⁰ Note de synthèse méthodologique sur la caractérisation des situations de dépassement de seuil : délimitation des zones de dépassement et estimation des populations et écosystèmes exposés – LCSQA Mai 2017

depuis 2015. Cette décroissance des concentrations de NO₂ est liée pour partie au renouvellement du parc automobile qui s'accompagne d'une baisse des émissions de NO_x.

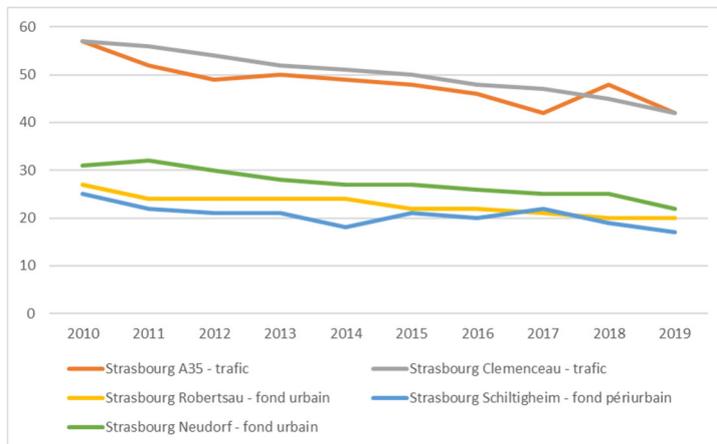


Figure 21 : Evolution des concentrations annuelles de NO₂ sur le réseau de stations d'ATMO Grand Est

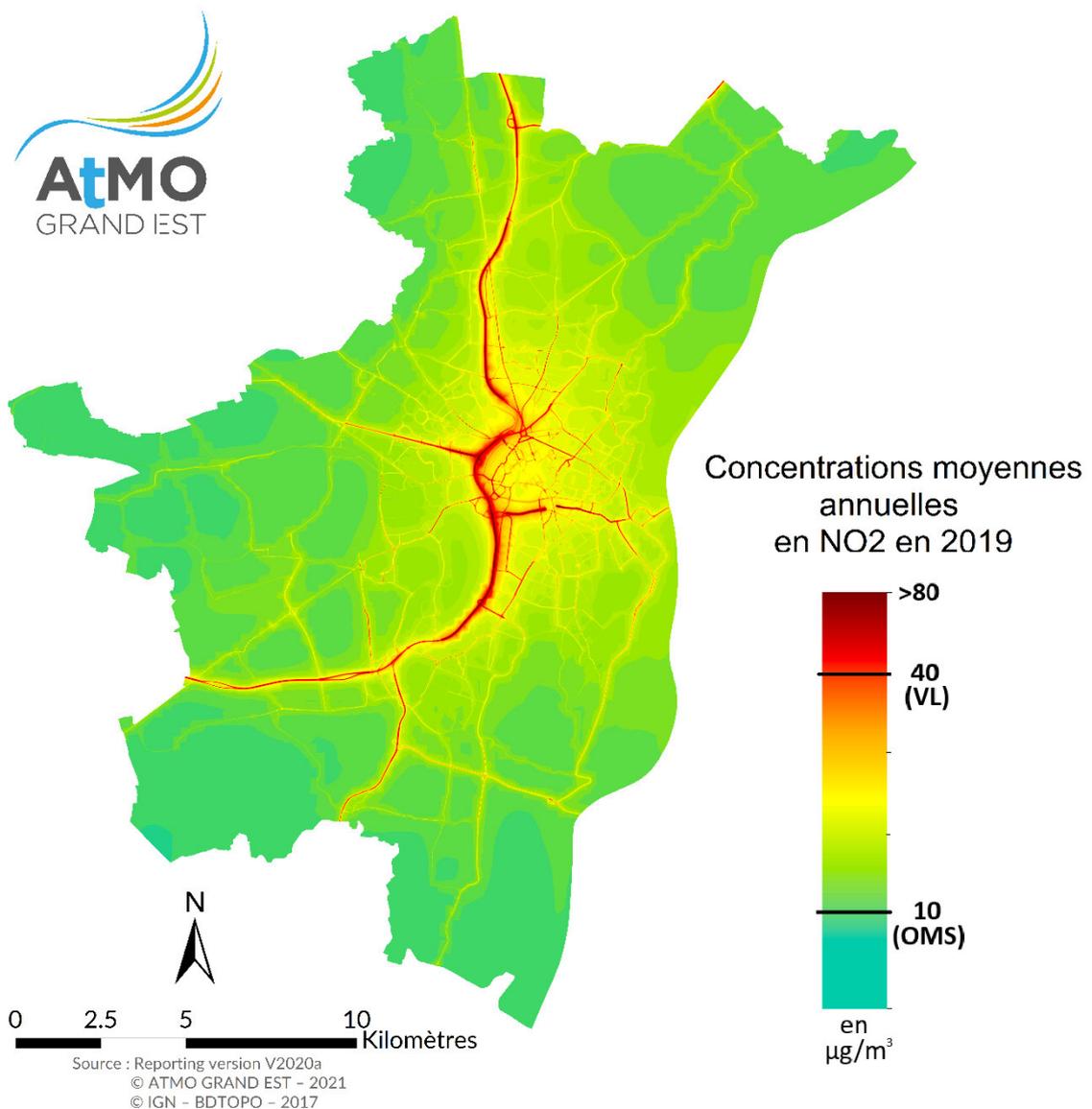


Figure 22 : Concentrations annuelles de NO₂ sur l'Eurométropole de Strasbourg en 2019

ii. Les particules PM10

En 2019, les niveaux de particules PM10 en moyenne annuelle sur l'Eurométropole de Strasbourg sont en moyenne de $17 \mu\text{g}/\text{m}^3$. La valeur limite de qualité de l'air qui se situe à $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ est dépassée sur une superficie de $0,06 \text{ km}^2$ située principalement le long de l'axe autoroutier (A35, A4). Il en est de même pour les dépassements de l'objectif de qualité de l'air ($30 \mu\text{g}/\text{m}^3$) qui touchent une superficie de $0,53 \text{ km}^2$. Il n'y a pas de personnes exposées à ces valeurs réglementaires.

En revanche, environ 491 300 habitants sont potentiellement exposés à un dépassement de la nouvelle valeur guide OMS de 2021 de $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ sur une superficie de $323,7 \text{ km}^2$ comprenant la quasi-totalité du territoire de l'Eurométropole de Strasbourg. A noter qu'environ 25 000 habitants sont potentiellement exposés à un dépassement de l'ancienne valeur guide OMS de 2005 de $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ sur une superficie de $10,5 \text{ km}^2$ située dans le noyau urbain et aux abords des principaux axes de circulation de la métropole.

Pour les particules PM10, il est également possible de confronter les niveaux à d'autres valeurs réglementaires de qualité de l'air concernant le nombre de jour dépassant $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne journalière. La valeur limite de qualité de l'air consiste à ne pas dépasser cette valeur moyenne journalière plus de 35 jours par an. Sur l'Eurométropole de Strasbourg, cette valeur limite est dépassée sur $0,46 \text{ km}^2$ sans toutefois toucher de population. En revanche, l'ancienne valeur guide OMS de 2005 préconisant de ne pas dépasser $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne journalière plus de 3 jour par an, est dépassée sur une superficie de 40 km^2 touchant potentiellement 235 000 habitants.

Les niveaux de particules sont dépendants des conditions météorologiques comme le prouve l'année 2013 où les mesures de particules ont marqué une augmentation assez prononcée. Néanmoins, une tendance à la baisse est mesurée depuis 2010 (-25% entre 2010 et 2019) mais la tendance depuis 2016, bien qu'en légère baisse, se rapproche plus d'une stagnation des niveaux. Il est probable, que l'amélioration du parc automobile, intégrant la généralisation des filtres à particules à partir de 2010, soit pour partie à l'origine cette baisse des niveaux de PM10.

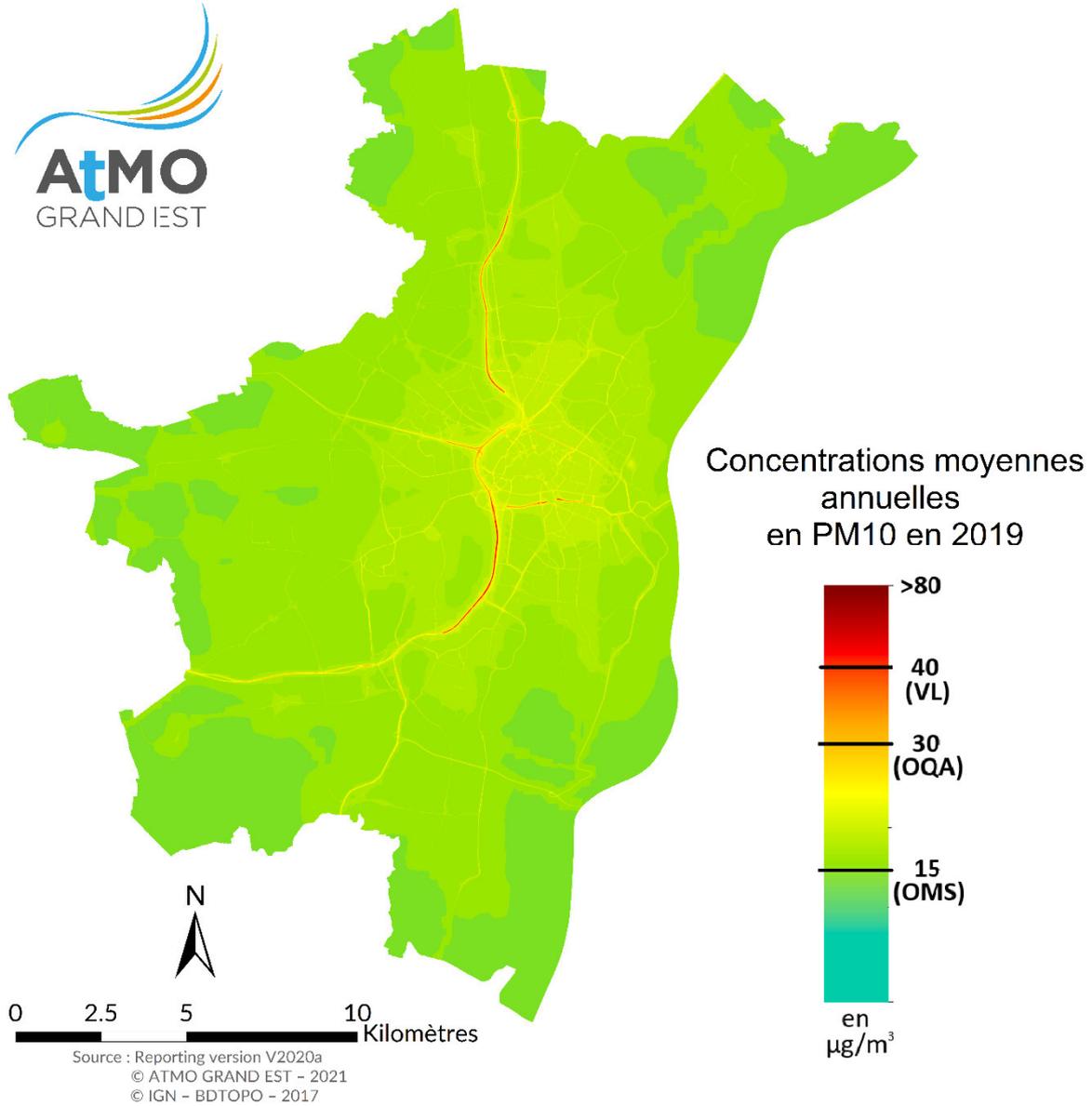


Figure 23 : Concentrations annuelles de PM10 sur l'Eurométropole de Strasbourg en 2019

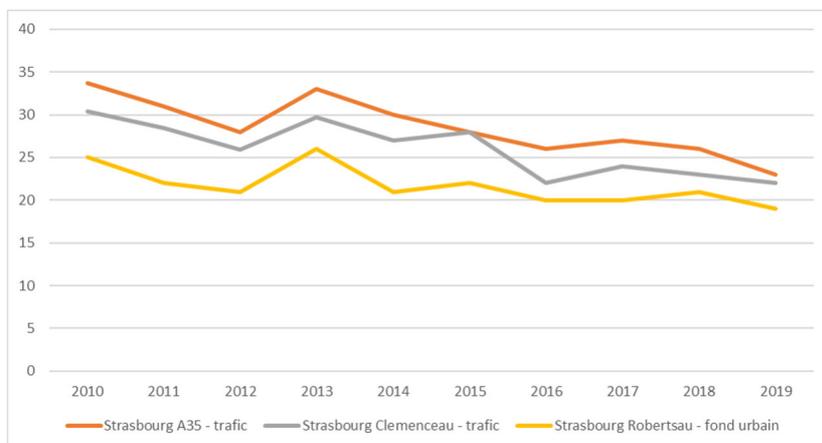


Figure 24 : Evolution des concentrations annuelles de PM10 sur le réseau de stations d'ATMO Grand Est

iii. Les particules PM2.5

En 2019, les niveaux de particules PM2.5 en moyenne annuelle sur l'Eurométropole de Strasbourg sont en moyenne de 11,6 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. La valeur limite de qualité de l'air qui se situe à 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ est dépassée sur une superficie de 0,09 km^2 située principalement le long de l'axe autoroutier (A35, A4). Il en est de même pour les dépassements de la valeur cible de qualité de l'air (20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) qui touchent une superficie de 0,49 km^2 . Il n'y a pas de personnes exposées à ces valeurs réglementaires.

En revanche, l'ensemble de la population de l'Eurométropole de Strasbourg est potentiellement exposé à un dépassement de l'objectif de qualité de l'air de 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (correspondant également à l'ancienne valeur guide OMS de 2005). Le même résultat est constaté pour les nouvelles valeurs guides OMS de 2021 consistant à ne pas dépasser 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne annuelle et 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne journalière plus de 3 jours par an mais aussi pour l'ancienne valeur guide de 2005 consistant à ne pas dépasser 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne journalière plus de 3 jours.

Une seule station du réseau d'ATMO Grand Est mesure les niveaux de PM2.5 sur l'agglomération strasbourgeoise. Elle montre une tendance à la baisse de la mesure depuis 2010 (-25% entre 2010 et 2019) mais, comme pour les PM10, la tendance depuis 2016, bien qu'en légère baisse, se rapproche plus d'une stagnation des niveaux. Il est probable, que l'amélioration du parc automobile, intégrant la généralisation des filtres à particules à partir de 2010, soit pour partie à l'origine de la baisse des niveaux de PM2.5.

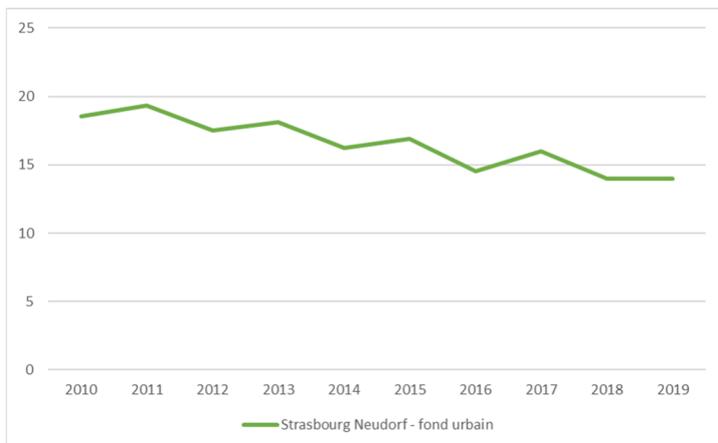


Figure 25 : Evolution des concentrations annuelles de PM2.5 sur le réseau de stations d'ATMO Grand Est

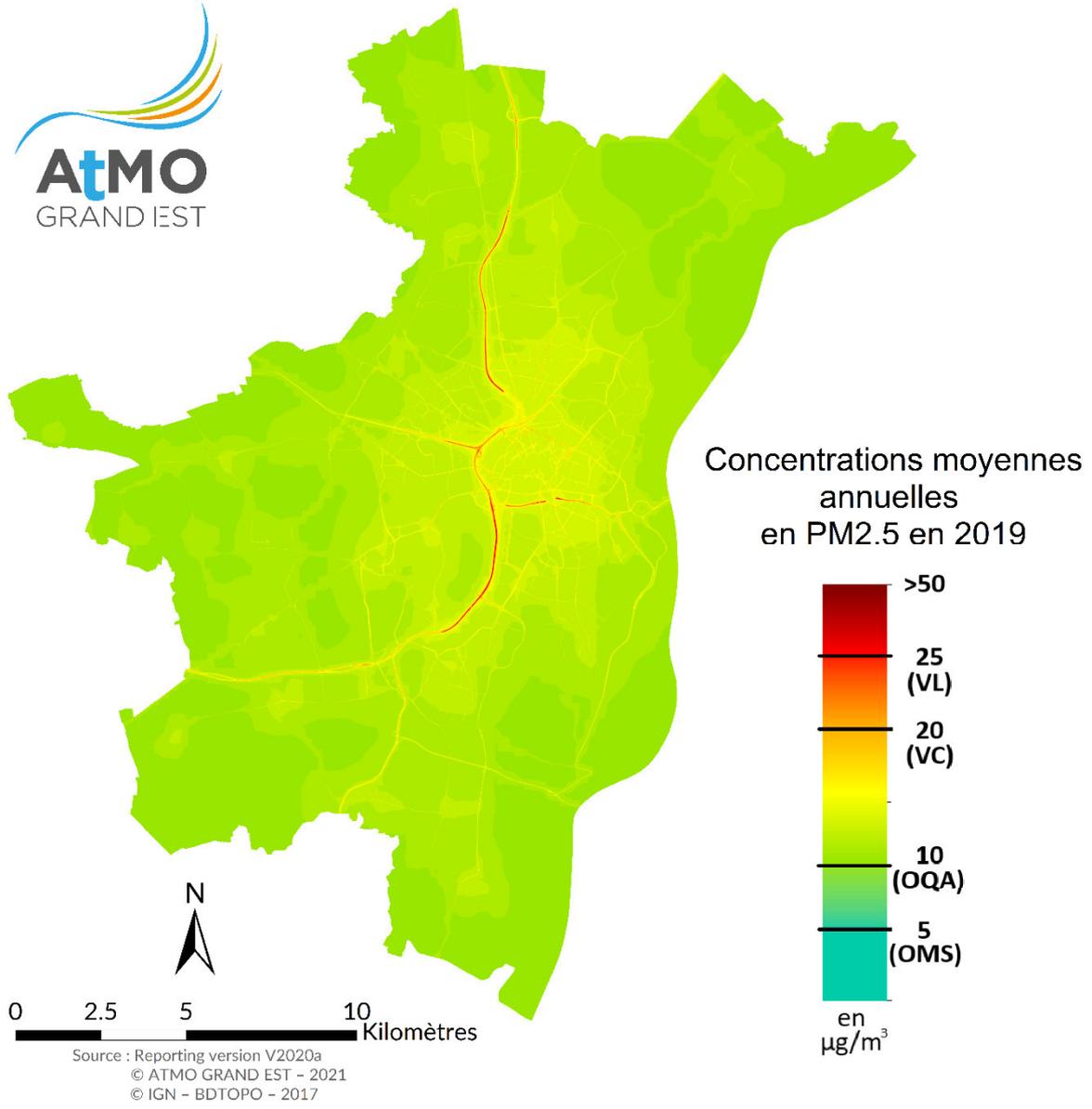


Figure 26 : Concentrations annuelles de PM2.5 sur l'Eurométropole de Strasbourg en 2019

iv. Le benzène

Le benzène n'est plus un polluant à enjeux depuis plusieurs années. A la fin des années 90, ce polluant connaissait des dépassements récurrents de la valeur limite annuelle de $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Depuis l'instauration de la limitation du taux de ce polluant dans l'essence, les niveaux ont fortement chuté.

En 2019, les niveaux de benzène en moyenne annuelle sur l'Eurométropole de Strasbourg sont en moyenne de $0,76 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Il n'y a pas de dépassement simulé de la valeur limite de qualité de l'air de $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ et de l'objectif de qualité de l'air de $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

En raison des concentrations faibles mesurées pour ce polluant, il ne fait pas l'objet de simulation pour les scénarios ZFE-m.

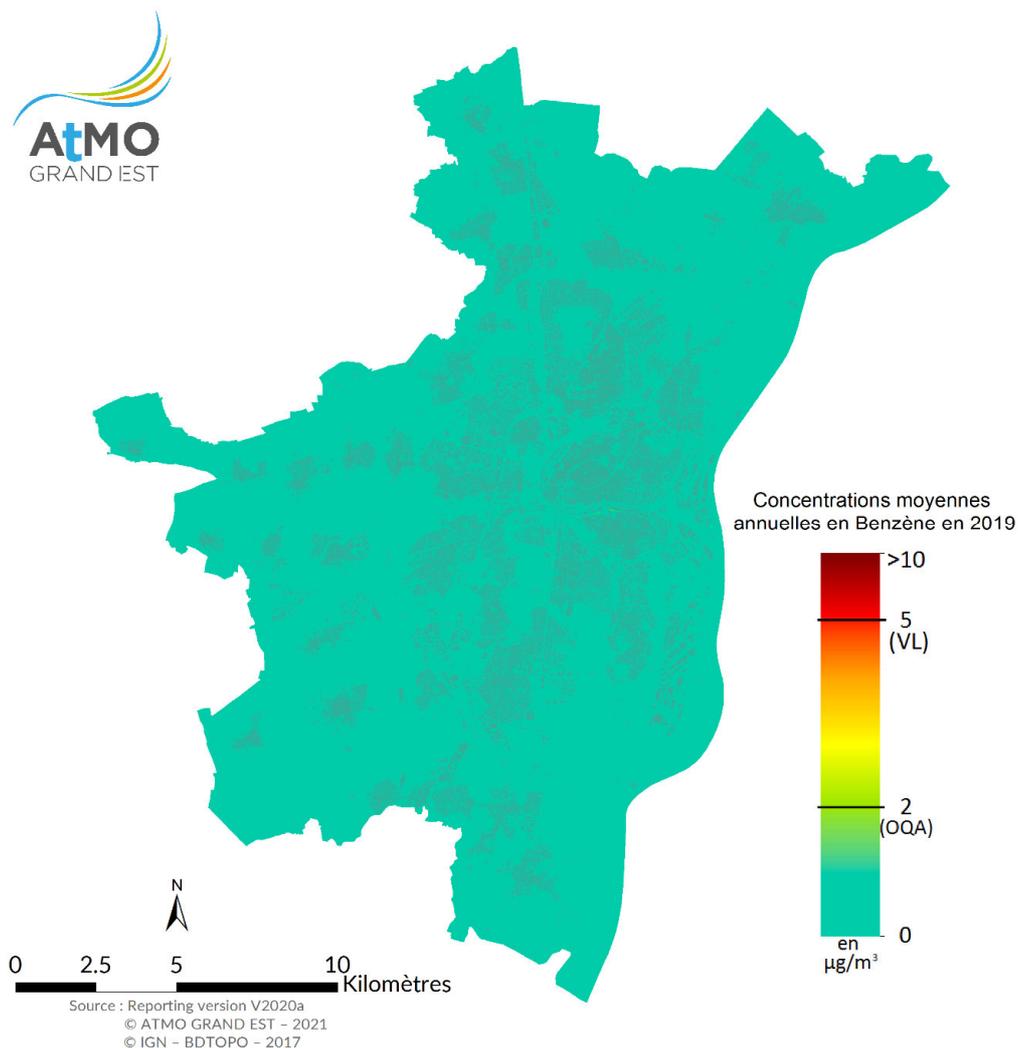


Figure 27 : Concentrations annuelles de benzène sur l'Eurométropole de Strasbourg en 2019

v. Récapitulatif des dépassements

Valeurs de gestion	Polluant	Valeur	Population potentiellement exposée en nombre d'habitants	Superficie potentiellement exposée en km ²
Valeur limite réglementaire	NO ₂	Moyenne annuelle 40 µg/m ³	300	2,61
	PM10	Moyenne annuelle 40 µg/m ³	0	0,06
	PM10	Nombre de jours dépassant 50 µg/m ³ > 35	0	0,46
	PM2.5	Moyenne annuelle 25 µg/m ³	0	0,09
Valeur cible	PM2,5	Moyenne annuelle 20 µg/m ³	0	0,49
Objectif de qualité de l'air	PM10	Moyenne annuelle 30 µg/m ³	0	0,53
	PM2.5	Moyenne annuelle 10 µg/m ³	491 400	335,53
Valeur guide OMS 2021	NO ₂	Moyenne annuelle 10 µg/m ³	491 400	339,88
	PM10	Moyenne annuelle 15 µg/m ³	491 300	323,66
	PM2,5	Moyenne annuelle 5 µg/m ³	491 400	339,88
	PM2,5	Nombre de jours dépassant 15 µg/m ³ > 3	491 400	339,88
Ancienne valeur guide OMS 2005	PM10	Nombre de jours dépassant 50 µg/m ³ > 3	234 900	40,15
	PM10	Moyenne annuelle 20 µg/m ³	25 000	10,49
	PM2,5	Nombre de jours dépassant 25 µg/m ³ > 3	491 400	339,88

Figure 28 : Tableau récapitulatif des superficies et populations potentiellement exposées à des dépassements de valeurs de gestion

4. Impact de la ZFE-m – Calendrier loi climat

Préambule : L'ensemble des hypothèses, les choix des sources de données, les méthodologies de reconstitution des parcs technologiques, les trafics routiers et les scénarios de ZFE-m ont été élaborés par ATMO Grand Est, l'Eurométropole de Strasbourg et le bureau d'étude RRA à partir de données fournies par la société PTV, le CITEPA (via le parc prospectif fourni par le ministère de la transition écologique) et le Service de la Donnée et des Etudes Statistiques (SDES).

L'évaluation des gains d'émissions nécessite de connaître le trafic routier annuel et le parc roulant et technologique pour les différents cas considérés (situation de référence 2019 et scénarios ZFE-m 2023, 2024, 2025 et 2029).

a. Hypothèses appliquées aux scénarios ZFE-m

Le périmètre de la ZFE-m couvre l'ensemble du territoire de l'Eurométropole de Strasbourg à l'exception de :

- l'A355 ;
- l'A4 en provenance de Paris jusqu'au raccordement avec l'A35 et l'A355 ;
- l'A35 en provenance de Lauterbourg jusqu'au raccordement avec l'A35 et l'A355 ;
- la RD1083 en provenance d'Erstein jusqu'au raccordement avec la N353 ;
- la N353 ;
- l'A35 en provenance de Colmar jusqu'au raccordement avec la N353.

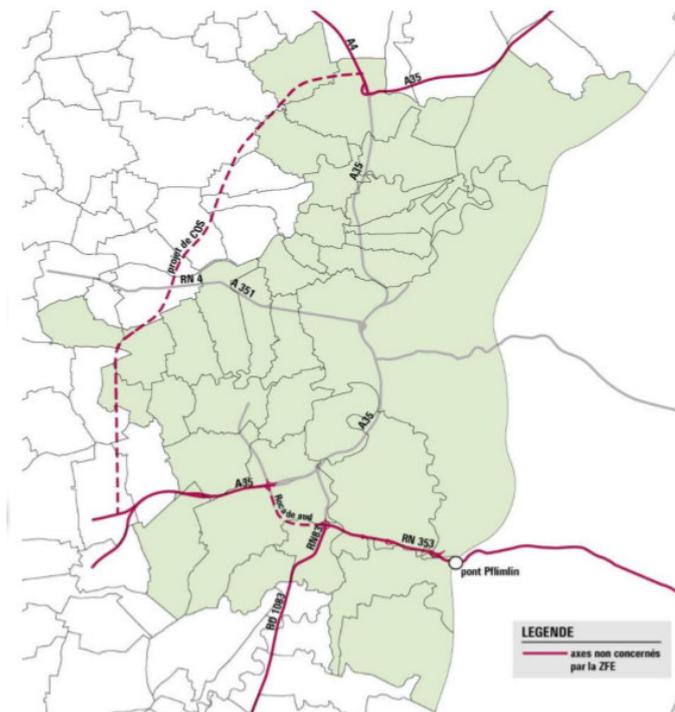


Figure 29 : Carte représentant le périmètre de la ZFE-m

Les impacts sur la qualité de l'air des 4 phases du calendrier de la mise en place de la ZFE-m sont simulés :

- 2023 - Interdiction des véhicules Crit'Air 5 et sans vignette
- 2024 - Interdiction des véhicules Crit'Air 4
- 2025 - Interdiction des véhicules Crit'Air 3
- 2028 - Interdiction des véhicules Crit'Air 2

A noter : Les phases d'accompagnement dites « pédagogiques » de la mise en place de ces restrictions n'ont pas été prises en compte dans les hypothèses.

La société PTV a fourni 2 modélisations de trafic routier pour les années 2022 et 2026. Pour les scénarisations 2023 et 2024, les trafics routiers 2022 sont utilisés alors que ceux de 2026 sont utilisés pour les autres scénarios. Ces modélisations prospectives de trafic routier prennent en compte les futures infrastructures et projets routiers, commerciaux et résidentiels prévus par la collectivité.

L'interdiction de certaines classes de véhicules entraîne différents comportements chez les usagers de la route :

- Changement de mode de transport (TC, vélo, marche)
- Achat d'un nouveau véhicule neuf ou d'occasion
- Fraude

En accord avec le bureau RRA et la collectivité, ATMO Grand Est a appliqué les hypothèses suivantes pour chacun des scénarios :

- Pour les véhicules particuliers et les 2 roues motorisées
 - 20% report modal (vers TC, vélo, marche...)
 - 70% renouvellement (vers parc autorisé)
 - 10% fraude

A noter : il s'agit d'une hypothèse prudente de renoncement à la propriété d'un véhicule au profit du recours aux modes alternatifs de mobilités, qui devra être consolidé sur la base des évaluations

- Pour les véhicules utilitaires légers
 - 10% évaporation (il est considéré soit que l'utilisateur a trouvé un autre mode de transport, soit qu'il ne se déplace plus dans la zone)
 - 80% renouvellement (vers parc autorisé)
 - 10% fraude

- Pour les poids lourds
 - 90% renouvellement vers GNV (actuellement c'est la seule alternative crédible au diesel)
 - 10% fraude
- Pour les bus urbains
 - 100% renouvellement vers GNV ou Electrique (politique actuelle de la CTS)
- Pour les cars :
 - 90% renouvellement vers de l'électrique
 - 10% fraude

En plus de ces hypothèses, une réduction de 5% des émissions du secteur résidentiel/tertiaire est appliquée pour prendre en compte les politiques d'aménagement urbain de l'Eurométropole de Strasbourg.

b. Le Parc automobile statique 2019

Le SDES fournit chaque année au niveau communal un parc dit « statique » des véhicules classés par certificat Crit'Air. Ce parc n'existe pas pour les années à venir, c'est pourquoi les conclusions émises à partir de la donnée au 1^{er} janvier 2020 sont très majorantes. **Attention ce parc donne le nombre de véhicules présents sur le territoire, qu'ils roulent beaucoup, peu ou pas du tout.**

La répartition des véhicules au 1^{er} janvier 2020 sur l'Eurométropole de Strasbourg fait apparaître une majorité de véhicules Crit'Air 2.

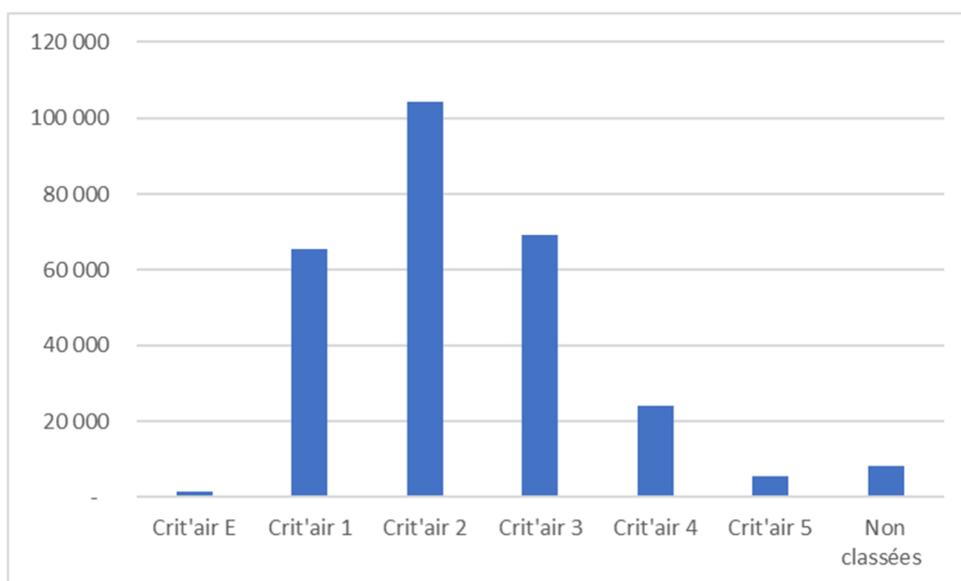


Figure 30 : Répartition des véhicules par catégories Crit'Air sur l'Eurométropole de Strasbourg au 1^{er} janvier 2020 – données SDES

Les différentes étapes de la mise en place de la ZFE-m toucheraient au maximum :

- 13 800 véhicules à l'horizon 2023 en lien avec l'interdiction des catégories non classées et Crit'Air 5 ;
- 24 000 véhicules à l'horizon 2024 en lien avec l'interdiction des catégories Crit'Air 4 ;
- 69 000 véhicules à l'horizon 2025 en lien avec l'interdiction des catégories Crit'Air 3 ;
- 104 500 véhicules à l'horizon 2028 en lien avec l'interdiction des catégories Crit'Air 2 ;

A noter : ces chiffres sont majorants car un renouvellement naturel s'opérera aux différents horizons du projet, notamment du fait des étapes pédagogiques, des incitations et orientations au niveau national et européen, des stratégies commerciales des constructeurs. Les évaluations successives réalisées dans le cadre de l'observatoire de la ZFE-m permettront notamment de suivre l'évolution du parc de véhicules.

Les chiffres communaux de ce parc statique sont disponibles en annexe 2.

c. Parcs automobiles roulants

Les parcs automobiles roulants utilisés dans cette étude sont des parcs nationaux fournis par le CITEPA pour le parc de l'année 2018 et par le ministère de la Transition Ecologique pour les parcs prospectifs. Le parc roulant s'intéresse aux distances parcourues et est exprimé en véhicules.km.

Les parcs prospectifs ont été modifiés afin de prendre en compte les différentes étapes de la mise en place de la ZFE-m

i. Impact de la ZFE-m sur les parcs de véhicules particuliers

L'hypothèse choisie de remplacer des véhicules interdits dans la ZFE-m par des véhicules autorisés engendre un impact modéré sur les années 2023 à 2025 car cette hypothèse suppose qu'une majorité de véhicules diesels interdits à la circulation dans la ZFE-m sont remplacés par des véhicules diesels plus récents, engendrant un parc de véhicules particuliers majoritairement diesel. Une augmentation du pourcentage de véhicules essences et électriques est néanmoins constatée. Un léger report modal est également observé.

L'interdiction des véhicules diesels a un impact important sur le parc 2028 avec un passage de 67% à 7% de la part de véhicules diesels accompagné d'une forte augmentation des parts de véhicules essences (passage de 27% à 65%) et des véhicules électriques (passage de 5,5 à 13,5%). Le report modal est également important avec 14% des véhicules qui se reportent vers du transport en commun ou du mode doux.

Globalement entre 2018 et 2028, en intégrant une ZFE-m interdisant les véhicules Crit'Air 2, la part du diesel passe de 72% à 7%, alors que celles de l'essence et de l'électrique passent respectivement de 27% à 65% et 0,6% à 13,5%.

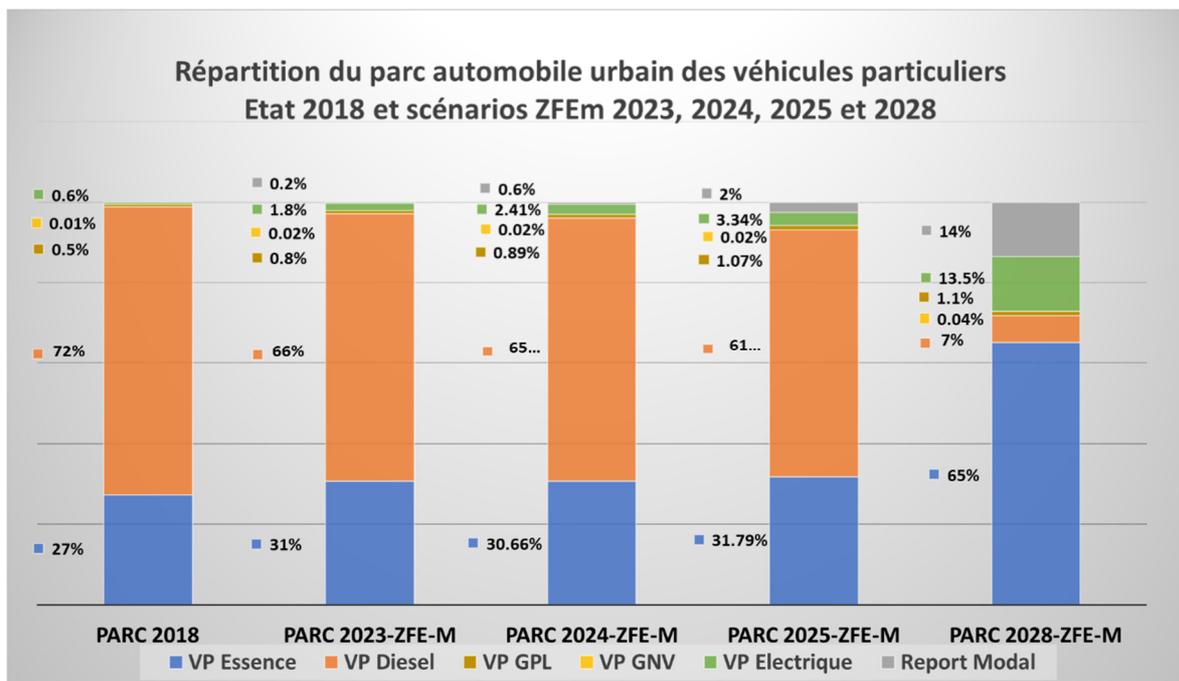
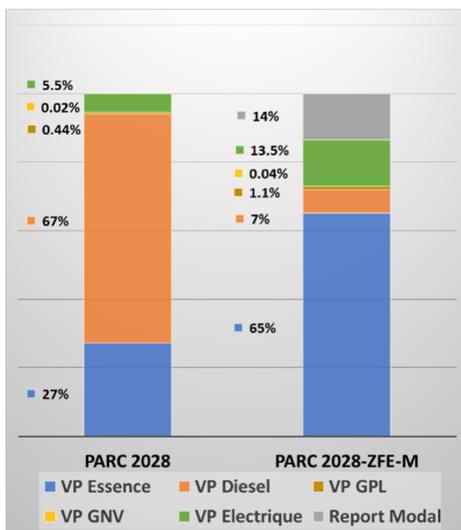
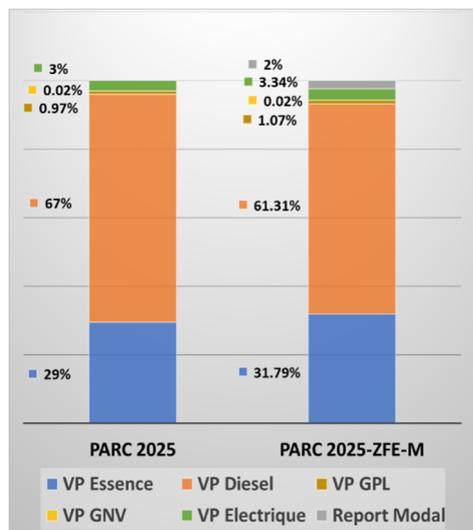
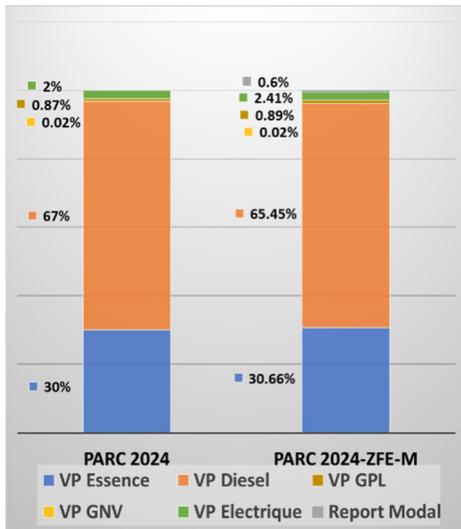
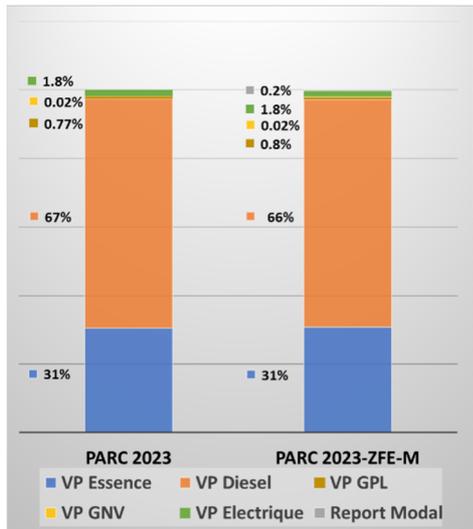


Figure 31 : Répartition des distances parcourues par les véhicules particuliers par type de motorisation sur l'Eurométropole de Strasbourg

ii. Impact de la ZFE-m sur les parcs de véhicules utilitaires légers

Comme pour les véhicules particuliers, l'hypothèse choisie de remplacer des véhicules utilitaires interdits dans la ZFE-m par des véhicules autorisés engendre un impact modéré sur les années 2023 à 2025 car cette hypothèse suppose qu'une majorité de véhicules diesels interdits à la circulation dans la ZFE-m sont remplacés par des véhicules diesels plus récents, engendrant un parc de véhicules utilitaires légers majoritairement diesel. Une augmentation du pourcentage de véhicules essences et électriques est néanmoins attendue. Une légère évaporation est également observée.

L'interdiction des véhicules diesels a un impact important sur le parc 2028 avec une inversion du rapport essence/diesel. Il faut également noter la percée des véhicules électriques quasi-inexistants en 2019 ainsi qu'une évaporation importante de 8%.

Globalement entre 2018 et 2028, en intégrant une ZFE-m interdisant les véhicules Crit'Air 2, la part du diesel passe de 89% à 8% alors que celles de l'essence et de l'électrique passent respectivement de 11% à 75% et 0,3% à 9%.

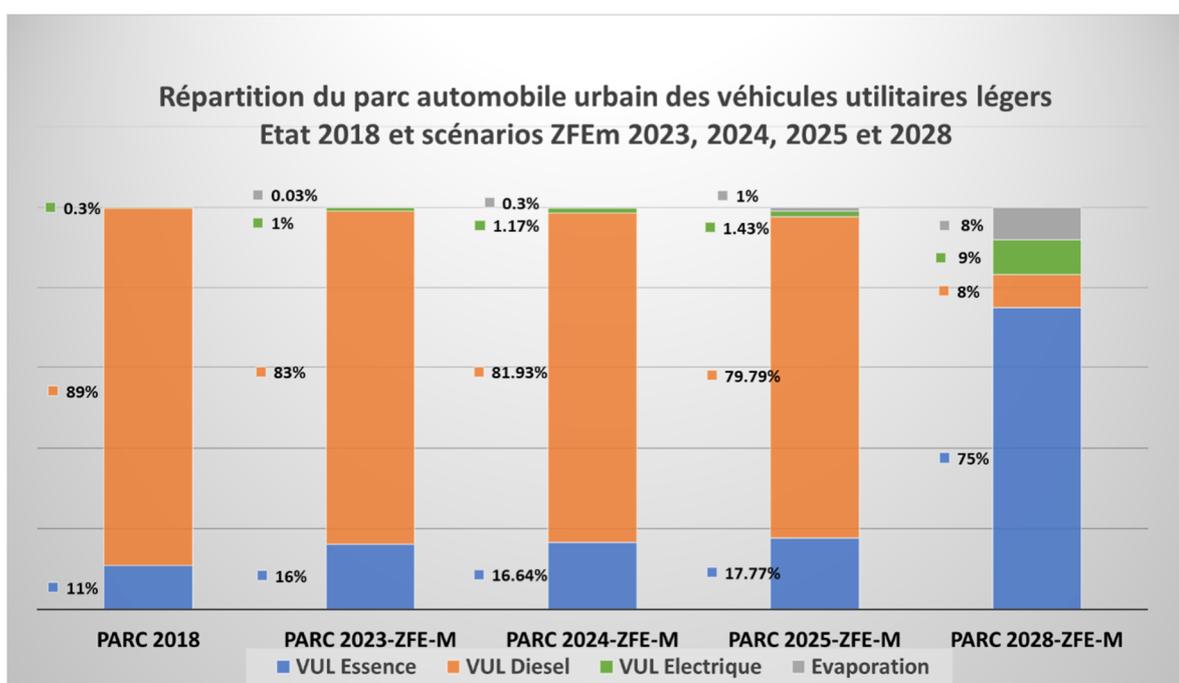


Figure 32 : Répartition des distances parcourues par les véhicules utilitaires légers par type de motorisation sur l'Eurométropole de Strasbourg

iii. Impact de la ZFE-m sur les parcs de poids lourds

L'hypothèse choisie de remplacer les poids lourds interdits dans la ZFE-m par des véhicules GNV engendre un impact immédiat mais modéré sur les années 2023 à 2025 car la plupart des poids-lourds sont déjà classés Crit'Air 2 à ces horizons dans les parcs prospectifs.

En 2028, l'interdiction des véhicules diesels change complètement la donne puisque la part de poids lourds diesels devient minoritaire au profit d'une forte augmentation de la part de véhicules GNV.

Globalement entre 2018 et 2028, en intégrant une ZFE-m interdisant les véhicules Crit'Air 2, la part du diesel passe de 100% à 10% (considérée comme de la fraude) alors que celles du GNV est inverse et passe de 0% à 90%.

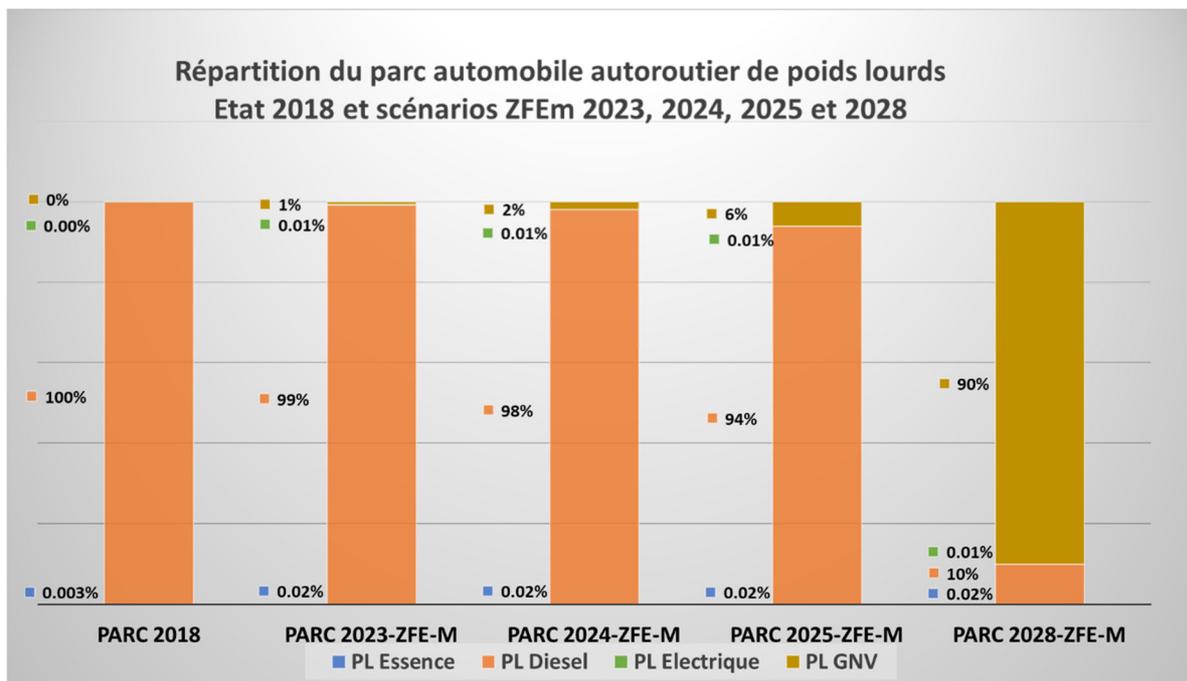


Figure 33 : Répartition des distances parcourues par les poids lourds par type de motorisation sur l'Eurométropole de Strasbourg

iv. Impact de la ZFE-m sur les mobylettes et motos

L'hypothèse choisie de remplacer des mobylettes et motos interdits dans la ZFE-m par des véhicules autorisés engendre un impact modéré sur toutes les années car cette hypothèse suppose qu'une majorité de véhicules essence interdits à la circulation dans la ZFE-m sont remplacés par des véhicules essence plus récents, engendrant un parc de mobylettes, motos et quads majoritairement essence.

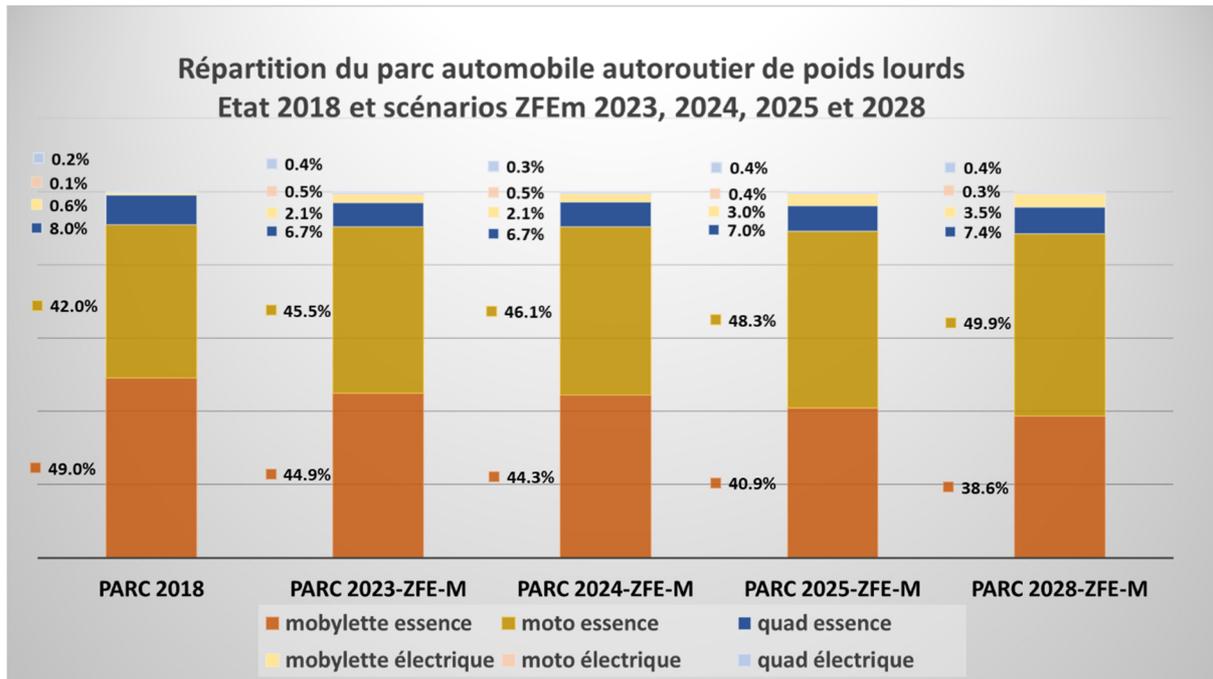


Figure 34 : Répartition des distances parcourues par les poids lourds par type de motorisation sur l'Eurométropole de Strasbourg

d. Impact sur les émissions routières

i. Émissions de polluants atmosphériques

La mise en place de la ZFE-m, l'évolution du trafic routier et le renouvellement naturel du parc automobile permettent une baisse des émissions routières :

- de 37% des NO_x, 34% du NO₂, 52% des particules PM10 et PM2.5 à l'échappement et 1% des particules PM10 et PM2.5 à l'usure en 2023 par rapport à 2018 ;
- de 44% des NO_x, 40% du NO₂, 63% des particules PM10 et PM2.5 à l'échappement et respectivement 1% des particules PM10 et PM2.5 à l'usure en 2025 par rapport à 2018 (à noter que 2024 est une année bissextile, ce qui explique que la baisse des émissions d'usure en 2024 imputable au fil de l'eau soit moins forte qu'en 2023 car 1 jour supplémentaire de trafic) ;
- de 59% des NO_x, 58% du NO₂, 87% des particules PM10 et PM2.5 à l'échappement et respectivement 10 et 9% des particules PM10 et PM2.5 à l'usure en 2025 par rapport à 2018 ;
- de 90% des NO_x, 96% du NO₂, 91% des particules PM10 et PM2.5 à l'échappement et respectivement 18 et 17% des particules PM10 et PM2.5 à l'usure en 2028 par rapport à 2018.

La baisse des émissions de NO_x, de NO₂ et de particules à l'échappement est principalement liée à l'évolution du trafic routier et au renouvellement naturel du parc automobile car les véhicules qui intègrent le parc sont pourvus de systèmes de dépollution performants pour les diesels (filtre à particules et systèmes de NO_x) ou ont une motorisation différente (essence, GNV, GPL ou électrique). L'impact de la mise en place de la ZFE-m est peu perceptible en 2023 mais s'accroît en 2024 et 2025. Cet impact est significatif en 2028 puisqu'il permet une réduction supplémentaire de 30% pour les NO_x, 32% pour le NO₂ et 14% pour les particules à l'échappement.

En 2023 et 2024, la diminution des émissions liées à l'usure est principalement imputable à la mise en service de l'A355 qui s'accompagne d'une baisse de trafic, notamment des poids lourds, sur l'axe A35-A4. L'impact de la ZFE-m sur les particules d'usure s'accroît au fur et à mesure du durcissement des interdictions en lien avec le report modal et l'évaporation qu'entraîne la mise en place de cette mesure. En 2028, l'impact de la ZFE-m induit une diminution supplémentaire de 11% des émissions de particules d'usure.

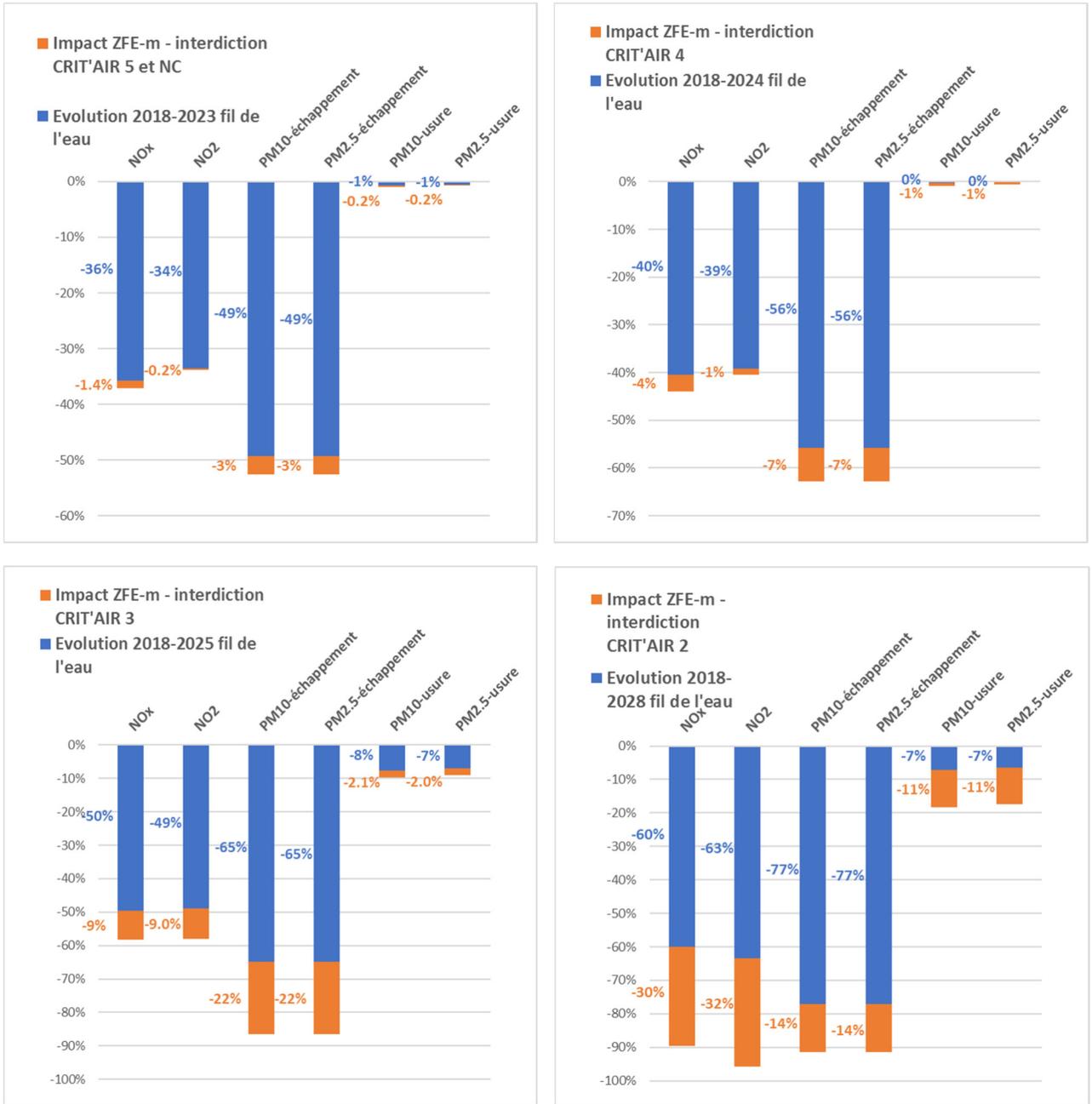


Figure 35 : Impact sur les émissions polluantes du renouvellement du parc automobile et de l'évolution du trafic routier d'une part et de la mise en place de la ZFE-m aux différents horizons du projet

ii. Emissions de gaz à effet de serre

Seul le CO₂ est abordé dans ce chapitre.

Le CO₂ n'est pas un polluant réglementé par les normes EUROs. En revanche, des réglementations sont mises en place au niveau national et européen afin de faire baisser les émissions de CO₂ par km des véhicules. C'est la raison pour laquelle dans les années 2000, il y a eu un boom des ventes de véhicules diesels en lien avec le bonus écologique qui favorisait les véhicules les moins émetteurs de CO₂, en l'occurrence les véhicules diesels. Aujourd'hui, les constructeurs automobiles proposent une large gamme de véhicules hybrides et électriques qui va s'accroître dans les prochaines années.

L'accroissement de la part de véhicules électriques et hybrides dans les parcs prospectifs associé à l'évolution des trafics routiers sur la zone permettent une baisse de 6% des émissions de CO₂ en 2023 et 2024, 14% en 2025 et 15% en 2028. La mise en place de la ZFE-m a un impact modéré sur les années 2023 à 2024 car les renouvellements de véhicules portent essentiellement sur des véhicules diesels et des véhicules essences (qui émettent plus de CO₂ qu'un véhicule diesel en lien avec une plus forte consommation de carburant). Néanmoins, comme cela a été montré dans le chapitre précédent portant sur les parcs automobiles, ce changement de véhicules permet également un accroissement de la part des véhicules électriques, permettant une baisse supplémentaire des émissions de CO₂ lié à la mise en place de la ZFE-m de 1,8% en 2025. En 2028, le report modal, l'évaporation et le report plus important vers des motorisations électriques engendrent un impact de la ZFE-m égal à celui du renouvellement naturel du parc automobile. La baisse conjuguée atteint 29%.

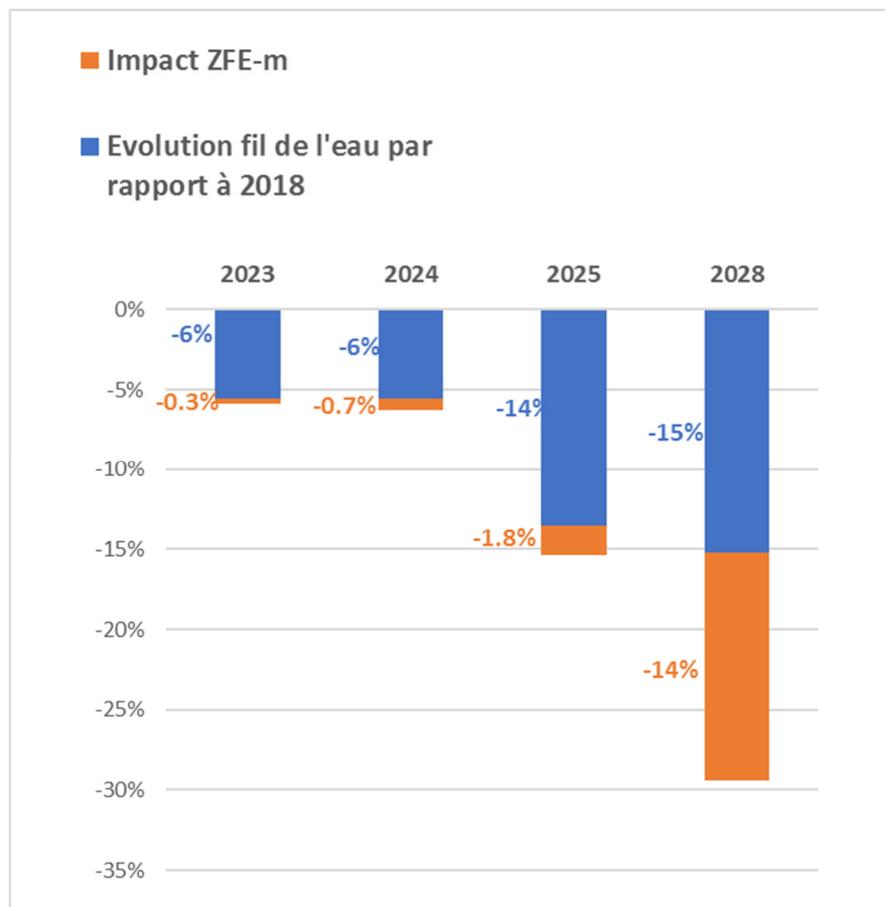


Figure 36 : Impact sur les émissions de gaz à effet de serre du renouvellement du parc automobile et de l'évolution du trafic routier d'une part et de la mise en place de la ZFE-m aux différents horizons du projet d'autre part

iii. Emissions de polluants émergents

La mise en place de la ZFE-m, l'évolution du trafic routier et le renouvellement naturel du parc automobile permettent une baisse des émissions routières :

- De 53% des particules PM1 à l'échappement, 57% des black carbon à l'échappement, 41% du 1-3-butadiène, 2% des particules PM1 à l'usure et 1% du black carbon à l'usure en 2023 par rapport à 2018 ;
- De 63% des particules PM1 à l'échappement, 68% des black carbon à l'échappement, 43% du 1-3-butadiène, 3% des particules PM1 à l'usure et 2% du black carbon à l'usure en 2024 par rapport à 2018 ;
- De 87% des particules PM1 à l'échappement, 95% des black carbon à l'échappement, 54% du 1-3-butadiène, 13% des particules PM1 à l'usure et 9% du black carbon à l'usure en 2025 par rapport à 2018 ;
- De 92% des particules PM1 à l'échappement, 97% des black carbon à l'échappement, 61% du 1-3-butadiène, 22% des particules PM1 à l'usure et 18% du black carbon à l'usure en 2028 par rapport à 2018.

La baisse des émissions à l'échappement est principalement liée à l'évolution du trafic routier et au renouvellement naturel des véhicules car les véhicules qui intègrent le parc sont pourvus de systèmes de dépollution performants pour les diesels (filtre à particules) ou ont une motorisation différente (essence, GNV, GPL ou électrique). L'impact de la mise en place de la ZFE-m est perceptible en 2023 sur les polluants à l'échappement et s'accroît en 2024 et 2025. Cet impact est significatif en 2028 puisqu'il permet une réduction supplémentaire de 15% pour les particules PM1 à l'échappement et 13% pour les black carbon à l'échappement. En revanche, l'impact de la ZFE-m est négatif pour le 1-3 butadiène dont l'émission est plus importante pour un véhicule essence par rapport à un véhicule diesel.

En 2023 et 2024, la diminution des émissions liées à l'usure est principalement imputable à la mise en service de l'A355 qui s'accompagne d'une baisse de trafic, notamment des poids lourds, sur l'axe A35-A4. Cet effet est encore plus visible en 2025. L'impact de la ZFE-m sur les émissions de PM1 et black carbon d'usure s'accroît au fur et à mesure du durcissement des interdictions en lien avec le report modal et l'évaporation qu'entraîne la mise en place de cette mesure. En 2028, l'impact de la ZFE-m induit une diminution supplémentaire de 12% des émissions de particules PM1 d'usure et 11% des émissions de black carbon d'usure.

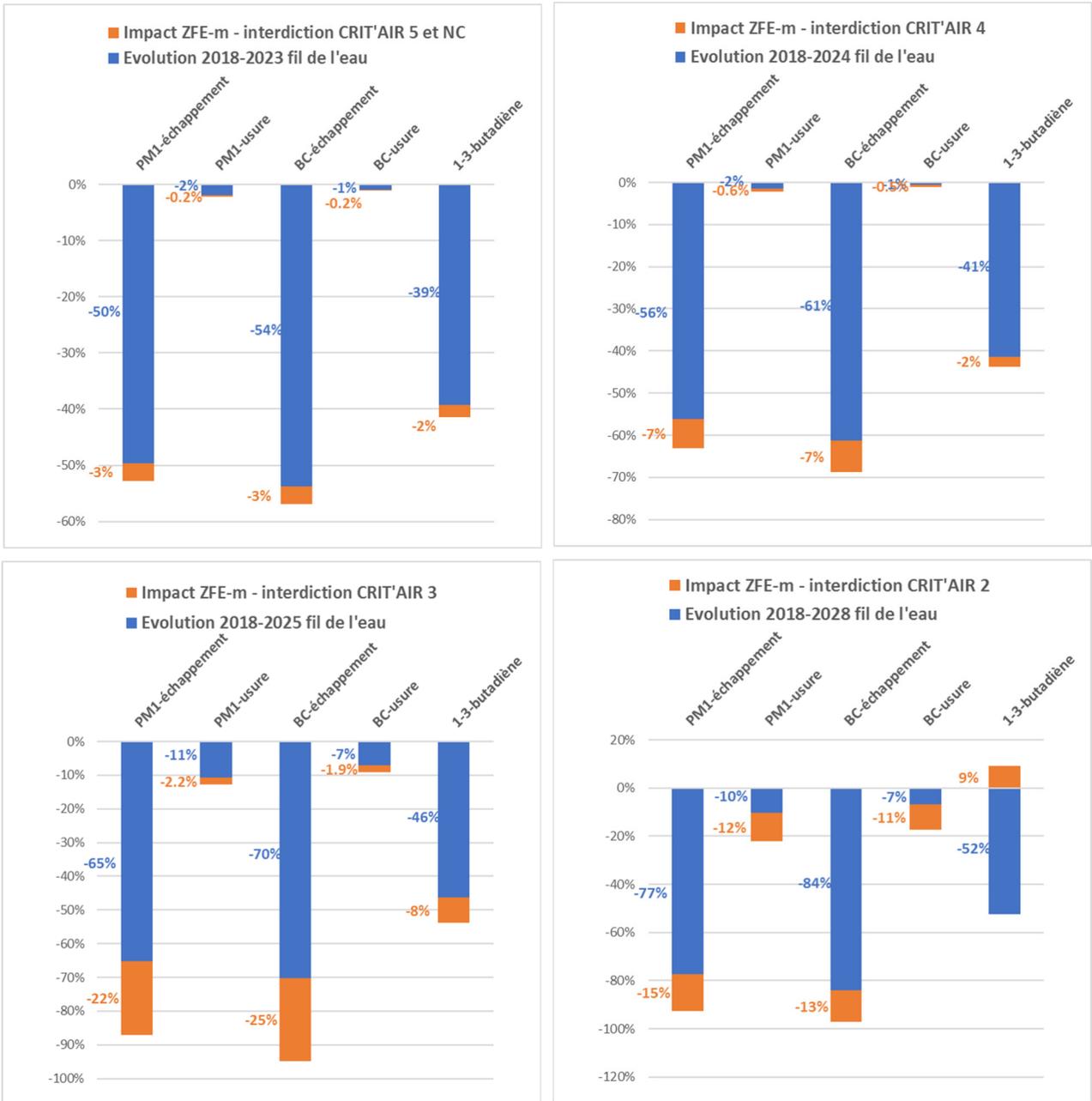


Figure 37 : Impact sur les émissions de polluants émergents du renouvellement du parc automobile et de l'évolution du trafic routier d'une part et de la mise en place de la ZFE-m aux différents horizons du projet d'autre part

e. Impact sur les concentrations et populations exposées

Dans ce chapitre sont exposés les résultats pour l'ensemble de l'Eurométropole de Strasbourg. Des statistiques communales sont disponibles en annexe 3.

i. Le dioxyde d'azote

Le renouvellement du parc automobile ainsi que la mise en place d'une ZFE-m permet une baisse importante des émissions de NO_x sur le périmètre d'étude qui se traduit par une diminution moyenne des niveaux de NO₂ par rapport à l'état de référence 2019 de :

- 1,5 µg/m³ en 2023, la moyenne des concentrations de NO₂ étant de 14,9 µg/m³ ;
- 1,8 µg/m³ en 2024, la moyenne des concentrations de NO₂ étant de 14,7 µg/m³ ;
- 2,4 µg/m³ en 2025, la moyenne des concentrations de NO₂ étant de 14,0 µg/m³ ;
- 3,8 µg/m³ en 2028, la moyenne des concentrations de NO₂ étant de 12,6 µg/m³.

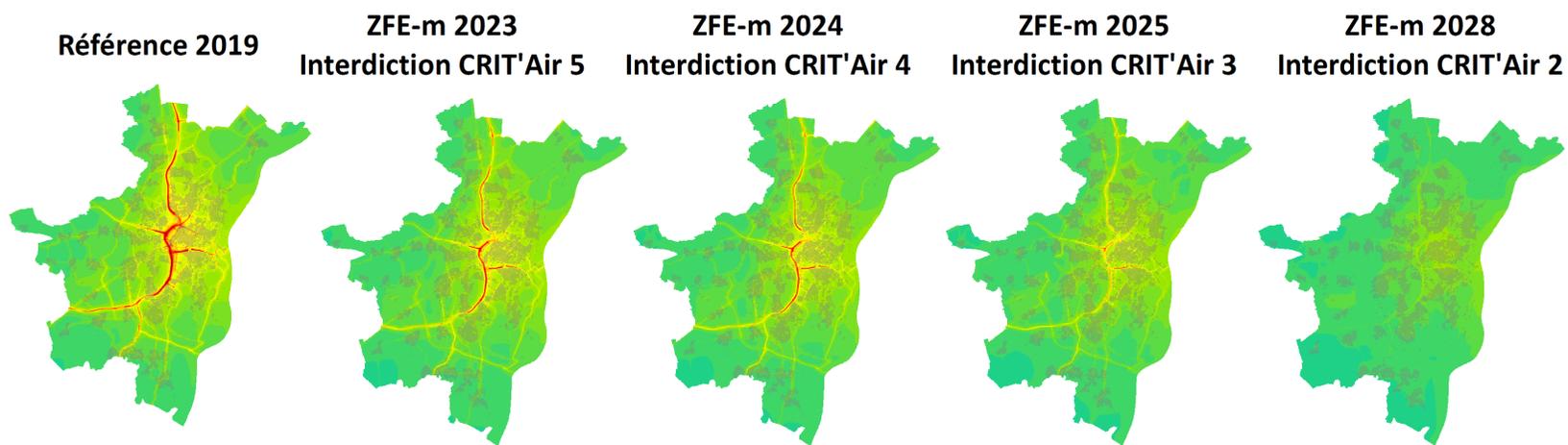
Cette diminution est d'autant plus importante que le trafic sur l'axe est fort. Ces baisses sont localisées aux abords des axes autoroutiers et nationales, de la N4, de la D1083 et de l'avenue du Rhin. A titre d'exemple, au niveau de la station de mesure A35 du réseau d'ATMO Grand-Est, la diminution des niveaux de NO₂ atteint :

- 9 µg/m³ en 2023 ;
- 11 µg/m³ en 2024 ;
- 17 µg/m³ en 2025 ;
- 24 µg/m³ en 2028.

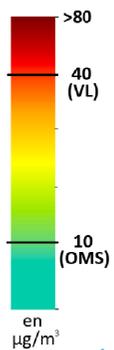
Une augmentation des concentrations de NO₂ est simulée aux abords des futures infrastructures routières (VLIO, rocade Sud, A355).

La valeur limite de qualité de l'air qui se situe à 40 µg/m³ est dépassée sur une superficie de moins de 1 km² dès 2023 jusqu'à une disparition complète en 2028. Il n'y a quasi plus de population potentiellement exposée en 2023 et plus aucune personne exposée dès 2025.

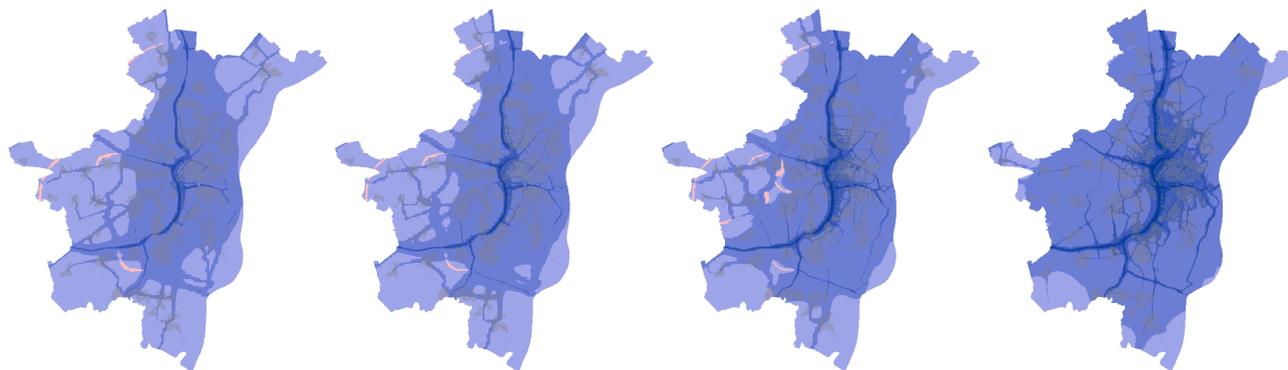
Mais en 2023 comme en 2028, l'ensemble de la population de l'Eurométropole de Strasbourg est potentiellement exposé à un dépassement de la nouvelle valeur guide OMS de 2021 de 10 µg/m³.



Concentrations moyennes annuelles en NO₂



ZFE-m 2023 - réf 2019 ZFE-m 2024 - réf 2019 ZFE-m 2025 - réf 2019 ZFE-m 2028 - réf 2019



Différence en µg/m³ entre la référence 2019 et le scénario ZFE-m

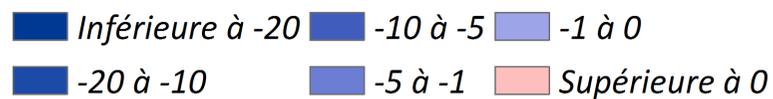


Figure 38 : Impact sur les concentrations de NO₂ en moyenne annuelle du renouvellement du parc automobile et de l'évolution du trafic routier d'une part et de la mise en place de la ZFE-m aux différents horizons du projet d'autre part

ii. Les particules PM10

Le renouvellement du parc automobile ainsi que la mise en place d'une ZFE-m permet une baisse importante des émissions de PM10 à l'échappement sur le périmètre d'étude. En revanche, les émissions de PM10 provenant de l'usure des freins, des pneus et de la route, ainsi que celles provenant de la remise en suspension diminuent mais de façon moins importante. C'est pourquoi, la diminution des concentrations sur l'Eurométropole de Strasbourg est moins conséquente que pour le dioxyde d'azote et se situe à :

- 0,09 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en 2023, la moyenne des concentrations de PM10 étant de 16,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$;
- 0,11 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en 2024, la moyenne des concentrations de PM10 étant de 16,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$;
- 0,18 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en 2025, la moyenne des concentrations de PM10 étant de 16,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$;
- 0,25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en 2028, la moyenne des concentrations de PM10 étant de 16,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Cette diminution est d'autant plus importante que le trafic sur l'axe est fort. Ces baisses sont localisées aux abords des axes autoroutiers et nationales, de la N4, de la D1083 et de l'avenue du Rhin. À titre d'exemple, au niveau de la station de mesure A35 du réseau d'ATMO Grand-Est, la diminution des niveaux de PM10 atteint :

- 0,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en 2023 ;
- 0,9 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en 2024 ;
- 1,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en 2025 ;
- 2,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en 2028.

Une augmentation des concentrations de PM10 est simulée aux abords des futures infrastructures routières (VLIO, rocade Sud, A355) mais également sur la N353 et les axes menant au port du Rhin en provenance de la N353 en lien avec l'augmentation du taux de poids lourds sur cet itinéraire.

Il n'y a pas de population potentiellement exposée à des dépassements de valeurs limites de qualité de l'air ou d'objectifs de qualité de l'air en PM10. Seules quelques zones situées aux abords du couloir autoroutier présentent des dépassements de ces valeurs. En 2028, elles ont quasiment disparu.

Mais en 2023 comme en 2028, environ 491 300 personnes sont potentiellement exposées à un dépassement de la nouvelle valeur guide OMS de 2021 de 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ sur une superficie qui décroît au fur et à mesure des années (317,98 km^2 en 2028, soit 1,8% de moins qu'en 2018).

En 2023, environ 15 000 habitants sont potentiellement exposés à un dépassement de l'ancienne valeur guide OMS de 2005 de 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (-39% par rapport à 2019) sur une superficie de 8,5 km^2 . En 2028, ce chiffre passe à 6 000 (-76% par rapport à 2019) sur une superficie de 5,2 km^2 . En 2023, environ 198 000 personnes (-39% par rapport à 2019) sur une superficie de 33 km^2 sont potentiellement exposées à un dépassement de la valeur guide OMS préconisant de ne pas dépasser 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne journalière plus de 3 jours par an. En 2028, ce chiffre passe à 138 000 (-41% par rapport à 2019) sur une superficie de 22,5 km^2 .

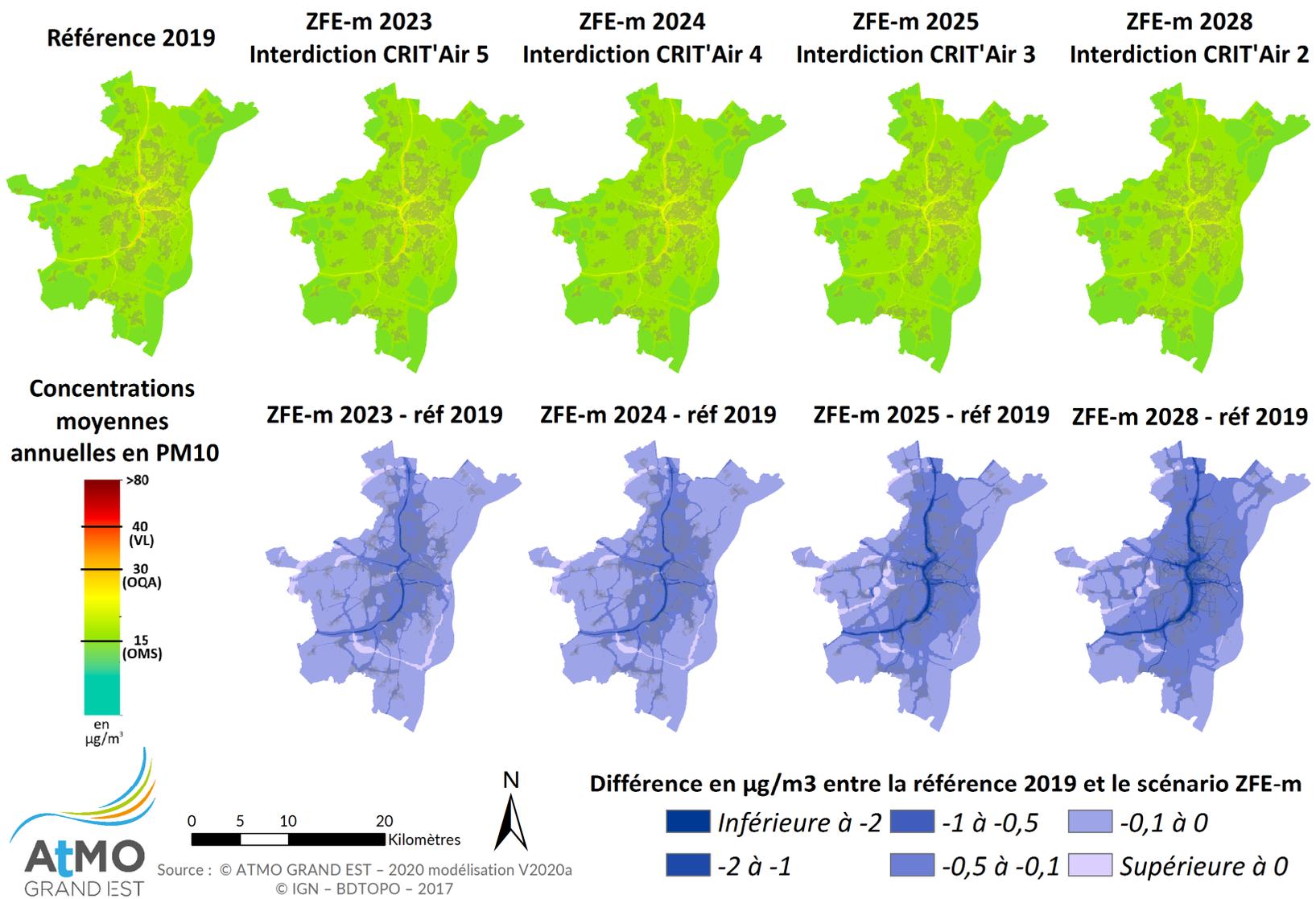


Figure 39 : Impact sur les concentrations de PM10 en moyenne annuelle du renouvellement du parc automobile et de l'évolution du trafic routier d'une part et de la mise en place de la ZFE-m aux différents horizons du projet d'autre part

iii. Les particules PM2.5

Le renouvellement du parc automobile ainsi que la mise en place d'une ZFE-m permet une baisse importante des émissions de PM2.5 à l'échappement sur le périmètre d'étude. En revanche, les émissions de PM2.5 provenant de l'usure des freins, des pneus et de la route, ainsi que celles provenant de la remise en suspension diminuent mais de façon moins importante. C'est pourquoi, la diminution des concentrations sur l'Eurométropole de Strasbourg est comparable à celle simulée pour les particules PM2.5 et se situe à :

- 0,09 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en 2023, la moyenne des concentrations de PM2.5 étant de 11,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$;
- 0,11 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en 2024, la moyenne des concentrations de PM2.5 étant de 11,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$;
- 0,17 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en 2025, la moyenne des concentrations de PM2.5 étant de 11,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$;
- 0,2 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en 2028, la moyenne des concentrations de PM2.5 étant de 11,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Cette diminution est d'autant plus importante que le trafic sur l'axe est fort. Ces baisses sont localisées aux abords des axes autoroutiers et nationales, de la N4, de la D1083 et de l'avenue du Rhin. A titre d'exemple, au niveau de la station de mesure A35 du réseau d'ATMO Grand-Est, la diminution des niveaux de PM2.5 atteint :

- 0,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en 2023 ;
- 0,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en 2024 ;
- 1,4 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en 2025 ;
- 1,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en 2028.

Une augmentation des concentrations de PM2.5 est simulée aux abords des futures infrastructures routières (VLIO, rocade Sud, A355) mais également sur la N353 et les axes menant au port du Rhin en provenance de la N353 en lien avec l'augmentation du taux de poids lourds sur cet itinéraire.

Il n'y a pas de population potentiellement exposée à des dépassements de la valeur limite de qualité de l'air ou à la valeur cible de qualité de l'air en PM2.5. Seules quelques zones situées aux abords du couloir autoroutier présentent des dépassements de ces valeurs. En 2028, elles ont quasiment disparu.

En 2023 comme en 2028, l'ensemble de la population de l'Eurométropole de Strasbourg est potentiellement exposé à un dépassement de l'objectif de qualité de l'air de 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Le même résultat est constaté pour les nouvelles valeurs guides OMS 2021 consistant à ne pas dépasser 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en moyenne annuelle et à ne pas dépasser 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ en valeur moyenne journalière plus de 3 jours par an. Il est à noter toutefois une diminution de 0,6 à 1,3% de la surface exposée à un dépassement de l'objectif de qualité de l'air de 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

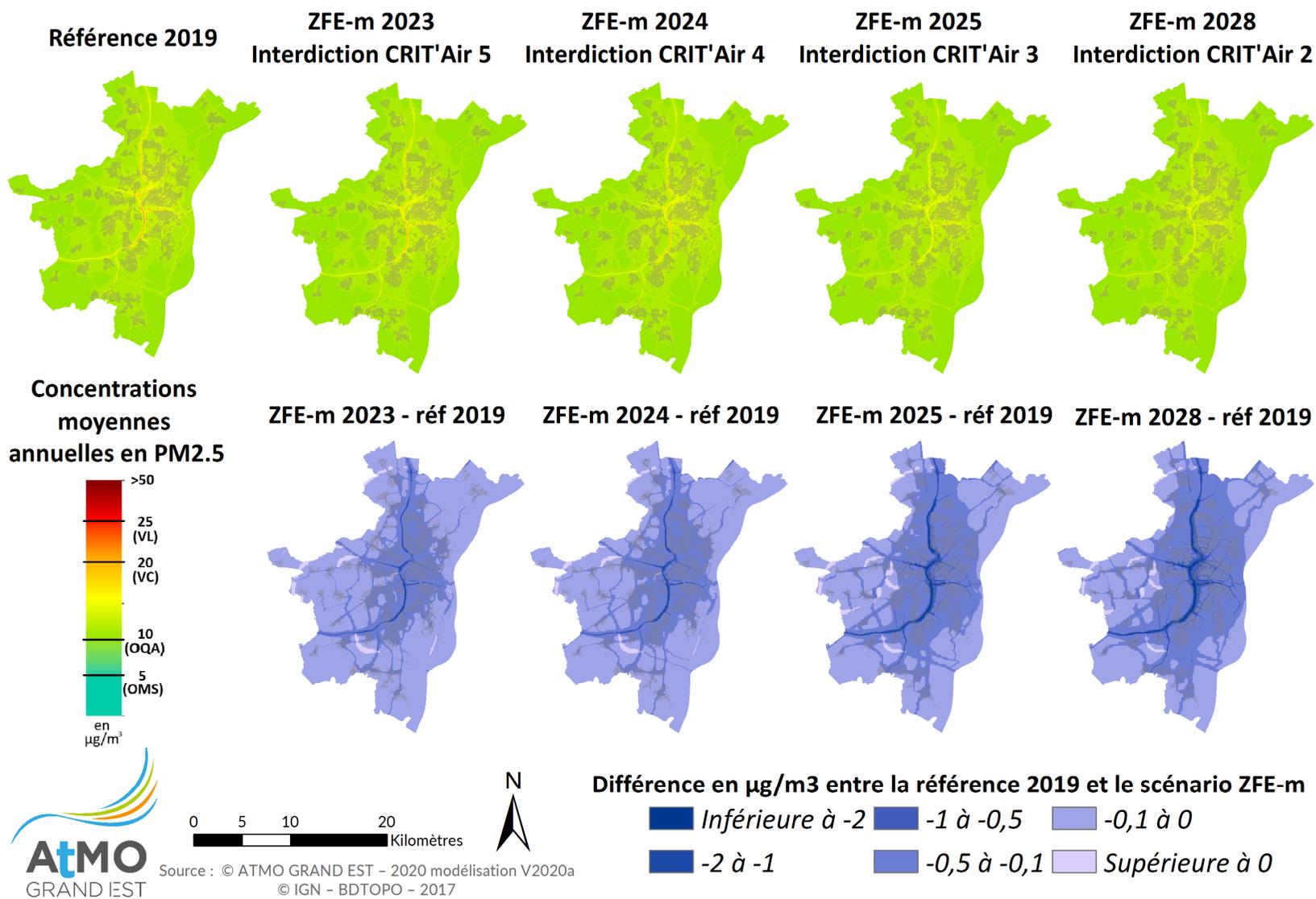


Figure 40 : Impact sur les concentrations de PM2.5 en moyenne annuelle du renouvellement du parc automobile et de l'évolution du trafic routier d'une part et de la mise en place de la ZFE-m aux différents horizons du projet d'autre part

iv. Récapitulatif des dépassements

Valeurs de gestion	Polluant	Valeur	Population potentiellement exposée en nombre d'habitants				
			2019	2023 – CRIT'Air 5	2024 – CRIT'Air 4	2025 – CRIT'Air 3	2028 – CRIT'Air 2
Valeur limite réglementaire	NO ₂	Moyenne annuelle 40 µg/m ³	300	< 100 -99%	< 100 -99%	0 -100%	0 -100%
	PM10	Moyenne annuelle 40 µg/m ³	0	0	0	0	0
	PM10	Nombre de jours dépassant 50 µg/m ³ > 35	0	0	0	0	0
	PM2.5	Moyenne annuelle 25 µg/m ³	0	0	0	0	0
Valeur cible	PM2,5	Moyenne annuelle 20 µg/m ³	0	0	0	0	0
Objectif de qualité de l'air	PM10	Moyenne annuelle 30 µg/m ³	0	0	0	0	0
	PM2,5	Moyenne annuelle 10 µg/m ³	491 400	491 400	491 400	491 400	491 400
Valeur guide OMS 2021	NO ₂	Moyenne annuelle 10 µg/m ³	491 400	491 400	491 400	491 400	491 400
	PM10	Moyenne annuelle 15 µg/m ³	491 300	491 300	491 300	491 300	491 300
	PM2,5	Moyenne annuelle 5 µg/m ³	491 400	491 400	491 400	491 400	491 400
	PM2,5	Nombre de jours dépassant 15 µg/m ³ > 3	491 400	491 400	491 400	491 400	491 400
Ancienne valeur guide OMS 2005	PM10	Nombre de jours dépassant 50 µg/m ³ > 3	234 900	198 000 -16%	193 600 -18%	165 100 -30%	138 200 -41%
	PM10	Moyenne annuelle 20 µg/m ³	25 000	15 300 -39%	14 000 -44%	8 700 -65%	6 000 -76%

	PM2,5	Nombre de jours dépassant 25 µg/m ³ > 3	491 400	491 400	491 400	491 400	491 400
--	-------	--	---------	---------	---------	---------	---------

Figure 41 : Tableau récapitulatif des populations potentiellement exposées à des dépassements de valeurs de gestion pour chacune des étapes de la ZFE-m

Valeurs de gestion	Polluant	Valeur	Superficie potentiellement exposée en km ²				
			2019	2023 – CRIT’Air 5	2024 – CRIT’Air 4	2025 – CRIT’Air 3	2028 – CRIT’Air 2
Valeur limite réglementaire	NO ₂	Moyenne annuelle 40 µg/m ³	2,61	0,91 -65%	0,75 -71%	0,12 -95%	0 -100%
	PM10	Moyenne annuelle 40 µg/m ³	0,06	0,01 -83%	< 0,01 -89%	< 0,01 -98%	< 0,01 -99%
	PM10	Nombre de jours dépassant 50 µg/m ³ > 35	0,46	0,30 -35%	0,28 -39%	0,05 -89%	0,01 -97%
	PM2.5	Moyenne annuelle 25 µg/m ³	0,09	0,01 -89%	< 0,01 -95%	< 0,01 -99%	< 0,01 -100%
Valeur cible	PM2,5	Moyenne annuelle 20 µg/m ³	0,49	0,25 -48%	0,22 -55%	0,01 -98%	< 0,01 -99%
Objectif de qualité de l’air	PM10	Moyenne annuelle 30 µg/m ³	0,53	0,36 -32%	0,34 -36%	0,08 -86%	0,02 -96%
	PM2.5	Moyenne annuelle 10 µg/m ³	335,53	333,59 -0,6%	333,29 -0,7%	331,95 -1,1%	331,04 -1,3%
Valeur guide OMS 2021	NO ₂	Moyenne annuelle 10 µg/m ³	339,88	339,88	339,88	339,88	339,88
	PM10	Moyenne annuelle 15 µg/m ³	323,66	321,08 -0,8%	320,77 -0,9%	319,22 -1,3%	317,98 -1,8%
	PM2,5	Moyenne annuelle 5 µg/m ³	339,88	339,88	339,88	339,88	339,88
	PM2,5	Nombre de jours	339,88	339,88	339,88	339,88	339,88

		dépassant 15 µg/m ³ > 3					
Ancienne valeur guide OMS 2005	PM10	Nombre de jours dépassant 50 µg/m ³ > 3	40,15	32,77 -16%	31,80 -21%	26,72 -33%	22,53 -44%
	PM10	Moyenne annuelle 20 µg/m ³	10,49	8,47 -19%	8,16 -22%	6,35 -39%	5,21 -50%
	PM2,5	Nombre de jours dépassant 25 µg/m ³ > 3	339,88	339,88	339,88	339,88	339,88

Figure 42 : Tableau récapitulatif des superficies potentiellement exposées à des dépassements de valeurs de gestion pour chacune des étapes de la ZFE-m

5. Conclusion

L'évolution naturelle du parc automobile prévoit déjà une baisse du nombre de véhicules les plus anciens et polluants, et la mise en place de la ZFE-m va accélérer ce renouvellement. Dès 2023, elle permettra une baisse supplémentaire de 1,4% des émissions NO_x par rapport à un renouvellement du parc naturel et cela va s'accroître jusqu'en 2028 pour atteindre une diminution supplémentaire des émissions de NO_x de 30%. Pour les autres polluants, la diminution supplémentaire des émissions atteindrait en 2028 14% pour les particules PM10 et PM2.5 à l'échappement, 11% pour les particules PM10 et PM2.5 d'usure et 14% pour le CO₂. Les diminutions de NO_x et particules à l'échappement sont plutôt imputables au renouvellement des véhicules alors que les baisses d'émissions de particules d'usure et de CO₂ sont plutôt liées au report modal.

D'ici 2028, les niveaux de dioxyde d'azote devraient diminuer en moyenne de 3,8 µg/m³, ceux de particules PM10 et PM2.5 baissent de respectivement 0,25 et 0,2 µg/m³. Ces diminutions sont beaucoup plus importantes à proximité des axes routiers importants comme l'axe autoroutier A35-A4.

Cela se traduit par une quasi-disparition de population potentiellement exposée à un dépassement de valeurs limites actuellement en vigueur de qualité de l'air. En 2028, il n'y a quasiment plus de superficie exposée à un dépassement de valeurs limites de qualité de l'air.

En 2023, environ 15 000 habitants sont potentiellement exposés à un dépassement de l'ancienne valeur guide OMS de 2005 de 20 µg/m³ (-39% par rapport à 2019) et ce chiffre passe à 6 000 (-76% par rapport à 2019) en 2028. En ce qui concerne l'ancienne valeur guide OMS de 2005 préconisant de ne pas dépasser 50 µg/m³ en moyenne journalière plus de 3 jours par an, une baisse de 16% de la population potentiellement exposée est simulée en 2023 puis atteindra 41% en 2028.

Dans le cadre de cette étude, il est difficile d'évaluer l'impact de la mise en place de la ZFE-m et de constater une baisse des populations potentiellement exposées sur la base des nouvelles valeurs guides OMS de 2021 car le fond de pollution utilisé dans le cadre de cette étude est supérieur à ces valeurs. On peut s'attendre à ce que d'ici 2028, ce fond de pollution diminue, permettant ainsi une baisse de population potentiellement exposée à ces valeurs guides OMS.

Ces évaluations confortent le choix de l'Eurométropole de Strasbourg, pour anticiper le durcissement des normes de qualité de l'air à venir, préfigurée par les recommandations de l'OMS, de proposer le déploiement de la ZFE-m sur le périmètre de l'ensemble du territoire et dans un calendrier incluant les véhicules Crit'Air 2. Seul ce dernier point crédibilise l'atteinte de niveaux de qualité de l'air conformes à la santé des populations.

V. IMPACT SOCIAUX ECONOMIQUES

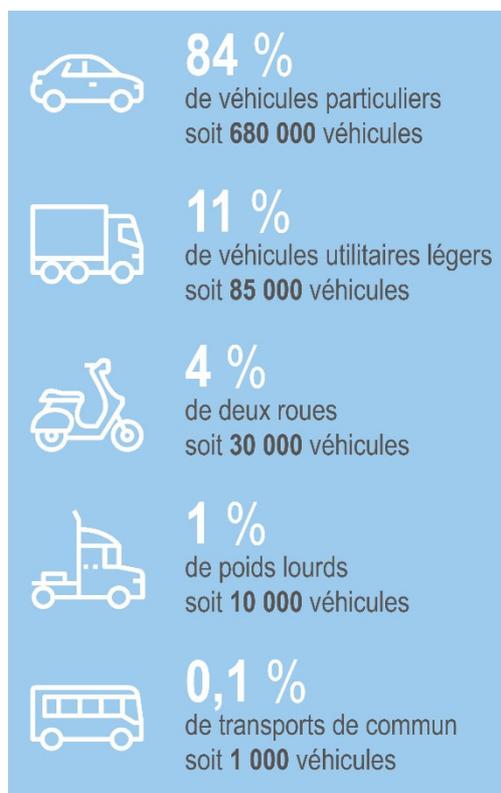
La zone à faibles émissions (ZFE) va permettre la **baisse de la pollution** et la **réduction des atteintes à la santé**. Les restrictions de circulation sur les véhicules les plus polluants vont également **toucher une large part des ménages et des entreprises**, non seulement de l'Eurométropole de Strasbourg, mais aussi du Bas-Rhin, et même au-delà.

Quels sont les impacts pour les populations ? **Combien sont-elles** ? De quelles **alternatives** disposent-elles ? C'est l'objet de ce **volet socio-économique de l'étude d'impact de la ZFE** qui vient compléter l'étude des **effets environnementaux et sanitaires**.

1) Combien de véhicules impactés dans le Bas-Rhin ?

a. 825 000 véhicules en circulation dans le Bas-Rhin

En 2019, la très grande majorité des quelques **800 000 véhicules immatriculés dans le Bas-Rhin** sont des véhicules particuliers (VP), soit **680 000 voitures**¹¹.



Parmi eux, 37% le sont dans l'Eurométropole, et 18% pour la seule ville de Strasbourg.

¹¹ D'après les données d'immatriculation du Service de la Donnée et des Études Statistiques (SDES) du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire. Pour les deux-roues motorisées, des estimations ont été réalisées d'après l'Enquête Mobilité menée sur le Bas-Rhin en 2019. Pour plus de détails, se référer à l'encadré « Le parc de véhicules du Bas-Rhin : de quoi parle-t-on ? ».

Ces résultats traduisent le poids démographique important de la métropole strasbourgeoise dans le Bas-Rhin. Pour autant, rapporté à l'individu, ils y révèlent également un taux de motorisation plus réduit. Celui-ci s'explique notamment par :

- La forte densité d'emploi, de services et d'équipements du quotidien qui permet de s'affranchir de la possession d'une voiture (ou tout du moins d'une seconde voiture dans le ménage) ;
- La proportion plus importante de ménages en situation de précarité au sein de l'Eurométropole par rapport au reste du territoire bas-rhinois.

Les taux d'équipement s'avèrent fortement varier d'un territoire à l'autre :

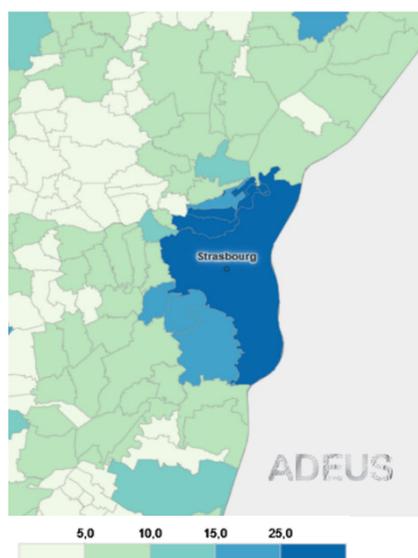
- Alors que dans **Strasbourg, Schiltigheim, et Bischheim**, on compte **plus d'un tiers de ménages non motorisés** ;
- La norme dans **Strasbourg et en 1ère couronne de l'Eurométropole correspond plus généralement à une voiture par ménage** (pour plus de la moitié) ;
- En **seconde couronne et dans le reste du département, la norme s'élève quant à elle à deux voitures par ménage** (pour plus de la moitié).

LE PARC DE VEHICULES DU BAS-RHIN : DE QUOI PARLE-T-ON ?

Le parc de véhicules du Bas-Rhin, utilisé comme référence pour évaluer l'impact de la ZFE, correspond à l'ensemble des véhicules immatriculés au 1er janvier 2020 dans le Bas-Rhin. Ces données sont issues du Service de la Donnée et des Études Statistiques (SDES) du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire. Seuls les véhicules à jour de leur contrôle technique et autorisés à circuler sont conservés.

Les deux-roues motorisées, qui ne font pour l'instant l'objet d'aucun contrôle technique, sont absentes de ce recensement. Des ordres de grandeurs sur le stock bas-rhinois ont été estimés d'après l'Enquête Mobilité réalisée en 2019 sur un échantillon représentatif de bas-rhinois. Si les résultats obtenus sur le stock ne peuvent rester qu'approximatifs, entre 20 000 et 40 000 véhicules estimés dans le Bas-Rhin, on sait en revanche que leur usage reste marginal – ils sont utilisés dans moins de 0,5% des quelques 4 millions de déplacements réalisés chaque jour par les habitants du Bas-Rhin.

Proportion de ménages non motorisés (Logements et résidences principales, Recensement de la population, Insee 2018) :



b. Une ZFE qui ne concerne pas les seul-es habitant-es de l'Eurométropole

Quotidiennement, **130.000 voitures bas-rhinoises sont utilisées pour réaliser des déplacements dans ou en lien avec l'Eurométropole de Strasbourg :**

- Ces véhicules appartiennent majoritairement à des habitant-es de l'Eurométropole, à plus de deux tiers, soit 90 000 véhicules ;
- Le reste du Bas-Rhin émet quant à lui 40 000 véhicules (un tiers).

L'utilisation de la voiture est d'autant plus forte que l'on s'éloigne du tissu urbain dense et que l'offre en transport en commun se disperse. Au sein de l'Eurométropole on compte :

- Seulement 2 strasbourgeois·e sur 10 qui utilisent la voiture dans l'Eurométropole au quotidien ;
- 3 sur 10 parmi les habitant-es de 1ère couronne ;
- Et 4 sur 10 parmi les habitant-es de 2nde couronne.

c. Des voitures qui ne circulent pas toutes quotidiennement

Dans un certain nombre de cas, l'utilisation de la voiture se fait pour des motifs non quotidiens (services métropolitains, loisirs, achats, etc.). Cela concerne un tiers des véhicules particuliers immatriculés dans le Bas Rhin.

Si cela permet de réduire le poids des impacts au quotidien, cela ne les fait toutefois pas disparaître. Concernant notamment **les véhicules du Bas Rhin hors Eurométropole de Strasbourg**, il est en réalité probable qu'à l'échelle de la semaine ou du mois la majorité d'entre eux aient circulé dans l'Eurométropole de Strasbourg.

d. Un impact marqué mais échelonné sur le parc de véhicules du Bas-Rhin

Les Crit'Air 5/NC et 4 représentent aujourd'hui une part limitée des parcs de véhicules particuliers et de véhicules utilitaires, du fait d'une baisse continue de leurs nombres depuis une dizaine d'année :

- Entre 2011 et 2019, les véhicules particuliers Crit'Air 5/NC ont en effet baissé de 75% dans le Bas-Rhin ; et les Crit'Air 4 de 40% ;
- Parmi les véhicules utilitaires légers, ils ont respectivement baissé de 75% et 30%.

C'est l'évolution logique d'un parc ancien, dont les premières mises en service datent d'avant 2010.

De ce fait, concernant les véhicules particuliers, on compte dans le parc 2019 de **l'Eurométropole de Strasbourg moins de 5% de Crit'Air 5/NC, et moins de 10% de Crit'Air 4**. Et ces chiffres baisseront encore d'ici 2023 et 2024.

Les chiffres sont similaires dans le reste du **Bas-Rhin** : en 2019, les **Crit'Air 5/NC ne représentent que 7% du parc de véhicules particuliers, et les Crit'Air 4 10%**.

Les **impacts de la ZFE-m resteront donc modérés à court terme**, en termes de nombres de véhicules.

A **moyen/long terme**, l'analyse des impacts de la ZFE Crit'Air 3 en 2025, et Crit'Air 2 en 2028, nécessite de prendre en compte le renouvellement des parcs. Celui-ci inclut :

- L'évolution « naturelle », qui poursuit les tendances passées ;
- L'évolution « induite » par la ZFE, comme les renouvellements contraints par les précédentes phases de la ZFE, les achats anticipés d'automobiles Crit'Air 1 et électriques, ou encore les changements de pratiques et les reports modaux¹².

Les projections permettent de prévoir un premier **bond important dans le nombre de véhicules impactés par la ZFE en 2026**, avec environ 69 000 véhicules – toutes catégories confondues VP, VUL et PL - nouvellement impactés par la ZFE Crit'Air 3 ; contre 24 000 lors de la phase précédente Crit'Air 4. La décroissance accélérée des ventes de véhicules diesel neufs, par anticipation des restrictions de la ZFE, pourrait toutefois réduire ce nombre.

Le **bond le plus important est attendu lors de la dernière phase de la ZFE, avec l'interdiction des Crit'Air 2** où environ 104 000 nouveaux véhicules seront impactés. C'est aussi à cette échéance que sont attendues les plus importantes baisses d'émissions de polluants et d'atteintes à la santé¹³.

Il est toutefois à souligner que l'impact va être fortement atténué par le système massif d'aide au report modal et à la conversion mis en place par l'Eurométropole à destination aussi bien des habitants que des acteurs socio-économiques.

¹² Se référer aux hypothèses présentées dans la partie « étude des impacts environnementaux et sanitaires de la ZFE-m »

¹³ D'après les résultats de l'étude des impacts environnementaux et sanitaires.

2) Quels impacts pour les déplacements pendulaires et professionnels ?

L'Eurométropole de Strasbourg compte 255 000 emplois, c'est-à-dire plus de la moitié des emplois du Bas-Rhin. Avec 170 000 emplois en son sein, Strasbourg compte à elle seule plus d'un tiers des emplois du Bas-Rhin et deux tiers des emplois de l'Eurométropole de Strasbourg.

a. De nombreuses alternatives pour les actifs qui résident et travaillent dans l'Eurométropole

70 % des 255 000 emplois occupés dans l'Eurométropole de Strasbourg le sont par ses propres habitants.

La très grande majorité – 80% – habite Strasbourg ou la Première Couronne :

- Plus de la moitié (55%) habite Strasbourg ;
- Un quart habite la Première Couronne ;
- Près de 95% d'entre eux (respectivement 95% et 90%) travaillent dans Strasbourg ou en Première Couronne.

Ces actifs utilisent encore fortement la voiture pour se rendre sur leurs lieux de travail :

- Cela concerne plus de 50% des actifs résidant en Première Couronne et travaillant à l'intérieur de celle-ci ou dans Strasbourg ;
- Bien qu'ils utilisent moins la voiture, les actifs résidant et travaillant dans Strasbourg sont néanmoins 30% à rejoindre leur lieu de travail en voiture.

Au total, plus de **60 000 actifs résidant à Strasbourg ou en Première Couronne**, et travaillant dans l'Eurométropole se rendent sur leur lieu de travail en voiture. D'autres moyens de déplacement leur sont souvent offerts : la marche à pied et le vélo permettent de réaliser facilement les distances de courtes distances, tandis que le réseau de transport urbain prend le relais efficacement sur les plus longues. Dans cette perspective, le développement très important du réseau programmé à l'horizon 2026 (tramway, BHNS, restructuration du réseau bus) va participer à l'atténuation des impacts.

Prenant la suite du 1er plan piéton qui a permis de redonner une vraie place aux piétons, un nouveau volet va se déployer de 2021 à 2030. En 11 axes, ce dernier prévoit des actions pour végétaliser l'espace public et l'adapter à toutes et à tous. Il comprend également en projets phare la réalisation de 3 nouvelles magistrales piétonnes : magistrale « Tour de la Grande-Ile », magistrale « Européenne » et magistrale « Franco-allemande ».

Aujourd'hui 1 déplacement sur 10 s'effectue en vélo. L'objectif est d'atteindre 1 déplacement sur 5 à l'horizon 2030. Pour y parvenir, la collectivité passe à la vitesse supérieure en s'attachant à faciliter l'usage du vélo grâce à la création de nouveaux services et à l'amélioration d'un réseau toujours plus cohérent et continu sur l'ensemble du territoire. Dans cette perspective, l'Eurométropole de Strasbourg déploie un ambitieux plan vélo : 100 millions d'euros d'investissement envisagés dans le réseau cyclable d'intérêt eurométropolitain d'ici 2026 ainsi que des aides à l'acquisition de vélos à assistance électrique en vigueur depuis juillet 2021.

Moins nombreux, les **habitants de Seconde Couronne représentent tout de même 20% de ces actifs et actives habitant et travaillant dans l'Eurométropole**. Le recours à la voiture est encore plus marqué

chez eux, du fait notamment d'une offre en transport en commun qui n'est pas aussi développée que dans le centre ou la Première Couronne de l'Eurométropole : 75% de ces habitants, soit quelques **25 000 personnes, se rendent sur leur lieu de travail en voiture**. Pour autant, là encore, des alternatives à la voiture peuvent être proposées, comme le transport à la demande (service Flex'Hop) étendu à toute la seconde couronne depuis mars 2021, ou encore les aides à l'achat de vélos électriques qui permettraient à ces actifs de faire du vélo sur de plus longues distances.

Flex'hop est un service de transports à la demande qui s'adresse aux 25 communes de seconde couronne de l'Eurométropole de Strasbourg. Il complète le service offert par les lignes de bus régulières. Ce service effectué par des minibus électriques permet des déplacements libres d'arrêt à arrêt. Depuis la dernière augmentation de l'offre en juin 2021, 270 arrêts de « Flexhop » maillent la métropole. Ce service est disponible tous les jours, de 5 heures du matin à minuit sur réservation. Il existe également Mobistras, un service de transport à la demande destiné aux personnes à mobilité réduite, dont les personnes âgées.

Concernant les vélos, on sait grâce à différentes enquêtes de mobilité qu'il y a une réticence de la part des citoyen·nes à utiliser le vélo pour plus de 10 km. L'aide à l'achat de Vélo à Assistance Électrique, ainsi que le déploiement de pistes cyclables et d'infrastructures permettent de répondre à cela. Cette politique d'accompagnement permet de s'adresser à toute la population, d'une part parce que l'aide s'appuie sur les coefficients familiaux, et d'autre part parce que l'on touche un périmètre assez large de personnes ne pouvant se déplacer à vélo mécanique sur des distances trop grandes.

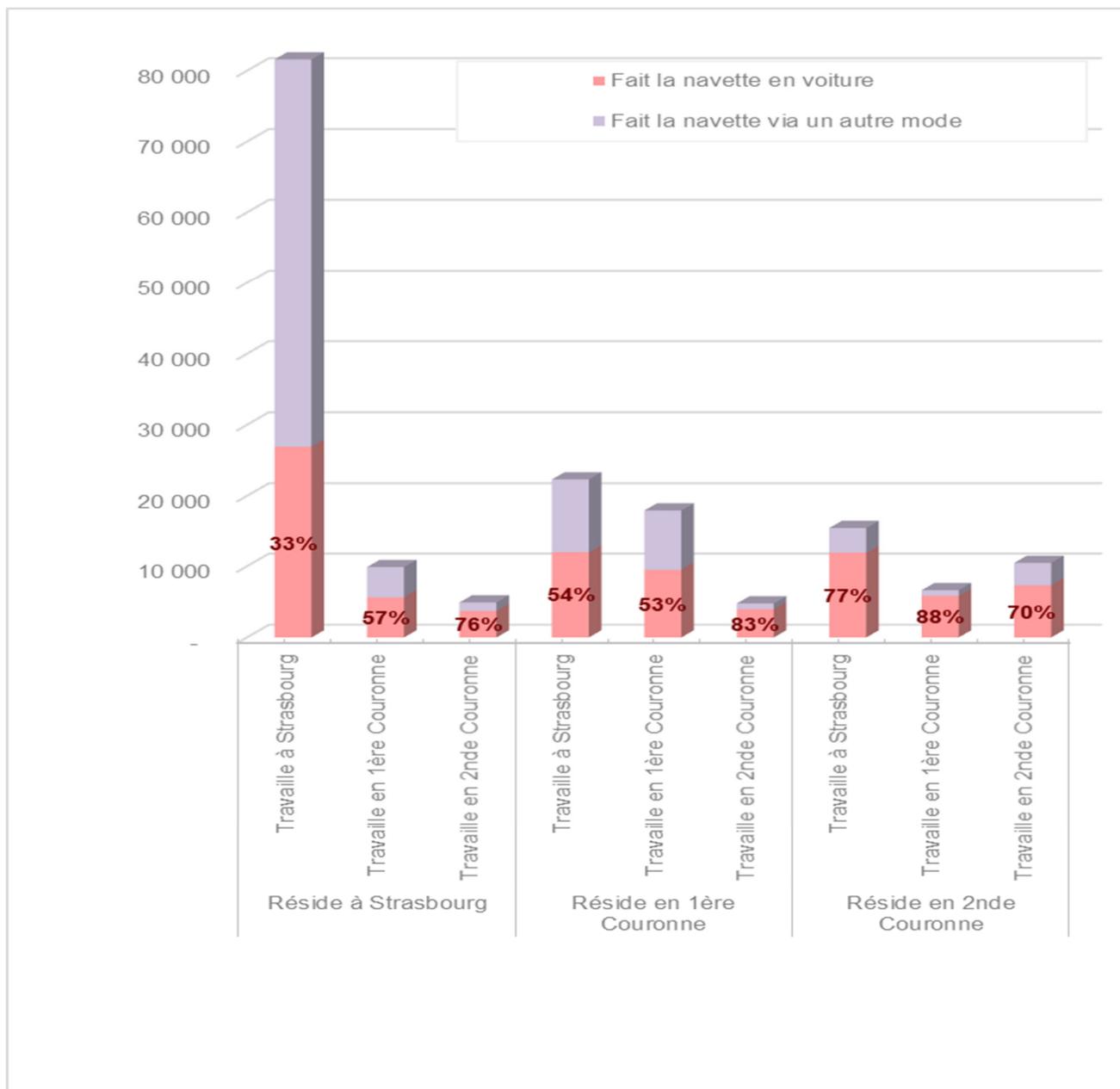
Par ailleurs, il leur est également possible de changer leurs modalités d'usage qu'ils font de la voiture, à travers le covoiturage ou l'autopartage (services Citiz & Yea !).

L'autopartage est particulièrement développé dans l'Eurométropole de Strasbourg qui possède une offre importante et bien maillée. Pour autant, cette déconnexion entre l'usage et la possession d'un véhicule s'est avant tout déployée dans les zones centrales, notamment là où des contraintes de stationnement rendent les stations d'autopartage particulièrement attractives. Le Réseau Citiz vous permet de louer une voiture en libre-service, près de chez vous, pour 1 heure, 1 jour ou plus. Les voitures Yea!, plus flexibles, sont accessibles en libre-service 24h/24, sans réservation, dans un périmètre défini.

Par ailleurs, l'arrivée prochaine du Réseau Express Métropolitain améliorera les liaisons TC entre la 2nde Couronne et le cœur urbain de l'Eurométropole, et offrira davantage de possibilités de report modal pour ces habitants de seconde couronne.

En effet, le Réseau Express Métropolitain européen, projet porté par l'Eurométropole de Strasbourg et la Région Grand Est, va permettre dès 2023 d'augmenter la fréquence des trains en gare ainsi que d'élargir les horaires de circulation le matin et le soir. De plus il facilitera les déplacements tangentiels dans l'agglomération sans forcément passer Strasbourg centre.

Répartition des actifs selon leurs lieux de travail et de résidence – parmi actifs occupés résidant et travaillant dans l’Eurométropole (Recensement de la population Insee 2018)



b. Une grande proportion de déplacements automobiles parmi les actifs qui résident en dehors mais travaillent dans l’Eurométropole

30% des 255 000 emplois occupés dans l’Eurométropole de Strasbourg le sont par des personnes qui résident en dehors de celle-ci. Un peu plus de **80 000 personnes¹⁴ doivent donc se rendre dans**

¹⁴ Ces 80 000 personnes ne se rendent pas chaque jour sur leur lieu de travail : télétravail, temps partiel, horaires décalés, vacances et maladies..., sont autant de facteurs qui font que chaque jour seuls 70% d’entre eux sont en présents sur le lieu de travail.

l'Eurométropole pour y travailler. Parmi elles, 80%, soit 60 000 personnes, utilisent préférentiellement la voiture :

- La très grande majorité d'entre elles travaillent à Strasbourg (50 000 personnes), et s'y rendent principalement en voiture, à hauteur de 70%, soit 30 000 personnes. Elles disposent en général d'alternatives performantes à la voiture, au moins pour la partie interne à l'Eurométropole de leurs déplacements. De plus, près d'un tiers de ces 30 000 personnes qui utilisent la voiture réside dans une commune qui sera desservie par le Réseau Express Métropolitain¹⁵ ferroviaire, comme Haguenau, ou encore Erstein, Brumath, et Obernai. En outre, les cars interurbains dont la fréquence et les amplitudes vont également augmenter dans le cadre du REM permettront de toucher une part encore plus importante de ces personnes.
- Les 30 000 personnes restantes se répartissent quasi équitablement entre la Première et la Seconde couronne de l'Eurométropole – respectivement 16 000 et 14 000 personnes –, et s'y rendent à près de 90% en voiture, soit l'équivalent de 28 000 personnes. Les alternatives à la voiture sont souvent moins efficaces pour ces liaisons entre l'extérieur et les couronnes de l'Eurométropole, notamment pour rejoindre la Seconde couronne. Toutefois, là encore, un quart de ces 28 000 personnes (6 000 personnes) qui utilisent leur voiture pourront bénéficier de la desserte du Réseau Express Métropolitain ferroviaire. La montée en puissance des cars interurbains permettront d'aller bien au-delà. Le covoiturage ou l'autopartage peuvent également constituer des alternatives efficaces pour ce genre de profils et de liaisons. De plus, les 270 arrêts de "Flexhop" couvrent un maillage assez fin de la seconde couronne, permettant de rejoindre le réseau de transport en commun.

c. Un usage presque exclusif de la voiture parmi les actifs qui résident dans l'Eurométropole mais travaillent à l'extérieur

Au sein de l'Eurométropole de Strasbourg, on compte également **27 000 habitants dont le lieu travail se trouve en dehors de celle-ci.**

A l'instar des entrants, ces sortants utilisent leurs voitures dans près de 80% des cas :

- Cette part est moindre chez les 14 000 actifs qui résident à Strasbourg, du fait d'un meilleur accès aux transports en commun (66% d'entre eux, soit 9 000 personnes, utilisent leur voiture) ;
- Cette part est en revanche plus importante en Première et Seconde Couronne :
 - 86% des 6 000 actifs concernés qui résident en 1ère couronne sortent en voiture (soit quelques 4 500 personnes) ;
 - 93% des 7 000 actifs concernés qui vivent en 2nde couronne sortent également en voiture (soit presque l'intégralité des 7 000 personnes).

Les réponses face aux impacts de la ZFE-m sont les mêmes que celles proposées pour les actifs du reste du Bas-Rhin travaillant dans l'Eurométropole, à savoir le report modal pour les liaisons avec le cœur

¹⁵ Sur la base de la liste des communes suivantes desservies par le Réseau Express Métropolitain : Barr, Benfeld, Bischwiller, Brumath, Dorlisheim, Duppiqheim, Duttlenheim, Erstein, Gries, Haguenau, Hochfelden, Hoerdt, Molsheim, Mommenheim, Obernai, Saverne, Sélestat, Weyersheim.

urbain, et le changement de comportement automobile lorsqu'il s'agit de rejoindre la 1^{ère} ou surtout la 2^{nde} couronne.

Des réflexions sont engagées avec la Région Grand Est pour l'accompagnement hors Eurométropole. De plus, dans le cadre du Réseau Express Métropolitain, un travail est mené pour mieux articuler le réseau interurbain au réseau urbain, et permettre au final des fréquences plus compatibles avec les autres modes de transports et des amplitudes horaires plus grande, pour s'adapter à chacun-e. Le REM permettra aux gens de rejoindre les gares par les bus avec des fréquences meilleures, en amont de l'Eurométropole, pour que les gens puissent se rabattre avant les stations trams sur un transport en commun performant. Par exemple, à Wasselonne, des parkings relais ont été installé, pour monter dans un car qui les emmènent ensuite vers Strasbourg. Une meilleure articulation interurbaine est visée. L'augmentation du volume de TER est en cours dans le cadre du développement du REM en collaboration entre l'EMS et la Région Grand Est.

d. Synthèse des actifs potentiellement impactés par la ZFE

Plus de **160 000 actifs circulent dans l'Eurométropole pour se rendre sur leurs lieux de travail**. Au fur et à mesure de la mise en place et du renforcement de la ZFE, une partie d'entre eux ne pourra plus y circuler avec son véhicule. Dans le détail cela concernerait :

- Jusqu'à 80 000 personnes parmi les actifs qui résident et travaillent au sein de l'Eurométropole de Strasbourg ;
- Jusqu'à 60 000 personnes parmi les actifs qui habitent en dehors l'Eurométropole de Strasbourg ;
- Jusqu'à 20 000 personnes parmi les actifs qui résident dans l'Eurométropole de Strasbourg mais qui en sortent pour aller travailler.

Pour une partie d'entre eux, il existe des alternatives modales ou des services permettant de sortir de l'autosolisme. Pour cela, l'Eurométropole accompagne les employeurs pour réaliser des plans de mobilités avec leurs salariés dans le cadre de la démarche Optimix. Elle comporte une phase de conseil, la mise à disposition d'une plateforme numérique permettant de réaliser le diagnostic de mobilité des salariés, d'envoyer des fiches individuelles d'itinéraires et de rédiger le plan d'actions. La démarche Optimix accompagne aussi les employeurs lors de l'animation de temps forts autour de la mobilité. L'objectif affiché d'Optimix est d'accompagner les salariés à changer de comportement de déplacement et à limiter les trajets en voiture seul.

e. Les actifs en horaires décalés : une dépendance à la voiture encore plus marquée

Un dixième des personnes travaillant dans l'Eurométropole, soit **25 000 personnes**, le font **en horaires décalés**. Et parmi elles, près d'un tiers réside en dehors de celle-ci.

Les **horaires d'arrivée et/ou de départ du lieu de travail ne permettent pas à ces actifs, ou très difficilement, de s'affranchir de la voiture** (prise de poste avant 6h30 ; fin de poste après 20h).

Les employés et les ouvriers sont les principaux concernés par ces horaires décalés : ils représentent quatre cinquième des personnes travaillant en horaires décalés dans l'Eurométropole.

S'il existe peu d'alternatives modales pour ces actifs, le changement peut en revanche là encore porter dans une certaine mesure sur l'usage qu'ils font de la voiture, à travers le covoiturage ou bien l'autopartage.

Les entreprises pour lesquelles travaillent ces actifs peuvent aussi faire appel au service Optimix de l'Eurométropole pour bénéficier d'un accompagnement dans l'élaboration d'un plan de mobilité.

Au 1er janvier 2021, 84 employeurs avaient signé une convention Optimix pour bénéficier de la plateforme numérique du même nom. A ces employeurs, 14 avaient adressé leur PDM et 11 avaient bénéficié de conseil sur la mobilité.

Pour une partie d'entre eux, trop contraints par l'usage de la voiture, des dérogations sont prévues, comme détaillé plus haut dans le document.

Enfin, pour ceux qui n'auront d'autres choix que de changer leurs véhicules, l'Eurométropole pourra apporter un soutien technique et financier en fonction de leurs niveaux de ressources.

f. Les professionnels dépendant d'un véhicule

Au-delà des déplacements pendulaires, près d'un quart des professionnels travaillant dans l'Eurométropole, soit 60 000 personnes, dépendent d'un véhicule pour l'exercice de leurs fonctions¹⁶.

Pour plusieurs de ces professions, le travailleur est financièrement responsable de l'achat de son véhicule si celui-ci n'était pas aux normes en vigueur. A l'échelle de l'Eurométropole, cela concernerait près d'un quart des professionnels dépendant d'un véhicule, soit 14 000 professionnels. Il s'agit principalement :

- De professionnels de santé et d'auxiliaires de vie (11 000 actifs concernés) ;
- D'artisans (3 000 actifs concernés).

A l'instar des actifs aux horaires décalés, le changement pour ces professionnels dépendant d'un véhicule ne va pas autant porter sur les possibilités de report modal que sur les changements de comportement vis-à-vis de la voiture, et, pour un certain nombre d'entre eux, dans le changement de véhicule. Là encore, l'Eurométropole pourra apporter son soutien technique et financier.

Grâce au lancement de l'Agence Locale pour le Climat qui assurera principalement la pédagogie du dispositif et l'accompagnement des usagers, des conseillers en mobilité permettront à ceux qui doivent se dessaisir d'un véhicule impacté par la ZFE-m d'échanger autour de leurs besoins de mobilité et d'être aidé dans leurs prises de décision, au cas par cas.

Enfin, l'Eurométropole continuera d'aider le déploiement de plan de mobilité dans les entreprises grâce à Optimix, pour sensibiliser au coût des différents modes de transports, et réfléchir à comment aider les salariés.

¹⁶ Parmi les 477 professions présentes dans le recensement général de la population, 130 professions sont retenues comme utilisant un véhicule pour l'exercice de leur fonction (d'après les travaux de l'APUR dans le cadre de l'étude d'impacts de la ZFE du Grand Paris)

3) Quels impacts sur les différents profils d'habitants au quotidien ?

Chaque jour, plus de **500 000 habitants du Bas-Rhin effectuent au moins un déplacement en lien avec l'Eurométropole**. Parmi eux, **300 000 le font en voiture**, soit près d'un **tiers des habitants du Bas-Rhin**¹⁷.

Le graphique ci-après présente la **répartition type**, sur **un jour de la semaine**, de **1 000 habitants du Bas-Rhin réalisant un déplacement en véhicule particulier en lien avec l'Eurométropole de Strasbourg**, selon le profil, la zone de résidence (Eurométropole / Hors Eurométropole), et la vignette Crit'Air du véhicule utilisé.

On se rend compte que :

- La ZFE aura un impact significatif en concernant la **moitié de ces habitants d'ici 2028** ;
- Pour autant, **l'ampleur des impacts de la ZFE sera très progressive** : 2% en 2023, 8% en 2024, 25% en 2025, puis 50% en 2028 ;
- La majeure partie des habitants impactés seront **localisés dans l'Eurométropole de Strasbourg** (deux tiers) ;
- Une **part importante des restrictions sera supportée par les actifs occupés** (ils représentent 70% des habitants directement impactés) ;
- Les **impacts sur la mobilité des retraités seront également conséquents** (ils correspondent à 18% des habitants directement impactés) ;
- Les **étudiants pourraient finalement être assez peu touchés** – en tout cas de manière directe – par les mesures de la ZFE (ils ne représentent que 4% des habitants directement impactés) ; notamment parce que la voiture n'est pas leur principal mode de transport et que la plupart de leurs lieux d'études bénéficient d'une très bonne desserte en transports en commun. On notera en revanche que, parmi ceux qui l'utilisent, 40% dépendent du véhicule d'une autre personne et donc de la vignette Crit'Air d'un tiers, et pourraient ainsi être touchés de manière indirecte par la ZFE ;
- Les **habitants au chômage et/ou recherche d'emploi ne représentent que 4% des habitants directement impactés**. A l'instar des étudiants, il est important de noter que 25% d'entre eux circulent sans utiliser leur propre véhicule, et pourraient donc être indirectement touchés par la ZFE.

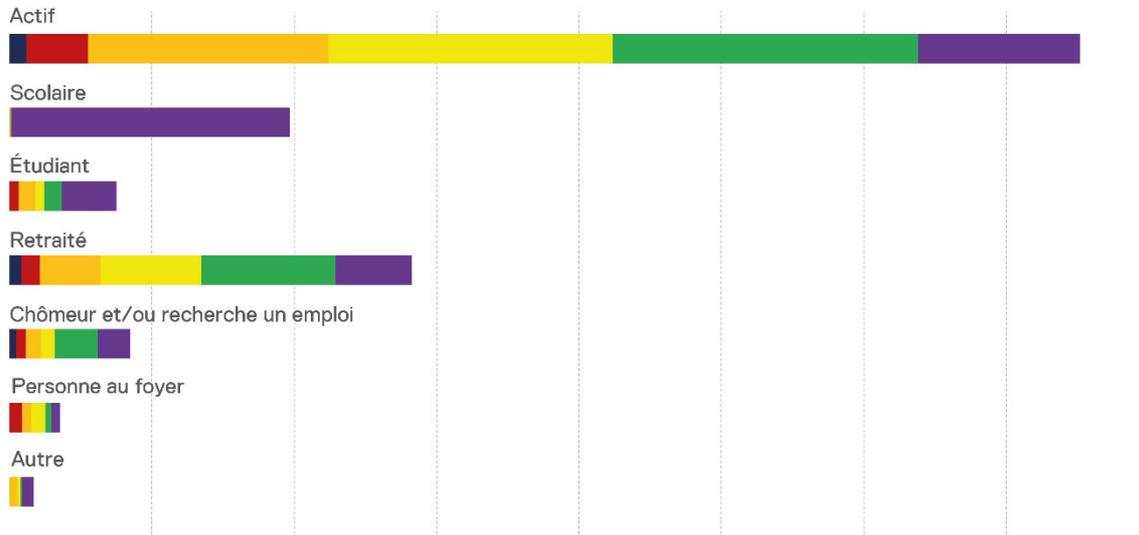
L'ENQUÊTE MOBILITÉ 2019 : QU'EST-CE QUE C'EST ?

Réalisée au cours du premier semestre 2019 auprès d'un échantillon représentatif de Bas-Rhinois, cette enquête décrit l'ensemble des déplacements des habitants du périmètre d'enquête sur un jour type de semaine. Cette enquête permet également de récupérer indirectement les vignettes Crit'Air des véhicules des ménages.

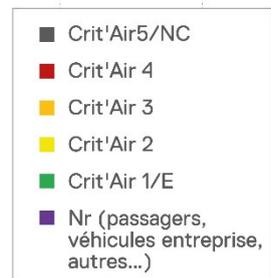
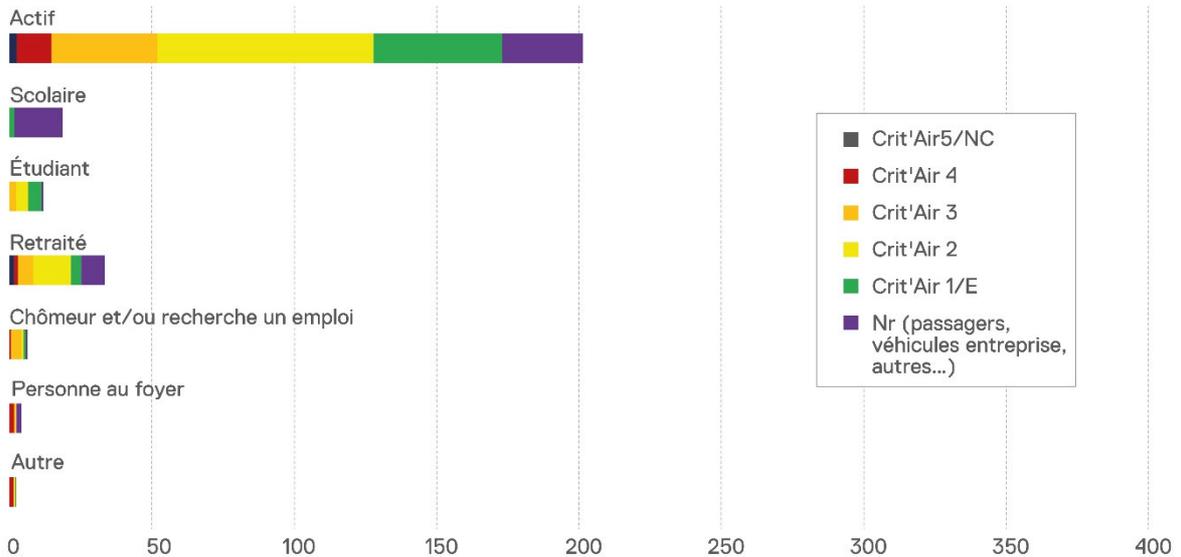
¹⁷ D'après l'Enquête Mobilité de 2019. L'ensemble des chiffres présentés dans cette partie sont issus de cette enquête. Se référer à l'encadré la présentant pour plus de détail.

RÉPARTITION TYPE, SUR UN JOUR DE LA SEMAINE, DE 1 000 HABITANTS DU BAS-RHIN SE DÉPLAÇANT DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG EN VÉHICULE PARTICULIER

HABITANTS DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG :



HABITANTS DU RESTE DU BAS-RHIN :



a. Les actifs occupés au cœur des déplacements automobiles : 48% des déplacements quotidiens en lien avec l'Eurométropole et 60% de ceux réalisés en voiture

Les actifs occupés sont les personnes qui génèrent le plus de déplacements au sein de l'Eurométropole de Strasbourg ; plus d'un million chaque jour. Les actifs habitant dans l'Eurométropole de Strasbourg correspondent à une part importante, qui restent toutefois équivalente à leurs poids démographiques. En revanche, deux tiers des relations entre l'extérieur de l'Eurométropole de Strasbourg et celle-ci sont réalisées par des actifs, alors que ces derniers ne représentent que 45% de la population. Dit autrement, les relations fonctionnelles entre l'Eurométropole et le reste du territoire sont d'abord liées au travail.

Or, la voiture occupe une place importante, notamment chez les actifs résidant en dehors de l'Eurométropole : près de trois quarts de leurs déplacements en lien avec l'Eurométropole sont réalisés en véhicule particulier. Chez les actifs résidant dans l'Eurométropole, cette proportion est d'environ 50%.

Au total, chaque jour, ce sont plus de **100 000 actifs résidant dans l'Eurométropole et près de 60 000 actifs résidant dans le reste du Bas-Rhin qui réalisent au moins un déplacement en voiture dans l'Eurométropole de Strasbourg**. Et dans les deux groupes, ces actifs automobilistes sont pour la très grande majorité les conducteurs de leurs propres véhicules - à hauteur de 85%.

Comme indiqué plus haut, de nombreuses alternatives à la voiture individuelle leur sont proposées : marche, vélo – à assistance électrique pour de plus longues distances –, transport en commun, ou bien covoiturage et autopartage.

b. Les scolaires : 16% des déplacements quotidiens en lien avec l'EMS et 8% de ceux réalisés en voiture

Avec 350 000 déplacements chaque jour, les scolaires forment la deuxième population la plus génératrice de déplacements au sein de l'Eurométropole de Strasbourg. Il s'agit majoritairement de scolaires résidant dans l'Eurométropole ; notamment parce que l'organisation des cartes scolaires n'est pas métropolitaine mais communale (ou intercommunale).

Les scolaires résidents de l'Eurométropole de Strasbourg s'y déplacent principalement à pied (50%), ou en transports en commun (25%) ; ils utilisent toutefois également la voiture dans 20% des cas. Les scolaires résidents dans le reste du Bas-Rhin utilisent quant à eux principalement les transports en commun pour leurs déplacements en lien avec l'Eurométropole de Strasbourg (50% d'entre eux), mais la voiture occupe également une place importante (utilisée dans 40% de leurs déplacements, soit deux fois plus que chez les scolaires résidents de l'Eurométropole de Strasbourg).

Au total, chaque jour, ce sont près de **30 000 scolaires résidant dans l'Eurométropole de Strasbourg, et près de 5 000 scolaires résidant dans le reste du Bas-Rhin qui réalisent au moins un déplacement en voiture dans l'Eurométropole de Strasbourg**. C'est autant de scolaires qui sont, si ce n'est conducteurs de leurs véhicules, dépendants du véhicule d'un tiers – essentiellement celui de leurs parents.

Le changement des modalités de déplacements de leurs parents pourra réduire les déplacements automobiles d'opportunité de ces scolaires, qui bénéficient par ailleurs de nombreuses alternatives efficaces, notamment pour rejoindre leurs lieux d'études (marche, vélo, et transport en commun).

La gratuité pour les moins de 18 ans du réseau de transport en commun de l'Eurométropole de Strasbourg (CTS) pourra également faciliter le report modal de certains de ces scolaires.

Munis de leur titre gratuit, c'est potentiellement plus de 80 000 jeunes qui peuvent bénéficier de la gratuité pour se déplacer au quotidien et en faire une habitude sur le long terme.

c. Les étudiants : 9% des déplacements quotidiens en lien avec l'EMS et 4% de ceux réalisés en voiture

Les étudiants génèrent près de 10% des déplacements dans l'Eurométropole de Strasbourg, soit 200 000 déplacements.

Si les étudiants privilégient la marche, les transports en commun ou encore le vélo dans une part importante de leurs déplacements, la voiture est également utilisée dans 15% des cas chez ceux résidant dans l'Eurométropole, et dans 30% des cas chez ceux vivant dans le reste du Bas-Rhin.

Au total, chaque jour, **10 000 étudiants résidant dans l'Eurométropole de Strasbourg et 3 000 étudiants résidant dans le reste du Bas-Rhin réalisent au moins un déplacement en voiture dans l'Eurométropole de Strasbourg.**

La qualité de desserte en transports en commun de la grande majorité des équipements universitaires permet d'envisager prioritairement un report modal encore plus large vers les transports en commun ainsi que vers les deux-roues motorisées ou non.

D'après le questionnaire administré auprès de 9 000 personnes dans le cadre de la conférence citoyenne "Santé, Climat: Quelles mobilités pour améliorer la qualité de l'air sur notre territoire ?", parmi les 18-29 ans, plus de 55% estiment que la ZFE aura un impact faible à moyen.

d. Les retraités : 16% des déplacements quotidiens en lien avec l'EMS et 17% de ceux réalisés en voiture

Les retraités génèrent 16% des déplacements dans l'Eurométropole de Strasbourg, avec près de 350 000 déplacements réalisés au quotidien.

Parmi les habitants de l'Eurométropole, les retraités réalisent chaque jour 15% de ces déplacements. C'est une part légèrement moindre que leur poids démographique établi à 20% et qui s'explique par une mobilité moindre, en particulier pour les plus de 75 ans. Parmi les habitants du reste du Bas-Rhin, les retraités émettent 10% des déplacements en lien avec l'Eurométropole de Strasbourg, soit une part également en deçà des 25% que représentent cette population dans le reste du Bas-Rhin.

Au total, chaque jour, ils sont **50 000 retraités dans le Bas-Rhin à réaliser au moins un déplacement en voiture dans l'Eurométropole de Strasbourg.**

Pour les retraités comme pour une grande majorité des habitants, l'essentiel du programme d'activité de la journée se déroule dans la proximité. Faciliter les déplacements à vélo ou l'acquisition d'un vélo à assistance électrique sont des premières alternatives, qui auront également un impact sur leur santé.

e. Les personnes au chômage : 6% des déplacements quotidiens en lien avec l'EMS et 6% de ceux réalisés en voiture

Les personnes au chômage ou en recherche d'emplois (PCRE) génèrent près de 150 000 déplacements chaque jour.

Les personnes au chômage ou en recherche d'emplois résidant dans le reste du Bas-Rhin se déplacent principalement en voiture ; cela correspond à 70% de leurs déplacements en lien avec l'Eurométropole de Strasbourg. Parmi les PCRE résidant dans l'Eurométropole de Strasbourg, si la marche à pied est priorisée (50% de leurs déplacements dans l'Eurométropole), ils utilisent aussi fréquemment la voiture de manière fréquente (40%).

Au total, chaque jour, **12 000 personnes au chômage ou en recherche d'emplois résidant dans l'Eurométropole de Strasbourg, et 2 000 personnes au chômage ou en recherche d'emplois résidant dans le reste du Bas-Rhin, réalisent au moins un déplacement en voiture dans l'Eurométropole de Strasbourg.** Et une grande partie d'entre eux sont conducteurs de leurs propres véhicules : respectivement 75% et 90% d'entre eux.

La tarification solidaire du réseau urbain de l'Eurométropole permet à ce profil d'habitants de bénéficier d'une alternative à la voiture sans générer de surcoût. Compte tenu du coût que représente l'usage d'une voiture, cela peut également participer à les réduire.

L'observatoire de la ZFE-m apportera un éclairage spécifique de l'impact de la ZFE-m sur ces publics comme sur celle de l'ensemble des publics les plus fragiles, pour mesurer l'impact de la ZFE-m et proposer le cas échéant des ajustements au dispositif.

f. Les personnes au foyer: 3% des déplacements quotidiens en lien avec l'EMS et 3% de ceux réalisés en voiture

Les personnes au foyer génèrent près de 70 000 déplacements en lien avec l'Eurométropole chaque jour. Celles résidant dans l'Eurométropole privilégient d'abord la marche à pied pour s'y déplacer (50% de leurs déplacements réalisés à pied) ; mais elles utilisent également souvent la voiture (pour 40% d'entre eux). Celles résidant dans le reste du Bas-Rhin l'utilisent pour leur part dans 95% des cas.

Au total, chaque jour, **5 000 personnes au foyer résidant dans l'Eurométropole de Strasbourg, et 1 000 résidant dans le reste du Bas-Rhin réalisent au moins un déplacement en voiture dans l'Eurométropole de Strasbourg.** Et pour la grande majorité – 80% –, elles le font en tant que conductrices de leurs propres véhicules.

4) Des profils plus vulnérables que d'autres

Certains profils d'habitants peuvent être identifiés comme plus vulnérables que d'autres en fonction de facteurs sociaux-économiques, tels que l'occupation principale, la taille et la composition du ménage auquel ils appartiennent, ou encore l'équipement automobile¹⁸.

Pour chacun d'entre eux, un accompagnement technique et financier doit leur permettre d'accéder autant que possible à des alternatives efficaces et compétitives par rapport à l'usage de la voiture, au-delà des aides qui existent déjà (telle que la tarification solidaire). Et s'il ne leur est toutefois pas possible de s'affranchir de la voiture, un accompagnement technique et financier doit également pouvoir leur être proposé pour pouvoir leur permettre de continuer d'avoir accès à la mobilité.

Le dispositif d'aides afférent à la mise en place de la ZFE-m a attaché une importance particulière à accompagner les personnes les plus vulnérables. Ainsi, les montants d'aides au changement de mobilité ou au changement de véhicules ont été défini suivant des strates de revenu fiscal de référence permettant d'apporter des montants beaucoup plus importants aux strates les plus faibles (par exemple jusqu'à 3500 € de prime à la conversion, complémentaire aux aides de l'Etat). Pour couvrir les restes à charge, il sera en outre possible de mobiliser le dispositif de micro-crédit mis en place par l'Etat.

a. Les ménages mono-motorisés davantage impactés

Parmi les ménages motorisés, les **ménages mono-motorisés** – trois quart des ménages à l'échelle de l'Eurométropole, un tiers dans le reste du Bas-Rhin – **sont susceptibles d'être davantage impactés** par la mise en place de la ZFE à court/moyen termes que les ménages disposant de plusieurs véhicules.

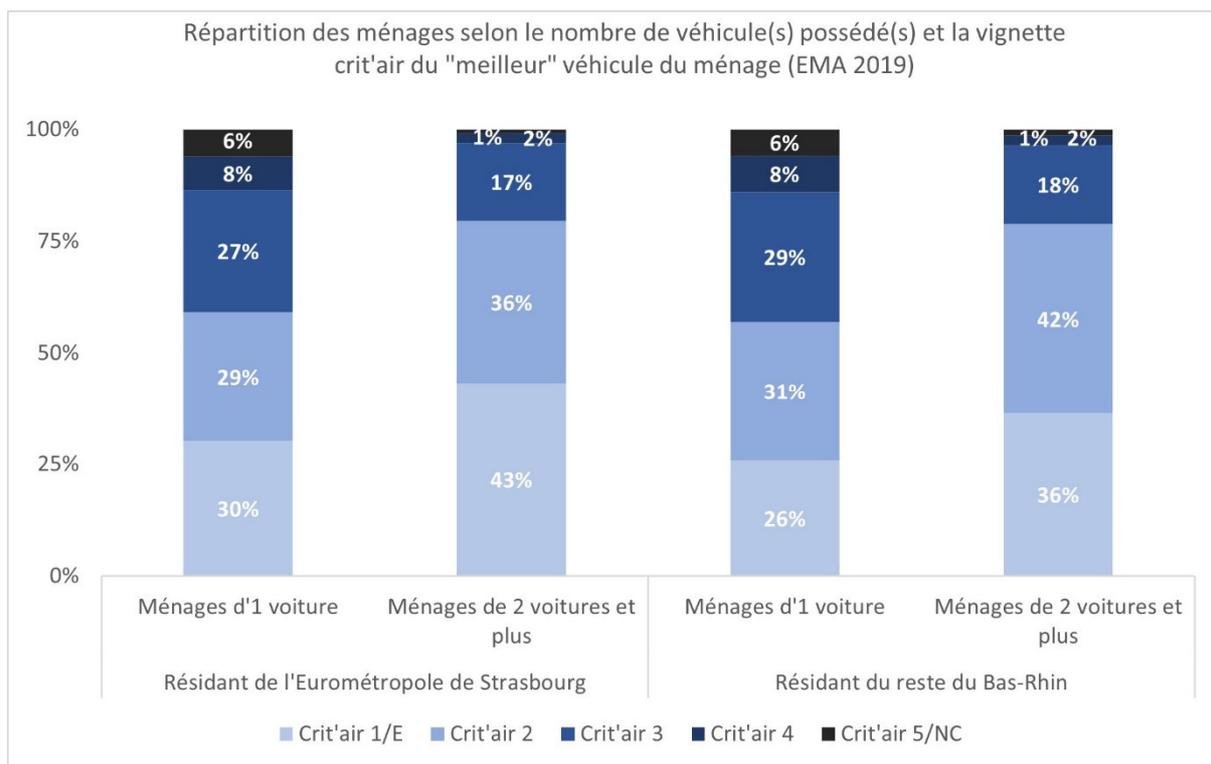
En effet, dans l'Eurométropole :

- 40 % des ménages avec une seule voiture disposent aujourd'hui d'un véhicule crit'air 3,4 ou 5/NC ;
- Contre 20% chez les ménages multi-motorisés.

A l'inverse, si l'on s'attache aux seuls véhicules Crit'air 1, autrement dit ceux qui ne seront pas impactés par la mise en place de la ZFE, on constate aujourd'hui que les **ménages mono-motorisés de l'Eurométropole sont moins bien équipés que les ménages multi-motorisés** :

- 30 % des ménages mono-motorisés disposent d'un véhicule Crit'air 1 ;
- Contre un peu plus de 40 % chez les ménages de deux voitures ou plus.

¹⁸ Les chiffres présentés dans cette partie sont issus de l'Enquête Mobilité de 2019. Se référer à l'encadré dédié pour plus de détails.



b. Impacts sur les personnes vivant seules et les familles monoparentales

Parmi les ménages mono-motorisés, les personnes vivant seules et les familles monoparentales seront les plus impactés par la mise en place de la ZFE à court et moyen terme.

Aujourd'hui, ils sont en effet plus de **40 % à disposer d'un véhicule unique classé Crit'air 3, 4 ou 5/NC**, (contre 30% en moyenne). De plus, ces **ménages font un usage important de leur véhicule** : ceux qui vivent dans l'Eurométropole effectuent en effet près de la moitié de leurs déplacements en voiture. Cette part modale de la voiture est plus élevée que chez les familles dites « classiques » de l'Eurométropole, de l'ordre de 40%.

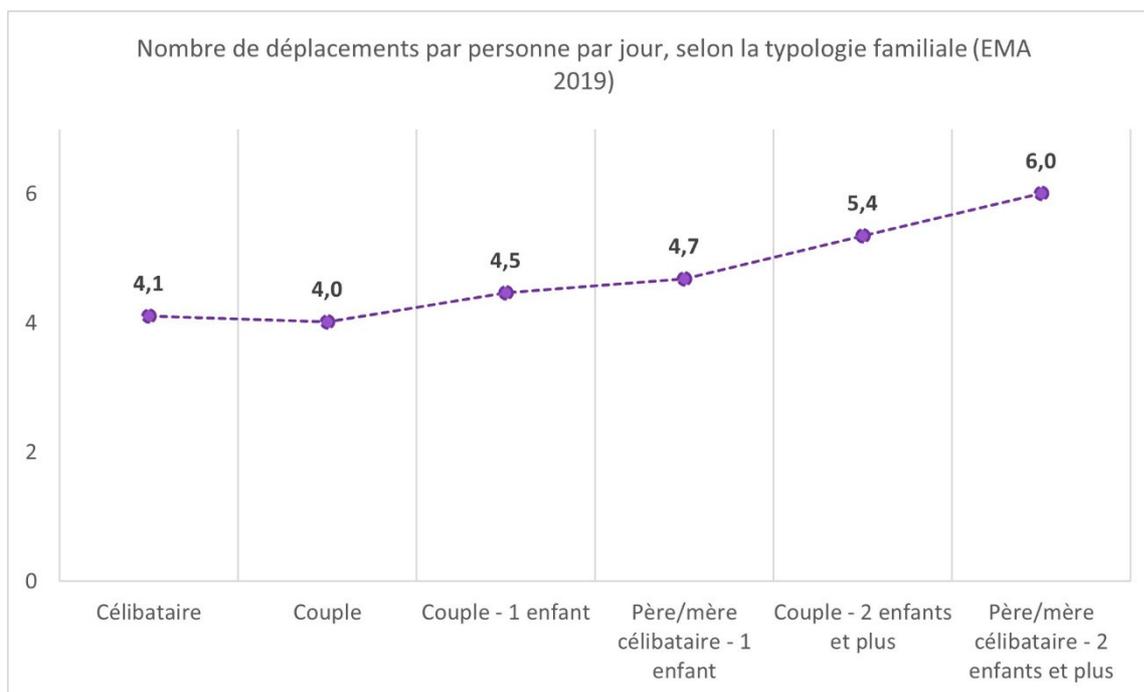
i. Parmi les personnes vivant seules, une surreprésentation de retraités aux revenus plus faibles que la moyenne

Parmi les personnes vivant seules, les **personnes retraitées sont surreprésentées** : elles correspondent à 42% de celles vivant dans le Bas-Rhin, contre un peu plus d'un quart dans la population totale.

Les **retraités célibataires ont des revenus plus faibles que la moyenne**, et plus faibles que les personnes retraitées en couple ; et ils sont 12% à disposer de véhicules Crit'air 4 ou 5/NC contre 7% chez les retraités en couple.

ii. Les familles monoparentales : des contraintes organisationnelles et financières qui pèsent sur les ménages

En France, les familles monoparentales représentent environ une famille française sur quatre en 2020 ; et 85% d'entre elles sont portées par des femmes. **Le seul parent de ces familles assume alors l'ensemble des déplacements** : travail, courses, accompagnement d'enfants (école, loisirs, etc.) ; **et se déplace alors davantage que les parents en couple.**



Un tiers de ces familles qui vivent avec le revenu d'une seule personne se retrouve en dessous du seuil de pauvreté en 2017 selon l'INSEE. À l'échelle du Bas-Rhin, on trouve en effet chez les familles monoparentales davantage de personnes au chômage que dans le reste de la population : 14 % chez les hommes, 17 % chez les femmes ; contre 6 % dans la population totale.

Et parmi les familles monoparentales actives, les 2/3 sont des employés, et 10% sont en temps partiels (13% chez les femmes, 8% chez les hommes).

c. Impacts sur les familles nombreuses

Parmi les ménages avec enfants, les familles avec plusieurs enfants sont susceptibles d'être plus impactées que les familles à enfant unique par la mise en place de la ZFE. Cela découle directement du fait qu'étant plus nombreuses, leurs relations avec l'Eurométropole de Strasbourg le sont également (cf graphique ci-avant).

5) **Quels impacts sur les activités économiques de l'Eurométropole ?**

L'Eurométropole de Strasbourg est le principal pôle économique du département du Bas-Rhin. Il concentre plus d'un emploi sur deux. La métropole regroupe également la moitié des établissements bas-rhinois :

- 30 % à Strasbourg ;
- 11 % en première couronne ;
- 9 % en deuxième couronne.

Ce sont majoritairement des établissements de moins de 10 salariés (93%) et de 10 à 49 salariés (5.7%).

a. Les filières

i. Les industries

Plus de 5 300 établissements relèvent de l'industrie, de la construction et des transports dans la métropole. Traditionnellement, les industries sont éloignées des zones densément peuplées et desservies en transports en commun. Cependant l'Eurométropole peut faire figure d'exception car ces activités sont principalement implantées à Strasbourg (notamment au centre-ville et à la Plaine des Bouchers bénéficiant de bonnes dessertes de transports en commun et au Port Autonome où les entreprises ont l'habitude de travailler ensemble, y compris sur les questions de mobilité), mais aussi à Illkirch-Graffenstaden, Schiltigheim, Bischheim avec de bonnes dessertes en tramway ou bus et Mundolsheim et Geispolsheim pour lesquelles également desservies par une offre bus. Ces entreprises génèrent des flux importants avec des branches particulièrement bien représentées :

- Les industries agro-alimentaires, avec des entreprises de renom dans des branches diversifiées : pâtisserie-chocolaterie, bière, charcuterie ;
- L'industrie pharmaceutique accompagnée du commerce de gros de produits pharmaceutiques
- L'industrie automobile et ses équipementiers ;
- Les équipements mécaniques et autres industries manufacturières ;
- Les industries du papier, l'édition-imprimerie.

ii. Transports et logistique

L'Eurométropole regroupe également plus de 1 000 établissements de transport-logistique (un peu plus de la moitié des unités présentes dans le département), et 15 000 emplois associés.

La logistique a fait l'objet de bouleversements profonds, liés au processus de massification des flux, d'externalisation des prestations logistiques à la hausse, de globalisation des systèmes d'information, de développement du e-commerce, de renforcement de la logistique multimodale... Ces évolutions ne sont pas sans conséquences sur l'organisation des entreprises et l'emploi. L'Eurométropole de Strasbourg a engagé un dialogue avec les principaux acteurs de cette filière pour les consulter et les informer en amont des évolutions réglementaires à venir.

Les activités liées au transport de voyageurs sont, avec la SNCF, la CTS et Alsace Croisières notamment, de très gros employeurs, dont les horaires de prises de poste ne bénéficient pas toujours d'alternatives à la voiture.

iii. Les activités tertiaires

Plus de la moitié des activités tertiaires implantées dans le Bas-Rhin sont concentrées dans l'Eurométropole de Strasbourg. Celle-ci compte en effet près de 22 000 établissements sur les 38 000 établissements bas-rhinois relevant des services (hors commerce, hôtellerie-restauration et transport-logistique). Ces activités, notamment celles liées au tertiaire supérieur comme les activités de recherche et développement, les activités spécialisées (juridiques, comptables, de gestion, d'architecture, d'ingénierie, de contrôle et d'analyses techniques) ; les activités financières et immobilières... sont généralement localisées dans des secteurs bien ou correctement desservis en transports en commun.

iv. L'artisanat

L'Eurométropole de Strasbourg compte également plus de 8 200 entreprises et établissements relevant de l'artisanat, qui emploient 28 000 salariés. La plupart sont de petites structures, 3 salariés en moyenne par entreprise, avec près de 9 établissements sur 10 qui ont moins de 6 salariés. Leurs besoins en véhicule utilitaire les rendent sensibles à la mise en place de la ZFE.

L'enquête réalisée par l'Eurométropole (voir ci-après) montre que près de 60 % des artisans déclarent utiliser leur véhicule personnel à des fins professionnelles. Compte tenu d'un développement massif de créations de très petites structures (micro-entreprises) ce phénomène risque de se développer encore davantage. Plus de 80 % des véhicules personnels des artisans, sont classés en Crit'Air 2 et plus et seront donc interdits de circulation au fil de l'application du calendrier d'exclusion de la ZFE.

v. Commerce et restauration

Avant COVID, le commerce et l'hôtellerie-restauration représentaient près de 10 000 établissements et près de 40 000 emplois dans l'Eurométropole de Strasbourg, avec notamment :

- Un peu moins de 1 500 commerces de gros (12% d'alimentaire) ;
- Un peu plus de 4 700 commerces de détail (23% alimentaire) ;
- 150 hôtels (équivalant à 9 000 chambres) ;
- 1 000 restaurants traditionnels

La métropole strasbourgeoise concentre la moitié des commerces et des hôtels-restaurants du Bas-Rhin. Un nombre important de petits commerces est implanté au centre-ville de Strasbourg. D'autres polarités commerciales majeures se distinguent autour de Cora à Vendenheim, Auchan à Illkirch-Baggersee et à Strasbourg-Hautepierre, et Leclerc à la Vigie. L'agglomération accueille les principales enseignes commerciales d'équipement de la maison, de culture-loisirs (Ikea, Castorama, Leroy Merlin, Brico dépôt, Boulanger, Darty...) ou encore automobiles (notamment au pôle automobile à Bischheim avec plus d'une dizaine de marques représentées).

57% des déplacements pour des achats dans l'Eurométropole le sont dans des petits et moyens commerces (et drive in), et 37% dans des « grands magasins, hypermarchés et leurs galeries marchandes ». Ils sont le fait d'habitants de l'Eurométropole dans 90% des cas. Pour rejoindre les petits et moyens commerces de l'Eurométropole, les habitants de celle-ci privilégient la marche à pied dans plus de 50% des cas et la voiture dans moins d'un tiers des cas, et le vélo pour 10%. En revanche, pour les déplacements vers les plus grandes surfaces, les eurométropolitains utilisent la voiture dans 55% des cas, la marche restant utilisée dans un cas sur trois, et les transports en commun dans 10% des cas.

b. Les zones d'activités

Les zones d'activités accueillent 6 000 établissements et 94 000 emplois, ce qui représente environ 14 % des établissements et 38 % des emplois de l'Eurométropole (avec une moyenne de près de 2 établissements et de 27 emplois à l'hectare). De telles proportions démontrent un attrait significatif en termes d'emploi. Les zones d'activités accueillent essentiellement des établissements de grande taille. Si elles accueillent seulement 20% des emplois de Strasbourg, elles accueillent en revanche 68% de ceux de la Première Couronne et 79% de ceux de la Seconde Couronne.

Leurs dessertes en transports en commun sont variables. Excellentes pour l'Espace Européen de l'Entreprise, le Parc d'Innovation d'Illkirch, d'autres zones d'activités sont moins bien desservies, même si la plupart d'entre elles bénéficient d'offres bus efficaces.

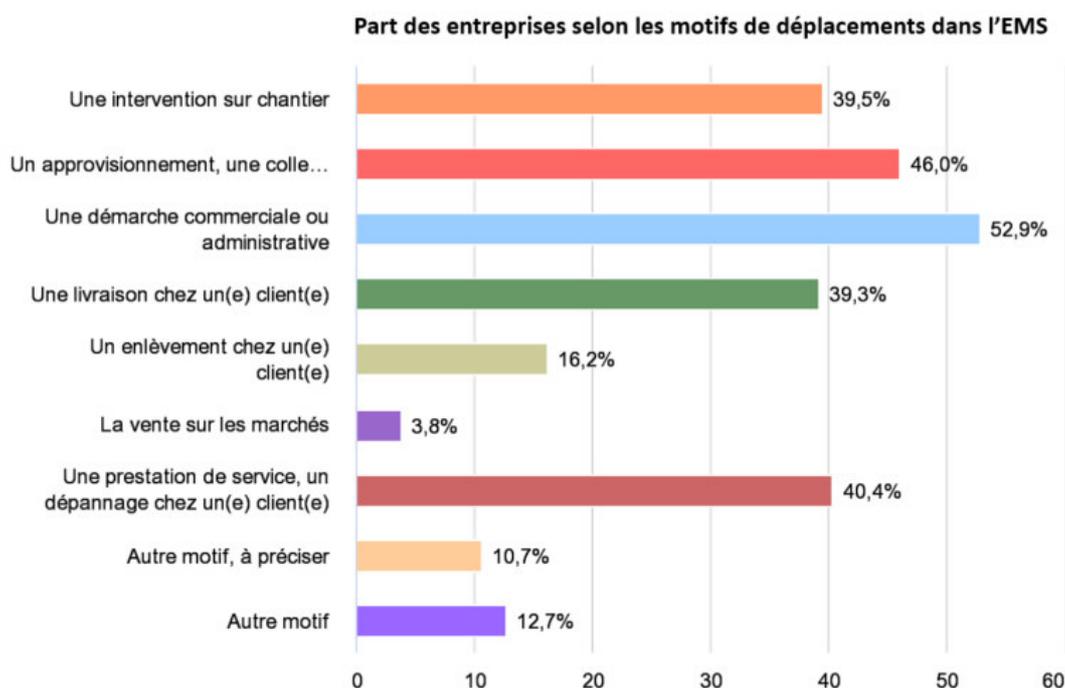
c. Ce que nous apprend la consultation du monde économique

La consultation mise en place sur la ZFE-m a permis de nombreux échanges avec le monde économique – échanges qui ont été enrichis par une enquête qui visait à faire un état des lieux du parc de véhicules professionnels des entreprises implantées en Alsace afin de préparer la mise en place de la Zone à Faibles Emissions mobilité. Une partie de l'étude était également consacrée aux usages des entreprises en matière de mobilités.

LA CONSULTATION AUPRÈS DES ENTREPRISES : QUELQUES ÉLÉMENTS DE MÉTHODOLOGIE

- Questionnaire diffusé auprès d'environ 18 500 entreprises avec relances téléphoniques réalisées par les chambres consulaires ;
- 1 130 réponses au total, dont 229 non exploitables (refus de la collecte de données, entreprises non implantées dans l'EMS et sans activité dans l'EMS) ;
- Les réponses de 901 entreprises utilisées pour analyser les résultats ;
- Attention : la représentativité des résultats est à mettre en regard avec la diversité de répondants par type de filière. Pour exemple et concernant les ressortissants de la CCI, on observe une sous-représentation du secteur des services et une surreprésentation du secteur du BTP.

Au moins une entreprise sur deux effectue des déplacements dans l'Eurométropole pour des démarches commerciales ou administratives. Viennent ensuite des raisons de déplacements qui sont plus ou moins directement liées à la nature de l'activité (intervention sur chantier, dépannage et prestation de service, ...).



Plus de la moitié des entreprises est équipée d'un unique type de véhicules, principalement de véhicules utilitaires légers ou de véhicules légers. Notons également que près d'une entreprise sur dix dispose de vélos (électriques ou non).

L'enquête révèle que sur l'ensemble du parc concerné, les véhicules récents et classés Crit'Air 2 sont largement majoritaires :

- 68 % des entreprises sont équipées de véhicules légers, dont 66 % classés en Crit'Air 2 ;
- 63 % sont équipées de véhicules utilitaires légers dont 70 % en Crit'Air 2 ;
- 15,5 % sont équipées de poids lourds dont 64 % en Crit'Air 2 ;
- 9 % sont équipées de 2 roues et porteurs motorisés dont 37 % en Crit'Air 2 ;
- 4 % sont équipées de vélos et vélos cargos non motorisés ou à assistance électriques.

La part de véhicules en location longue durée est importante pour les véhicules récents (Crit'Air 2, Crit'Air 1 et E). L'enjeu de l'anticipation dans le renouvellement du parc se pose ici, impliquant une communication régulière du calendrier de mise en œuvre auprès des entreprises.

Enfin, l'enquête a permis de montrer que l'usage d'un véhicule privé pour des trajets professionnels se fait dans environ 50 % des entreprises. Les entreprises qui ont le plus recours à cette pratique sont les TPE.

Outre le dispositif d'aide mis en place et auquel seront éligibles toutes les PME du territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, le dispositif de dérogations partagé avec le monde économique doit permettre d'assurer un juste équilibre entre amélioration de la qualité de l'air et poursuite de l'activité économique.

d. Des filières qui bénéficieront de la mise en place de la ZFE et de la politique de mobilités mise en place par l'Eurométropole de Strasbourg

Pour plusieurs filières, la politique de mobilités mise en place par l'Eurométropole de Strasbourg constitue une opportunité de développement. Ainsi, l'augmentation de l'usage du vélo fait vivre tout un écosystème de vendeurs, réparateurs, loueurs non seulement de vélos et vélos électriques, mais aussi d'accessoires. La filière automobile au sens large (des constructeurs et leurs sous-traitants jusqu'aux vendeurs et réparateurs) pourra également tirer parti du renouvellement classique du parc automobile, mais aussi du réemploi, duetrofit ou du recyclage des véhicules pour lesquels des filières dédiées pourront se mettre en place. De la même manière, le développement de bornes de recharges sur l'espace public ou sur les parkings des entreprises est une opportunité économique non seulement pour les distributeurs d'énergie mais aussi pour les entreprises capables d'accompagner les collectivités dans cette mise en œuvre. Enfin, il convient de rappeler que les lignes de tramway réalisées, les pistes et itinéraires cyclables, et les ouvrages d'art réalisés, sont autant de commandes publiques pour le secteur du BTP qui bénéficiera donc de cette politique de mobilités.

6) Quels impacts sur le rayonnement de l'Eurométropole ?

a. Assurer l'accessibilité pour assurer le rayonnement

Le rayonnement de l'Eurométropole de Strasbourg est lié aux services et équipements d'envergure métropolitaine qui y sont concentrés. L'installation de ces équipements est largement conditionnée par leur bonne accessibilité.

Historiquement cette accessibilité a été assurée par un réseau autoroutier performant qui permet de « rentrer » dans la ville, mais également par une gare et une gare TGV qui desservent le cœur de la métropole... et un aéroport à moins de 15 minutes de la gare de Strasbourg.

Une part importante de ces équipements bénéficie d'une bonne offre de transports en commun. Ainsi le cœur de métropole est accessible depuis une majorité de villes du département en transports en commun.

Un des enjeux de la mise en place de la Zone à Faibles Emissions est de maintenir un accès efficace, améliorer via les alternatives à la voiture individuelle, aux différents services et équipements métropolitains que des visiteurs ponctuels souhaiteraient atteindre.

b. Les visites ponctuelles des bas-rhinois dans l'Eurométropole : la voiture comme mode de transport principal

D'après l'enquête mobilité de 2019, chaque jour, près de **50 000 habitants du Bas-Rhin, hors Eurométropole, s'y rendent pour d'autres motifs que professionnels**¹⁹. Parmi eux :

- 20 000 le font au moins une fois pour réaliser des activités de loisirs ;
- 15 000 le font au moins une fois pour réaliser des achats ;

¹⁹ C'est-à-dire tous les déplacements qui ne sont pas réalisés dans le cadre de déplacements pendulaires, tels que les courses ou les démarches administratives réalisées au retour du travail par exemple.

- 7 000 le font au moins une fois pour réaliser des démarches.

Et près de **trois quarts de ces visiteurs ponctuels venus du Bas-Rhin rejoignent l'Eurométropole en voiture**, soit 35 000 personnes.

Ce chiffre est presque marginal à l'échelle de la journée. Cependant, si l'on considère que ces visiteurs ne se rendent dans l'Eurométropole qu'une fois par semaine, **cela implique plus de 200 000 personnes**, et si l'on considère qu'ils ne fréquentent l'Eurométropole que deux à trois fois par mois, ce sont **500 000 personnes qui sont concernées par ces déplacements apparemment rares**.

On peut raisonnablement penser que c'est en réalité la quasi-totalité de la population bas-rhinoise qui est concernée par des liaisons ponctuelles avec la métropole strasbourgeoise.

Une partie d'entre elles peut se tourner vers l'offre en transport en commun interurbain disponible sur le territoire (Fluo67, TER). Il est également possible d'utiliser les pôles d'échanges multimodaux en bordure de l'Eurométropole notamment dans le cadre du projet de Réseau expresse métropolitain avec la Région Grand Est, pour garer sa voiture et ensuite utiliser les services de transports métropolitains tels que les transports en commun ou le service Vel'Hop de location de vélo par exemple.

c. Au-delà des bas-rhinois, de nombreux autres visiteurs potentiellement impactés

L'Eurométropole, et particulièrement Strasbourg, sont connues pour **attirer de nombreux touristes** venus visiter le patrimoine architectural et culturel, ainsi que dans le cadre de grands évènements tel que celui du Marché de Noël :

- On estime à près de 2 millions le nombre de visiteurs pendant cette évènement ;
- Et sur l'année, quelques 10 millions de touristes viennent visiter Strasbourg.

La bonne **desserte ferroviaire de Strasbourg permet à de nombreux visiteurs de s'y rendre en train**. Il n'en reste pas moins qu'une **autre partie utilise sa voiture...** Pour eux, il s'agirait là encore de laisser leur véhicule à l'entrée de l'Eurométropole, au niveau des parking-relais, puis d'utiliser les services de transports métropolitains.

L'Eurométropole proposera aussi à partir du 1er janvier 2023 un dispositif qui permettra aux habitant-es, entreprises, visiteurs et visiteuses occasionnel-es, dont le véhicule ne serait pas aux normes, d'accéder à l'Eurométropole de façon ponctuelle.

Il prendra la forme d'un « Pass ZFE-m » utilisable plusieurs fois dans l'année, sur une durée de 24 à 48 heures à chaque utilisation. Ce dispositif, et notamment la fréquence maximale annuelle d'utilisation, sera approfondie en concertation, notamment avec le monde économique.

7) Synthèse de l'analyse socio-économique

La zone à faibles émissions mobilité va permettre d'améliorer la qualité de l'air et donc la qualité de vie dans l'Eurométropole de Strasbourg.

Sa mise en place va impliquer une forte évolution du parc de véhicules actuels, remplacés pour partie par des véhicules moins polluants, mais également des changements significatifs de pratiques de mobilités des habitants, usagers, acteurs économiques et visiteurs – réguliers ou occasionnels - de l’Eurométropole au profit des mobilités alternatives et décarbonées.

Les populations susceptibles d’être les plus impactées sont décrits dans la présente étude et peuvent être identifiées selon deux facteurs principaux.

Le premier est territorial. En effet, si les habitants du Cœur urbain et de Première couronne de l’Eurométropole disposent fréquemment d’alternatives à la voiture quand ils restent dans ce périmètre, il n’en est pas toujours de même en Seconde couronne et dans le reste du Bas-Rhin, dès lors que l’on s’éloigne du tissu urbain dense, que les distances augmentent, et que les niveaux de service en transport en commun diminuent (en lien avec la quantité de personnes desservies). L’engagement de l’Eurométropole dans un choc des mobilités avec des investissements totalisant 500 Millions d’euros au profit de l’extension et du renforcement des transports en commun à l’échelle de l’aire urbaine, mais aussi au développement de l’usage du vélo, permettra de renforcer ces alternatives. L’accompagnement financier significatif aux mobilités alternatives et à la conversion automobile représente également une mesure d’accompagnement de la ZFE-m. Il s’adresse à près de deux tiers des ménages de l’Eurométropole est éligible, ainsi qu’aux entreprises et acteurs socio-économique du territoire sous conditions.

Le second facteur est social. Selon le profil des personnes, les relations avec l’Eurométropole – tant sur leurs nombres que sur leurs modalités –, peuvent varier. Les premiers impacts concernent les quelques 160 000 actifs occupés du Bas Rhin (100 000 pour la seule Eurométropole) qui génèrent chaque jour 60% des déplacements réalisés en voiture dans l’Eurométropole. Pour autant, d’autres profils, certes moins nombreux, pourront être impactés davantage.. Les aides financière mises en place par l’Eurométropole sont sous condition de ressources, et prévoient les montants les plus élevés pour les ménages aux revenus les plus modestes, afin de limiter le reste à charge et leur permettre d’assumer les alternatives.

L’Eurométropole de Strasbourg est le principal pôle économique du département du Bas-Rhin. Il concentre plus d’un emploi sur deux. La métropole regroupe également la moitié des établissements bas-rhinois. Les entreprises seront donc aussi impactées et l’accompagnement en terme d’aides et d’infrastructures sera nécessaire pour permettre au tissu économique du territoire de s’adapter progressivement.

Si les impacts sur les déplacements du quotidien sont les plus visibles à première vue, les déplacements ponctuels soulèvent également des enjeux importants, de nature différente. En effet, s’ils n’ont peut-être pas autant de poids à l’échelle de l’individu, car répondent davantage à des besoins d’agrément, ils concernent en revanche davantage de personnes. En outre, ils participent activement au rayonnement de l’Eurométropole ; en cela, le maintien d’une bonne accessibilité, pour tous, apparaît comme un enjeu essentiel. Le dispositif de Pass ZFE-m apportera également une réponse adaptée à ces publics.

La concentration des services et des équipements permet de réduire de nombreuses distances qui peuvent alors souvent se faire à pied ou à vélo. D'une manière générale, plus de deux tiers des déplacements font moins de 3 kilomètres, ce qui montre le potentiel élevé de report modal vers la marche et le vélo. Les politiques de développement de l'offre cyclable actuellement engagées participent donc pleinement à l'atteinte de ces objectifs.

Pour les plus longues distances, l'offre en transport en commun prend le relais. C'est dans cette optique que s'inscrivent les réseaux structurants urbains (tramway mais aussi bus à haut niveau de service, bus urbains et transports à la demande (CTS)) et interurbain (Fluo67, TER) qui desservent l'Eurométropole. L'accès financier à ses services est garanti par la collectivité par l'existence de la tarification solidaire et la gratuité du réseau CTS pour les moins de 18 ans.

Les évolutions en cours de l'offre de transports en commun vont renforcer l'efficacité de ce mode. Les Services Express Métropolitains, la réservation d'une voie TC et covoiturage sur la M35, l'extension de lignes de Tramway, ou encore le renforcement des offres bus complémentaires aux réseaux structurants, sont autant de projets qui permettront d'améliorer encore davantage la desserte de l'Eurométropole et de répondre au plus grand nombre.

En complément des investissements au service des mobilités alternatives et des aides financières mise en place, les dérogations adaptées et limitées en nombre et en durée proposées apporteront une réponse à des situations spécifiques s'inscrivant dans des enjeux d'intérêt général et permettront de gérer la temporalité nécessaire pour mettre en œuvre les changements générés par la ZFE-m. Le Pass ZFE complètera en 2023 la liste de dérogations proposée dans ce dossier..

L'observatoire de la ZFE-m mise en place par l'Eurométropole en lien avec l'Adeus assurera l'évaluation régulière de la ZFE-m et de ses impacts tant environnementaux que socio-économiques. Il permettra à la collectivité, en lien avec les acteurs du territoire, de suivre la mise en œuvre de la ZFE-m et d'ajuster, le cas échéant, le dispositif présenté dans le présent dossier.

VI. ANNEXES

Annexe 1 : statistiques communales par polluant

VL = Valeur limite de qualité de l'air

VC = Valeur cible de qualité de l'air

OQA = Objectif de qualité de l'air

OMS = Valeur guide OMS

Dioxyde d'azote

Commune	Concentration NO ₂ en moyenne annuelle en µg/m ³			Surface potentiellement exposée à un dépassement en km ²		Population potentiellement exposée à un dépassement	
	Moyenne	Minimale	Maximale	VL 40 µg/m ³	OMS 10 µg/m ³	VL 40 µg/m ³	OMS 10 µg/m ³
Strasbourg	20	13	> 40	1.38	78.27	200	279 100
Schiltigheim	22	14	> 40	0.18	7.62	100	31 800
Illkirch-Graffenstaden	17	13	> 40	0.16	22.19	0	26 800
Lingolsheim	16	14	> 40	< 0.01	5.70	0	18 600
Bischheim	20	14	> 40	0.05	4.43	< 100	17 300
Ostwald	20	15	> 40	0.10	7.12	0	12 700
Hœnheim	20	16	> 40	0.02	3.39	0	11 000
Souffelweyersheim	21	16	> 40	0.11	4.52	< 100	7 900
Geispolsheim	15	11	> 40	0.22	22.07	0	7 500
Eckbolsheim	16	13	> 40	< 0.01	5.36	0	6 800
Wantzenau	14	13	> 40	0.02	25.40	0	5 800
Oberhausbergen	15	13	39	0.00	3.79	0	5 500
Vendenheim	17	12	> 40	0.17	16.21	0	5 500
Eschau	13	12	37	0.00	11.81	0	5 100
Fegersheim	15	12	> 40	0.03	6.22	0	5 700
Mundolsheim	17	13	> 40	0.04	4.27	0	4 700
Plobsheim	12	11	30	0.00	16.64	0	4 400
Reichstett	18	14	> 40	0.06	8.03	0	4 400
Wolfisheim	15	13	39	0.00	5.67	0	4 100
Holtzheim	15	13	31	0.00	6.91	0	3 600
Lampertheim	14	12	38	0.00	6.81	0	3 000
Lipsheim	12	12	> 40	< 0.01	4.96	0	2 600
Oberschaeffolsheim	13	12	34	0.00	7.67	0	2 300
Entzheim	15	13	> 40	0.03	8.34	0	2 300
Achenheim	13	12	25	0.00	6.10	0	2 100
Mittelhausbergen	16	13	37	0.00	1.73	0	1 900
Eckwersheim	13	12	23	0.00	7.55	0	1 300
Niederhausbergen	16	13	29	0.00	3.08	0	1 500
Blaesheim	13	11	> 40	0.02	10.23	0	1 300
Hangenbieten	13	12	20	0.00	4.21	0	1 500

Breuschwickersheim	13	12	26	0.00	5.15	0	1 300
Kolbsheim	13	12	18	0.00	3.42	0	900
Osthoffen	12	11	18	0.00	5.23	0	800

Particules PM10

En moyenne annuelle

Commune	Concentration PM10 en moyenne annuelle en $\mu\text{g}/\text{m}^3$			Surface potentiellement exposée à un dépassement en km^2				Population potentiellement exposée à un dépassement				
	Moyenn e	Minimal e	Maximal e	OMS 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Ex- OMS 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	OQA 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	VL 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$		OMS 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Ex- OMS 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	OQA 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	VL 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Strasbourg	18	16	> 40	78.07	6.61	0.23	0.03		279 100	21 600	0	0
Schiltigheim	19	16	40	7.62	0.79	0.07	0.00		31 800	2 000	0	0
Illkirch- Graffenstaden	17	16	> 40	22.19	0.54	0.04	0.02		26 800	500	0	0
Lingolsheim	18	16	27	5.70	0.13	0.00	0.00		18 600	200	0	0
Bischheim	18	16	38	4.43	0.20	0.02	0.00	17 300	400	0	0	
Ostwald	18	17	> 40	7.12	0.34	0.03	0.01		12 700	100	0	0
Hœnheim	18	17	36	3.39	0.11	0.01	0.00		11 000	100	0	0
Souffelweyershei m	18	17	38	4.52	0.28	0.05	0.00		7 900	< 100	0	0
Geispolsheim	17	15	33	18.43	0.48	0.01	0.00		7 500	< 100	0	0
Eckbolsheim	17	16	31	5.36	0.07	< 0.01	0.00		6 800	< 100	0	0
Wantzenau	16	15	24	24.58	0.02	0.00	0.00		5 800	0	0	0
Oberhausbergen	17	16	24	6.22	0.02	0.00	0.00	5 700	< 100	0	0	
Vendenheim	17	16	34	16.21	0.28	0.02	0.00		5 500	< 100	0	0
Eschau	16	15	24	3.79	0.02	0.00	0.00		5 500	< 100	0	0
Fegersheim	17	16	29	10.79	0.12	0.00	0.00	5 100	< 100	0	0	
Mundolsheim	17	16	39	4.27	0.10	0.02	0.00	4 700	< 100	0	0	
Plobsheim	16	15	22	8.03	0.01	0.00	0.00		4 400	< 100	0	0
Reichstett	18	16	40	10.60	0.19	0.03	0.00		4 400	< 100	0	0
Wolfisheim	17	16	24	5.67	0.03	0.00	0.00		4 100	< 100	0	0
Holtzheim	16	16	22	6.91	0.01	0.00	0.00		3 600	< 100	0	0
Lampertheim	16	16	23	6.81	< 0.01	0.00	0.00		3 000	0	0	0
Lipsheim	16	15	26	4.93	0.01	0.00	0.00		2 600	0	0	0
Oberschaeffolshei m	16	16	23	7.67	0.01	0.00	0.00		2 300	0	0	0
Entzheim	17	16	30	8.34	0.06	0.00	0.00		2 300	< 100	0	0
Achenheim	16	16	21	6.10	< 0.01	0.00	0.00		2 100	0	0	0
Mittelhausbergen	17	16	23	1.73	0.01	0.00	0.00		1 900	< 100	0	0
Eckwersheim	16	16	19	3.08	0.00	0.00	0.00		1 500	0	0	0

Niederhausbergen	17	16	21	4.21	< 0.01	0.00	0.00	1 500	0	0	0
Blaesheim	16	15	30	5.96	0.04	0.00	0.00	1 300	0	0	0
Hangenbieten	16	16	18	7.54	0.00	0.00	0.00	1 300	0	0	0
Breuschwickersheim	16	16	20	5.15	0.00	0.00	0.00	1 300	0	0	0
Kolbsheim	16	16	18	3.42	0.00	0.00	0.00	900	0	0	0
Osthoffen	16	15	17	4.78	0.00	0.00	0.00	800	0	0	0

En nombre de jour de dépassement

Commune	Nombre de jour de dépassement de la valeur moyenne journalière en PM10 de 50 µg/m ³			Surface potentiellement exposée à un dépassement en km ²		Population potentiellement exposée à un dépassement	
	Moyenne	Minimale	Maximale	Ancienne OMS 3 jours > 50 µg/m ³	VL 35 jours > 50 µg/m ³	Ancienne OMS 3 jours > 50 µg/m ³	VL 35 jours > 50 µg/m ³
Strasbourg	4	2	> 35	21.40	0.20	152 900	0
Schiltigheim	4	2	> 35	3.76	0.06	28 400	0
Illkirch-Graffenstaden	3	2	> 35	3.03	0.04	11 500	0
Lingolsheim	3	2	25	1.51	0.00	11 500	0
Bischheim	3	2	> 35	1.65	0.02	13 400	0
Ostwald	3	2	> 35	1.63	0.04	5 000	0
Hœnheim	3	2	> 35	0.66	0.01	2 400	0
Souffelweyersheim	3	2	> 35	0.72	0.05	900	0
Geispolsheim	2	2	> 35	1.43	< 0.01	1 500	0
Eckolsheim	2	2	35	0.45	0.00	1 600	0
Wantzenau	2	2	11	0.07	0.00	< 100	0
Oberhausbergen	2	2	11	0.07	0.00	100	0
Vendenheim	2	2	> 35	0.80	< 0.01	800	0
Eschau	2	2	13	0.24	0.00	400	0
Fegersheim	2	2	30	0.46	0.00	800	0
Mundolsheim	3	2	> 35	0.34	0.02	500	0
Plobsheim	2	2	11	0.47	0.00	1 300	0
Reichstett	3	2	> 35	0.76	0.02	1 300	0
Wolfisheim	2	2	15	0.11	0.00	100	0
Holtzheim	2	2	9	0.02	0.00	< 100	0
Lampertheim	2	2	10	0.03	0.00	< 100	0
Lipsheim	2	2	22	0.02	0.00	0	0
Oberschaeffolsheim	2	2	10	0.04	0.00	< 100	0
Entzheim	2	2	32	0.13	0.00	< 100	0
Achenheim	2	2	9	0.06	0.00	100	0

Mittelhausbergen	2	2	11	0.04	0.00	< 100	0
Eckwersheim	2	2	6	0.00	0.00	< 100	0
Niederhausbergen	2	2	5	0.01	0.00	< 100	0
Blaesheim	2	2	33	0.22	0.00	400	0
Hangenbieten	2	2	3	0.00	0.00	0	0
Breuschwickersheim	2	2	5	0.02	0.00	< 100	0
Kolbsheim	2	2	2	0.00	0.00	0	0
Osthoffen	2	2	2	0.00	0.00	0	0

Particules PM2.5

En moyenne annuelle

Commune	Concentration PM2.5 en moyenne annuelle en µg/m³			Surface potentiellement exposée à un dépassement en km²				Population potentiellement exposée à un dépassement			
	Moyenne	Minimale	Maximale	OMS 5 µg/m³	OQA 10 µg/m³	VC 20 µg/m³	VL 25 µg/m³	OMS 5 µg/m³	OQA 10 µg/m³	VC 20 µg/m³	VL 25 µg/m³
Strasbourg	12	11	> 25	78.27	78.27	0.22	0.05	279 100	279 100	0	0
Schiltigheim	13	11	> 25	7.62	7.62	0.06	< 0.01	31 800	31 800	0	0
Illkirch-Graffenstaden	12	11	> 25	22.19	22.19	0.04	0.02	26 800	26 800	0	0
Lingolsheim	12	11	18	5.7	5.7	0	0	18 600	18 600	0	0
Bischheim	13	11	25	4.43	4.43	0.02	0	17 300	17 300	0	0
Ostwald	12	11	> 25	7.12	7.12	0.03	0.01	12 700	12 700	0	0
Hœnheim	13	11	24	3.39	3.39	0.01	0	11 000	11 000	0	0
Souffelweyersheim	13	11	24	4.52	4.52	0.05	0	7 900	7 900	0	0
Geispolsheim	11	10	22	22.07	21.06	< 0.01	0	7 500	7 500	0	0
Eckbolsheim	12	11	20	5.36	5.36	0	0	6 800	6 800	0	0
Wantzenau	11	11	16	25.4	25.4	0	0	5 800	5 800	0	0
Fegersheim	12	11	19	6.22	6.22	0	0	5 700	5 700	0	0
Oberhausbergen	12	11	16	3.79	3.79	0	0	5 500	5 500	0	0
Vendenheim	11	11	22	16.21	16.21	0.01	0	5 500	5 500	0	0
Eschau	11	11	16	11.81	11.81	0	0	5 100	5 100	0	0
Mundolsheim	12	11	25	4.27	4.27	0.02	0	4 700	4 700	0	0
Reichstett	12	11	> 25	8.03	8.03	0.03	0	4 400	4 400	0	0
Plobsheim	11	10	15	16.64	16.46	0	0	4 400	4 400	0	0
Wolfisheim	11	11	16	5.67	5.67	0	0	4 100	4 100	0	0
Holtzheim	11	11	15	6.91	6.91	0	0	3 600	3 600	0	0
Lampertheim	11	11	15	6.81	6.81	0	0	3 000	3 000	0	0
Lipsheim	11	11	18	4.96	4.96	0	0	2 600	2 600	0	0
Oberschaeffolsheim	11	11	15	7.67	7.67	0	0	2 300	2 300	0	0
Entzheim	11	11	20	8.34	8.34	0	0	2 300	2 300	0	0

Achenheim	11	11	14	6.1	6.1	0	0	2 100	2 100	0	0
Mittelhausbergen	12	11	16	1.73	1.73	0	0	1 900	1 900	0	0
Niederhausbergen	11	11	14	3.08	3.08	0	0	1 500	1 500	0	0
Hangenbieten	11	11	12	4.21	4.21	0	0	1 500	1 500	0	0
Eckwersheim	11	11	13	7.55	7.55	0	0	1 300	1 300	0	0
Blaesheim	11	10	19	10.23	7.5	0	0	1 300	1 300	0	0
Breuschwickersheim	11	11	14	5.15	5.15	0	0	1 300	1 300	0	0
Kolbsheim	11	11	12	3.42	3.42	0	0	900	900	0	0
Osthoffen	11	10	12	5.23	4.8	0	0	800	800	0	0

En nombre de jour de dépassement

Commune	Nombre de jour de dépassement de la valeur moyenne journalière en PM2.5 de 25 µg/m ³			Surface potentiellement exposée à un dépassement en km ²		Population potentiellement exposée à un dépassement	
	Moyenne	Minimale	Maximale	OMS 3 à 4 jours > 15 µg/m ³	Ex-OMS 3 jours > 25 µg/m ³	OMS 3 à 4 jours > 15 µg/m ³	Ex-OMS 3 jours > 25 µg/m ³
Strasbourg	30	23	> 100	78.27	78.27	279 100	279 100
Schiltigheim	32	24	> 100	7.62	7.62	31 800	31 800
Illkirch-Graffenstaden	29	23	> 100	22.19	22.19	26 800	26 800
Lingolsheim	30	24	62	5.7	5.7	18 600	18 600
Bischheim	31	24	> 100	4.43	4.43	17 300	17 300
Ostwald	32	26	> 100	7.12	7.12	12 700	12 700
Hœnheim	31	26	> 100	3.39	3.39	11 000	11 000
Souffelweyersheim	32	25	> 100	4.52	4.52	7 900	7 900
Geispolsheim	27	23	> 100	22.07	22.07	7 500	7 500
Eckbolsheim	29	24	90	5.36	5.36	6 800	6 800
Wantzenau	24	23	43	25.4	25.4	5 800	5 800
Fegersheim	28	24	73	6.22	6.22	5 700	5 700
Oberhausbergen	27	24	47	3.79	3.79	5 500	5 500
Vendenheim	27	24	> 100	16.21	16.21	5 500	5 500
Eschau	26	23	45	11.81	11.81	5 100	5 100
Mundolsheim	30	24	> 100	4.27	4.27	4 700	4 700
Reichstett	28	24	> 100	8.03	8.03	4 400	4 400
Plobsheim	25	23	43	16.64	16.64	4 400	4 400
Wolfisheim	26	24	46	5.67	5.67	4 100	4 100
Holtzheim	25	24	41	6.91	6.91	3 600	3 600
Lampertheim	26	24	41	6.81	6.81	3 000	3 000
Lipsheim	25	23	60	4.96	4.96	2 600	2 600

Oberschaeffolsheim	25	24	38	7.67	7.67	2 300	2 300
Entzheim	25	24	85	8.34	8.34	2 300	2 300
Achenheim	25	24	38	6.1	6.1	2 100	2 100
Mittelhausbergen	28	24	43	1.73	1.73	1 900	1 900
Niederhausbergen	26	24	35	3.08	3.08	1 500	1 500
Hangenbieten	25	23	32	4.21	4.21	1 500	1 500
Eckwersheim	25	24	32	7.55	7.55	1 300	1 300
Blaesheim	24	23	81	10.23	10.23	1 300	1 300
Breuschwickersheim	25	23	35	5.15	5.15	1 300	1 300
Kolbsheim	24	23	31	3.42	3.42	900	900
Osthoffen	24	23	31	5.23	5.23	800	800

Annexe 2 : parc statique communal – SDES

Commune	Crit'Air E	Crit'Air 1	Crit'Air 2	Crit'Air 3	Crit'Air 4	Crit'Air 5	Non classées
Achenheim	6	451	750	405	126	25	66
Bischheim	25	2 762	6 233	2 716	958	205	284
Blaesheim	3	251	339	232	84	23	40
Breuschwickersheim	3	248	331	227	78	20	41
Eckbolsheim	18	1 258	2 160	1 153	400	69	134
Eckwersheim	9	278	381	252	82	19	33
Entzheim	14	525	1 357	461	175	27	58
Eschau	20	1 025	1 418	973	278	59	139
Fegersheim	11	1 038	1 584	1 008	296	64	137
Geispolsheim	35	1 305	2 506	1 500	487	105	185
Hangenbieten	10	382	793	315	91	21	34
Hœnheim	34	2 248	2 578	1 812	579	105	204
Holtzheim	9	666	955	606	175	43	62
Illkirch-Graffenstaden	153	4 694	7 183	4 054	1 280	230	479
Kolbsheim	3	188	330	180	57	7	34
Lampertheim	15	679	884	582	156	29	65
Lingsolsheim	25	2 640	3 834	2 958	1 012	191	322
Lipsheim	10	520	656	442	114	27	54
Mittelhausbergen	3	470	474	294	72	12	41
Mundolsheim	24	1 026	1 672	915	238	53	109
Niederhausbergen	9	363	602	261	79	21	41
Oberhausbergen	24	1 024	1 233	760	218	42	96
Oberschaeffolsheim	14	497	614	364	93	24	62
Osthoffen	3	152	215	141	38	11	20
Ostwald	24	1 687	2 748	2 048	670	157	243
Plobsheim	25	729	1 115	793	237	50	106
Reichstett	19	847	1 511	772	198	53	110
Schiltigheim	62	3 478	6 912	4 741	1 880	434	519
Souffelweyersheim	32	1 991	2 406	1 317	364	87	131
Strasbourg	854	28 937	46 084	33 865	12 635	3 220	3 917
Vendenheim	15	1 131	1 692	1 079	298	65	134
La Wantzenau	30	1 271	1 787	945	303	50	146
Wolfisheim	16	723	1 134	905	332	118	102

Annexe 3 : statistiques communales par polluant pour chacun des scénarios

VL = Valeur limite de qualité de l'air

VC = Valeur cible de qualité de l'air

OQA = Objectif de qualité de l'air

OMS = Valeur guide OMS

Dioxyde d'azote

Année 2023 – interdiction Crit'Air 5

Commune	Concentration NO ₂ en moyenne annuelle en µg/m ³			Surface potentiellement exposée à un dépassement en km ²		Population potentiellement exposée à un dépassement	
	Moyenne	Minimale	Maximale	VL 40 µg/m ³	OMS 10 µg/m ³	VL 40 µg/m ³	OMS 10 µg/m ³
Strasbourg	18	12	> 40	0.48	78.27	< 100	279 100
Schiltigheim	19	13	> 40	0.08	7.62	< 100	31 800
Illkirch-Graffenstaden	15	12	> 40	0.06	22.19	0	26 800
Lingolsheim	15	13	33	0	5.7	0	18 600
Bischheim	18	13	> 40	0.02	4.43	< 100	17 300
Ostwald	17	14	> 40	0.04	7.12	0	12 700
Hœnheim	18	15	> 40	0.01	3.39	0	11 000
Souffelweyersheim	18	15	> 40	0.06	4.52	0	7 900
Geispolsheim	14	11	> 40	0.02	22.07	0	7 500
Eckbolsheim	15	13	> 40	< 0.01	5.36	0	6 800
Wantzenau	13	12	37	0	25.4	0	5 800
Fegersheim	14	12	> 40	< 0.01	6.22	0	5 700
Oberhausbergen	14	12	30	0	3.79	0	5 500
Vendenheim	15	12	> 40	0.06	16.21	0	5 500
Eschau	13	11	30	0	11.81	0	5 100
Mundolsheim	16	13	> 40	0.03	4.27	0	4 700
Reichstett	16	13	> 40	0.03	8.03	0	4 400
Plobsheim	12	11	24	0	16.64	0	4 400
Wolfisheim	14	12	30	0	5.67	0	4 100
Holtzheim	14	12	24	0	6.91	0	3 600
Lampertheim	13	12	30	0	6.81	0	3 000
Lipsheim	12	11	34	0	4.96	0	2 600
Oberschaeffolsheim	13	12	25	0	7.67	0	2 300
Entzheim	14	12	> 40	< 0.01	8.34	0	2 300
Achenheim	12	12	21	0	6.1	0	2 100
Mittelhausbergen	15	13	29	0	1.73	0	1 900
Niederhausbergen	14	13	23	0	3.08	0	1 500
Hangenbieten	12	12	17	0	4.21	0	1 500

Eckwersheim	13	12	22	0	7.55	0	1 300
Blaesheim	12	11	> 40	< 0.01	10.23	0	1 300
Breuschwickersheim	12	12	21	0	5.15	0	1 300
Kolbsheim	12	12	17	0	3.42	0	900
Osthoffen	11	11	15	0	5.23	0	800

Année 2024 – interdiction Crit’Air 4

Commune	Concentration NO ₂ en moyenne annuelle en µg/m ³			Surface potentiellement exposée à un dépassement en km ²		Population potentiellement exposée à un dépassement	
	Moyenne	Minimale	Maximale	VL 40 µg/m ³	OMS 10 µg/m ³	VL 40 µg/m ³	OMS 10 µg/m ³
Strasbourg	18	12	> 40	0.4	78.27	0	279 100
Schiltigheim	19	13	> 40	0.07	7.62	< 100	31 800
Illkirch-Graffenstaden	15	12	> 40	0.05	22.19	0	26 800
Lingolsheim	15	13	31	0	5.7	0	18 600
Bischheim	17	13	> 40	0.02	4.43	0	17 300
Ostwald	17	14	> 40	0.03	7.12	0	12 700
Hœnheim	17	14	> 40	0.01	3.39	0	11 000
Souffelweyersheim	18	15	> 40	0.06	4.52	0	7 900
Geispolsheim	13	11	> 40	< 0.01	22.07	0	7 500
Eckbolsheim	14	12	> 40	< 0.01	5.36	0	6 800
Wantzenau	13	12	35	0	25.4	0	5 800
Fegersheim	14	12	38	0	6.22	0	5 700
Oberhausbergen	14	12	28	0	3.79	0	5 500
Vendenheim	15	12	> 40	0.05	16.21	0	5 500
Eschau	12	11	28	0	11.81	0	5 100
Mundolsheim	15	12	> 40	0.02	4.27	0	4 700
Reichstett	16	13	> 40	0.03	8.03	0	4 400
Plobsheim	12	11	23	0	16.64	0	4 400
Wolfisheim	13	12	28	0	5.67	0	4 100
Holtzheim	13	12	23	0	6.91	0	3 600
Lampertheim	13	12	28	0	6.81	0	3 000
Lipsheim	12	11	31	0	4.96	0	2 600
Oberschaeffolsheim	13	12	24	0	7.67	0	2 300
Entzheim	14	12	> 40	< 0.01	8.34	0	2 300
Achenheim	12	12	20	0	6.1	0	2 100
Mittelhausbergen	14	12	28	0	1.73	0	1 900
Niederhausbergen	14	12	22	0	3.08	0	1 500
Hangenbieten	12	12	17	0	4.21	0	1 500
Eckwersheim	12	12	21	0	7.55	0	1 300
Blaesheim	12	11	40	0	10.23	0	1 300
Breuschwickersheim	12	11	20	0	5.15	0	1 300
Kolbsheim	12	11	17	0	3.42	0	900
Osthoffen	11	11	15	0	5.23	0	800

Année 2025 – interdiction Crit’Air 3

Commune	Concentration NO ₂ en moyenne annuelle en µg/m ³			Surface potentiellement exposée à un dépassement en km ²		Population potentiellement exposée à un dépassement	
	Moyenne	Minimale	Maximale	VL 40 µg/m ³	OMS 10 µg/m ³	VL 40 µg/m ³	OMS 10 µg/m ³
Strasbourg	16	12	> 40	0.1	78.27	0	279 100
Schiltigheim	17	13	39	0	7.62	0	31 800
Illkirch-Graffenstaden	14	12	> 40	0.01	22.19	0	26 800
Lingolsheim	14	12	27	0	5.7	0	18 600
Bischheim	16	13	39	0	4.43	0	17 300
Ostwald	15	13	> 40	< 0.01	7.12	0	12 700
Hœnheim	16	14	36	0	3.39	0	11 000
Souffelweyersheim	16	14	38	0	4.52	0	7 900
Geispolsheim	13	11	33	0	22.07	0	7 500
Eckbolsheim	14	12	35	0	5.36	0	6 800
Wantzenau	13	12	30	0	25.4	0	5 800
Fegersheim	13	11	32	0	6.22	0	5 700
Oberhausbergen	14	12	25	0	3.79	0	5 500
Vendenheim	14	12	> 40	0.01	16.21	0	5 500
Eschau	12	11	24	0	11.81	0	5 100
Mundolsheim	14	12	39	0	4.27	0	4 700
Reichstett	15	13	> 40	< 0.01	8.03	0	4 400
Plobsheim	12	11	21	0	16.64	0	4 400
Wolfisheim	13	12	26	0	5.67	0	4 100
Holtzheim	13	12	24	0	6.91	0	3 600
Lampertheim	13	12	24	0	6.81	0	3 000
Lipsheim	12	11	27	0	4.96	0	2 600
Oberschaeffolsheim	12	12	22	0	7.67	0	2 300
Entzheim	14	12	32	0	8.34	0	2 300
Achenheim	12	12	19	0	6.1	0	2 100
Mittelhausbergen	14	12	25	0	1.73	0	1 900
Niederhausbergen	14	12	21	0	3.08	0	1 500
Hangenbieten	12	12	15	0	4.21	0	1 500
Eckwersheim	12	11	25	0	7.55	0	1 300
Blaesheim	12	11	32	0	10.23	0	1 300
Breuschwickersheim	12	11	18	0	5.15	0	1 300
Kolbsheim	12	11	16	0	3.42	0	900
Osthoffen	11	11	14	0	5.23	0	800

Année 2028 – interdiction Crit’Air 2

Commune	Concentration NO ₂ en moyenne annuelle en µg/m ³			Surface potentiellement exposée à un dépassement en km ²		Population potentiellement exposée à un dépassement	
	Moyenne	Minimale	Maximale	VL 40 µg/m ³	OMS 10 µg/m ³	VL 40 µg/m ³	OMS 10 µg/m ³
Strasbourg	14	11	24	0	78.27	0	279 100
Schiltigheim	15	12	19	0	7.62	0	31 800
Illkirch-Graffenstaden	12	11	19	0	22.19	0	26 800
Lingolsheim	13	11	16	0	5.7	0	18 600
Bischheim	14	12	19	0	4.43	9	17 300
Ostwald	13	12	18	0	7.12	0	12 700
Hœnheim	14	13	18	0	3.39	0	11 000
Souffelweyersheim	14	13	18	0	4.52	0	7 900
Geispolsheim	12	11	15	0	22.07	0	7 500
Eckbolsheim	13	12	16	0	5.36	0	6 800
Wantzenau	12	12	15	0	25.4	0	5 800
Fegersheim	12	11	14	0	6.22	0	5 700
Oberhausbergen	12	11	14	0	3.79	0	5 500
Vendenheim	12	11	17	0	16.21	0	5 500
Eschau	11	11	13	0	11.81	0	5 100
Mundolsheim	13	11	18	0	4.27	0	4 700
Reichstett	13	12	18	0	8.03	0	4 400
Plobsheim	11	11	13	0	16.64	0	4 400
Wolfisheim	12	11	14	0	5.67	0	4 100
Holtzheim	12	11	14	0	6.91	0	3 600
Lampertheim	12	11	14	0	6.81	0	3 000
Lipsheim	11	11	14	0	4.96	0	2 600
Oberschaeffolsheim	11	11	13	0	7.67	0	2 300
Entzheim	12	11	14	0	8.34	0	2 300
Achenheim	11	11	13	0	6.1	0	2 100
Mittelhausbergen	13	12	14	0	1.73	0	1 900
Niederhausbergen	12	11	14	0	3.08	0	1 500
Hangenbieten	12	11	13	0	4.21	0	1 500
Eckwersheim	11	11	16	0	7.55	0	1 300
Blaesheim	11	11	14	0	10.23	0	1 300
Breuschwickersheim	11	11	12	0	5.15	0	1 300
Kolbsheim	11	11	13	0	3.42	0	900
Osthoffen	11	10	12	0	5.23	0	800

Particules PM10

Année 2023 – interdiction Crit'Air 5

En moyenne annuelle

Commune	Concentration PM10 en moyenne annuelle en $\mu\text{g}/\text{m}^3$			Surface potentiellement exposée à un dépassement en km^2				Population potentiellement exposée à un dépassement			
	Moyenne	Minimale	Maximale	OMS 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Ex-OMS 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	OQA 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	VL 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	OMS 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Ex-OMS 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	OQA 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	VL 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Strasbourg	18	16	> 40	78.07	5.33	0.15	0.01	279 100	13100	0	0
Schiltigheim	19	16	40	7.62	0.65	0.06	0	31 800	1400	0	0
Illkirch-Graffenstaden	17	16	> 40	22.19	0.45	0.04	< 0.01	26 800	200	0	0
Lingolsheim	18	16	27	5.70	0.11	0	0	18 600	100	0	0
Bischheim	18	16	38	4.43	0.17	0.01	0	17 300	300	0	0
Ostwald	18	17	> 40	7.12	0.22	0.03	< 0.01	12 700	< 100	0	0
Hœnheim	18	17	36	3.39	0.09	0.01	0	11 000	< 100	0	0
Souffelweyersheim	18	17	38	4.52	0.22	0.04	0	7 900	< 100	0	0
Geispolsheim	17	15	33	18.23	0.38	< 0.01	0	7 500	< 100	0	0
Eckbolsheim	17	16	31	5.36	0.06	< 0.01	0	6 800	< 100	0	0
Wantzenau	16	15	24	23.31	0.02	0	0	5 800	0	0	0
Oberhausbergen	17	16	24	3.79	0.01	0	0	5 500	< 100	0	0
Vendenheim	17	16	34	16.21	0.23	< 0.01	0	5 500	< 100	0	0
Eschau	16	15	24	10.60	0.02	0	0	5 100	< 100	0	0
Fegersheim	17	16	29	6.22	0.12	0	0	5 700	< 100	0	0
Mundolsheim	17	16	39	4.27	0.08	0.02	0	4 700	< 100	0	0
Plobsheim	16	15	22	10.01	0.01	0	0	4 400	< 100	0	0
Reichstett	18	16	40	8.03	0.15	0.02	0	4 400	< 100	0	0
Wolfisheim	17	16	24	5.67	0.02	0	0	4 100	< 100	0	0
Holtzheim	16	16	22	6.91	< 0.01	0	0	3 600	< 100	0	0
Lampertheim	16	16	23	6.81	< 0.01	0	0	3 000	0	0	0
Lipsheim	16	15	26	4.82	0.01	0	0	2 600	0	0	0
Oberschaeffolsheim	16	16	23	7.67	0.01	0	0	2 300	0	0	0
Entzheim	17	16	30	8.34	0.05	0	0	2 300	< 100	0	0
Achenheim	16	16	21	6.10	< 0.01	0	0	2 100	< 100	0	0
Mittelhausbergen	17	16	23	1.73	< 0.01	0	0	1 900	< 100	0	0
Eckwersheim	16	16	19	7.54	0	0	0	1 300	0	0	0
Niederhausbergen	17	16	21	3.08	< 0.01	0	0	1 500	0	0	0
Blaesheim	16	15	30	5.81	0.04	0	0	1 300	0	0	0
Hangenbieten	16	16	18	4.21	0	0	0	1 500	0	0	0
Breuschwickersheim	16	16	20	5.15	0	0	0	1 300	0	0	0
Kolbsheim	16	16	18	3.42	0	0	0	900	0	0	0
Osthoffen	16	15	17	4.71	0	0	0	800	0	0	0

En nombre de jour de dépassement

Commune	Nombre de jour de dépassement de la valeur moyenne journalière en PM10 de 50 µg/m ³			Surface potentiellement exposée à un dépassement en km ²		Population potentiellement exposée à un dépassement	
	Moyenne	Minimale	Maximale	OMS 3 jours > 50 µg/m ³	VL 35 jours > 50 µg/m ³	OMS 3 jours > 50 µg/m ³	VL 35 jours > 50 µg/m ³
Strasbourg	4	2	> 35	18.75	0.13	135 700	0
Schiltigheim	4	2	> 35	3.37	0.05	26 100	0
Illkirch-Graffenstaden	3	2	> 35	2.07	0.04	6 300	0
Lingolsheim	3	2	25	1.21	0	9 100	0
Bischheim	3	2	> 35	1.37	< 0.01	10 900	0
Ostwald	3	2	> 35	1.19	0.03	3 300	0
Hoenheim	3	2	> 35	0.4	< 0.01	1 100	0
Souffelweyersheim	3	2	> 35	0.52	0.02	400	0
Geispolsheim	2	2	> 35	0.91	< 0.01	800	0
Eckbolsheim	2	2	35	0.31	0	1 000	0
Wantzenau	2	2	11	0.06	0	< 100	0
Oberhausbergen	2	2	11	0.06	0	100	0
Vendenheim	2	2	> 35	0.54	< 0.01	500	0
Eschau	2	2	13	0.11	0	200	0
Fegersheim	2	2	30	0.33	0	400	0
Mundolsheim	3	2	> 35	0.25	0.01	100	0
Plobsheim	2	2	11	0.22	0	600	0
Reichstett	3	2	> 35	0.58	0.02	1 000	0
Wolfisheim	2	2	15	0.09	0	100	0
Holtzheim	2	2	9	0.02	0	< 100	0
Lampertheim	2	2	10	0.03	0	< 100	0
Lipsheim	2	2	22	0.01	0	0	0
Oberschaeffolsheim	2	2	10	0.03	0	< 100	0
Entzheim	2	2	32	0.1	0	< 100	0
Achenheim	2	2	9	0.04	0	< 100	0
Mittelhausbergen	2	2	11	0.03	0	< 100	0
Eckwersheim	2	2	6	< 0.01	0	< 100	0
Niederhausbergen	2	2	5	0.01	0	< 100	0
Blaesheim	2	2	33	0.15	0	300	0
Hangenbieten	2	2	3	0	0	0	0
Breuschwickersheim	2	2	5	0.01	0	< 100	0
Kolbsheim	2	2	2	0	0	0	0

Osthoffen	2	2	2	0	0	0	0
-----------	---	---	---	---	---	---	---

Année 2024 – interdiction Crit’Air 4

En moyenne annuelle

Commune	Concentration PM10 en moyenne annuelle en $\mu\text{g}/\text{m}^3$			Surface potentiellement exposée à un dépassement en km^2				Population potentiellement exposée à un dépassement			
	Moyenne	Minimale	Maximale	OMS 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Ex-OMS 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	OQA 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	VL 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	OMS 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Ex-OMS 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	OQA 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	VL 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Strasbourg	18	16	> 40	78.07	5.13	0.14	< 0.01	279 100	12000	0	0
Schiltigheim	19	16	36	7.62	0.63	0.05	0	31 800	1300	0	0
Illkirch-Graffenstaden	17	16	> 40	22.19	0.43	0.04	< 0.01	26 800	200	0	0
Lingolsheim	18	16	26	5.70	0.11	0	0	18 600	100	0	0
Bischheim	18	16	34	4.43	0.16	0.01	0	17 300	300	0	0
Ostwald	18	17	39	7.12	0.2	0.02	0	12 700	< 100	0	0
Hœnheim	18	17	33	3.39	0.09	< 0.01	0	11 000	100	0	0
Souffelweyersheim	18	17	35	4.52	0.21	0.04	0	7 900	< 100	0	0
Geispolsheim	17	15	30	18.21	0.37	0	0	7 500	< 100	0	0
Eckbolsheim	17	16	29	5.36	0.05	0	0	6 800	< 100	0	0
Wantzenau	16	15	23	23.18	0.02	0	0	5 800	0	0	0
Oberhausbergen	17	16	22	3.79	0.01	0	0	5 500	< 100	0	0
Vendenheim	17	16	31	16.21	0.23	< 0.01	0	5 500	< 100	0	0
Eschau	16	15	24	10.56	0.02	0	0	5 100	< 100	0	0
Fegersheim	17	16	29	6.22	0.12	0	0	5 700	< 100	0	0
Mundolsheim	17	16	36	4.27	0.08	0.02	0	4 700	< 100	0	0
Plobsheim	16	15	22	9.93	0.01	0	0	4 400	< 100	0	0
Reichstett	17	16	37	8.03	0.14	0.02	0	4 400	< 100	0	0
Wolfisheim	17	16	23	5.67	0.02	0	0	4 100	< 100	0	0
Holtzheim	16	16	22	6.91	< 0.01	0	0	3 600	< 100	0	0
Lampertheim	16	16	22	6.81	< 0.01	0	0	3 000	0	0	0
Lipsheim	16	15	26	4.80	0.01	0	0	2 600	0	0	0
Oberschaeffolsheim	16	16	22	7.67	0.01	0	0	2 300	0	0	0
Entzheim	16	16	29	8.34	0.05	0	0	2 300	< 100	0	0
Achenheim	16	16	21	6.10	< 0.01	0	0	2 100	0	0	0
Mittelhausbergen	17	16	23	1.73	< 0.01	0	0	1 900	< 100	0	0
Eckwersheim	16	16	19	7.54	0	0	0	1 300	0	0	0
Niederhausbergen	17	16	21	3.08	< 0.01	0	0	1 500	0	0	0
Blaesheim	16	15	28	5.78	0.04	0	0	1 300	0	0	0
Hangenbieten	16	16	18	4.21	0	0	0	1 500	0	0	0
Breuschwickersheim	16	16	20	5.15	0	0	0	1 300	0	0	0
Kolbsheim	16	16	18	3.42	0	0	0	900	0	0	0
Osthoffen	16	15	17	4.71	0	0	0	800	0	0	0

En nombre de jour de dépassement

Commune	Nombre de jour de dépassement de la valeur moyenne journalière en PM10 de 50 µg/m ³			Surface potentiellement exposée à un dépassement en km ²		Population potentiellement exposée à un dépassement	
	Moyenne	Minimale	Maximale	OMS 3 jours > 50 µg/m ³	VL 35 jours > 50 µg/m ³	OMS 3 jours > 50 µg/m ³	VL 35 jours > 50 µg/m ³
Strasbourg	3	2	> 35	18.29	0.12	133 300	0
Schiltigheim	4	2	> 35	3.26	0.05	25 700	0
Illkirch-Graffenstaden	3	2	> 35	1.98	0.04	6 000	0
Lingolsheim	3	2	21	1.17	0.00	8 900	0
Bischheim	3	2	> 35	1.29	< 0.01	10 300	0
Ostwald	3	2	> 35	1.12	0.03	3 100	0
Hoenheim	3	2	> 35	0.39	< 0.01	1 000	0
Souffelweyersheim	3	2	> 35	0.50	0.02	300	0
Geispolsheim	2	2	35	0.89	0.00	800	0
Eckbolsheim	2	2	34	0.29	0.00	800	0
Wantzenau	2	2	10	0.06	0.00	< 100	0
Oberhausbergen	2	2	9	0.06	0.00	100	0
Vendenheim	2	2	34	0.52	0.00	500	0
Eschau	2	2	12	0.10	0.00	200	0
Fegersheim	2	2	28	0.33	0.00	400	0
Mundolsheim	2	2	> 35	0.25	0.01	100	0
Plobsheim	2	2	11	0.22	0.00	600	0
Reichstett	3	2	> 35	0.57	0.02	1 000	0
Wolfisheim	2	2	11	0.08	0.00	100	0
Holtzheim	2	2	9	0.02	0.00	< 100	0
Lampertheim	2	2	9	0.02	0.00	< 100	0
Lipsheim	2	2	19	0.01	0.00	0	0
Oberschaeffolsheim	2	2	9	0.03	0.00	< 100	0
Entzheim	2	2	28	0.10	0.00	< 100	0
Achenheim	2	2	9	0.04	0.00	< 100	0
Mittelhausbergen	2	2	10	0.03	0.00	< 100	0
Eckwersheim	2	2	5	< 0.01	0.00	< 100	0
Niederhausbergen	2	2	5	0.01	0.00	< 100	0
Blaesheim	2	2	28	0.15	0.00	300	0
Hangenbieten	2	2	2	0.00	0.00	0	0
Breuschwickersheim	2	2	5	0.01	0.00	< 100	0
Kolbsheim	2	2	2	0.00	0.00	0	0
Osthoffen	2	2	2	0.00	0.00	0	0

Année 2025 – interdiction Crit’Air 3

En moyenne annuelle

Commune	Concentration PM10 en moyenne annuelle en $\mu\text{g}/\text{m}^3$			Surface potentiellement exposée à un dépassement en km^2				Population potentiellement exposée à un dépassement			
	Moyenne	Minimale	Maximale	OMS 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Ex-OMS 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	OQA 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	VL 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	OMS 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Ex-OMS 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	OQA 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	VL 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Strasbourg	18	16	> 40	78.07	4.06	0.04	< 0.01	279 100	7700	0	0
Schiltigheim	18	16	31	7.62	0.45	< 0.01	0	31 800	600	0	0
Illkirch-Graffenstaden	17	16	35	22.19	0.28	0.01	0	26 800	< 100	0	0
Lingolsheim	18	16	26	5.70	0.1	0	0	18 600	100	0	0
Bischheim	18	16	31	4.43	0.13	< 0.01	0	17 300	200	0	0
Ostwald	18	17	32	7.12	0.11	< 0.01	0	12 700	< 100	0	0
Hœnheim	18	17	29	3.39	0.08	0	0	11 000	100	0	0
Souffelweyersheim	18	17	30	4.52	0.16	0	0	7 900	< 100	0	0
Geispolsheim	16	15	28	18.09	0.3	0	0	7 500	< 100	0	0
Eckbolsheim	17	16	28	5.36	0.05	0	0	6 800	< 100	0	0
Wantzenau	16	15	22	22.59	0.02	0	0	5 800	0	0	0
Oberhausbergen	17	16	22	3.79	< 0.01	0	0	5 500	< 100	0	0
Vendenheim	17	16	30	16.21	0.2	0	0	5 500	< 100	0	0
Eschau	16	15	24	10.38	0.02	0	0	5 100	< 100	0	0
Fegersheim	17	16	28	6.22	0.11	0	0	5 700	< 100	0	0
Mundolsheim	17	16	32	4.27	0.05	< 0.01	0	4 700	0	0	0
Plobsheim	16	15	22	9.48	0.01	0	0	4 400	0	0	0
Reichstett	17	16	33	8.03	0.09	0.01	0	4 400	< 100	0	0
Wolfisheim	17	16	22	5.67	0.01	0	0	4 100	0	0	0
Holtzheim	16	16	22	6.91	< 0.01	0	0	3 600	< 100	0	0
Lampertheim	16	16	22	6.81	< 0.01	0	0	3 000	0	0	0
Lipsheim	16	15	25	4.72	0.01	0	0	2 600	0	0	0
Oberschaeffolsheim	16	16	22	7.67	0.01	0	0	2 300	0	0	0
Entzheim	16	16	27	8.34	0.04	0	0	2 300	0	0	0
Achenheim	16	16	20	6.10	0	0	0	2 100	0	0	0
Mittelhausbergen	17	16	23	1.73	< 0.01	0	0	1 900	< 100	0	0
Eckwersheim	16	16	21	7.54	< 0.01	0	0	1 300	0	0	0
Niederhausbergen	17	16	21	3.08	< 0.01	0	0	1 500	0	0	0
Blaesheim	16	15	26	5.70	0.03	0	0	1 300	0	0	0
Hangenbieten	16	16	18	4.21	0	0	0	1 500	0	0	0
Breuschwickersheim	16	16	20	5.15	0	0	0	1 300	0	0	0
Kolbsheim	16	16	18	3.42	0	0	0	900	0	0	0
Osthoffen	16	15	17	4.68	0	0	0	800	0	0	0

En nombre de jour de dépassement

Commune	Nombre de jour de dépassement de la valeur moyenne journalière en PM10 de 50 µg/m ³			Surface potentiellement exposée à un dépassement en km ²		Population potentiellement exposée à un dépassement	
	Moyenne	Minimale	Maximale	OMS 3 jours > 50 µg/m ³	VL 35 jours > 50 µg/m ³	OMS 3 jours > 50 µg/m ³	VL 35 jours > 50 µg/m ³
Strasbourg	3	2	> 35	15.93	0.03	121 800	0
Schiltigheim	3	2	> 35	2.23	< 0.01	15 500	0
Illkirch-Graffenstaden	2	2	> 35	1.53	0.01	4 500	0
Lingolsheim	3	2	21	1.07	0.00	8 000	0
Bischheim	3	2	> 35	1.07	< 0.01	8 000	0
Ostwald	3	2	> 35	0.87	< 0.01	2 400	0
Hoenheim	3	2	29	0.30	0.00	600	0
Souffelweyersheim	3	2	30	0.39	0.00	200	0
Geispolsheim	2	2	29	0.72	0.00	700	0
Eckbolsheim	2	2	29	0.34	0.00	800	0
Wantzenau	2	2	10	0.06	0.00	< 100	0
Oberhausbergen	2	2	8	0.06	0.00	< 100	0
Vendenheim	2	2	29	0.43	0.00	300	0
Eschau	2	2	11	0.08	0.00	100	0
Fegersheim	2	2	25	0.28	0.00	300	0
Mundolsheim	2	2	> 35	0.22	< 0.01	< 100	0
Plobsheim	2	2	11	0.21	0.00	600	0
Reichstett	2	2	> 35	0.45	< 0.01	800	0
Wolfisheim	2	2	9	0.10	0.00	< 100	0
Holtzheim	2	2	8	0.07	0.00	< 100	0
Lampertheim	2	2	8	0.01	0.00	< 100	0
Lipsheim	2	2	18	0.01	0.00	0	0
Oberschaeffolsheim	2	2	9	0.03	0.00	< 100	0
Entzheim	2	2	21	0.08	0.00	< 100	0
Achenheim	2	2	8	0.03	0.00	< 100	0
Mittelhausbergen	2	2	10	0.03	0.00	< 100	0
Eckwersheim	2	2	6	< 0.01	0.00	< 100	0
Niederhausbergen	2	2	5	0.01	0.00	< 100	0
Blaesheim	2	2	23	0.11	0.00	200	0
Hangenbieten	2	2	2	0.00	0.00	0	0
Breuschwickersheim	2	2	5	< 0.01	0.00	< 100	0
Kolbsheim	2	2	2	0.00	0.00	0	0
Osthoffen	2	2	2	0.00	0.00	0	0

Année 2028 – interdiction Crit’Air 2

En moyenne annuelle

Commune	Concentration PM10 en moyenne annuelle en $\mu\text{g}/\text{m}^3$			Surface potentiellement exposée à un dépassement en km^2				Population potentiellement exposée à un dépassement			
	Moyenne	Minimale	Maximale	OMS 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Ex-OMS 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	OQA 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	VL 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	OMS 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Ex-OMS 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	OQA 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	VL 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Strasbourg	18	16	> 40	78.07	3.3	0.02	< 0.01	279 100	5300	0	0
Schiltigheim	18	16	30	7.62	0.37	0	0	31 800	400	0	0
Illkirch-Graffenstaden	17	16	34	22.19	0.22	0.01	0	26 800	< 100	0	0
Lingolsheim	18	16	25	5.70	0.09	0	0	18 600	100	0	0
Bischheim	18	16	30	4.43	0.1	0	0	17 300	100	0	0
Ostwald	18	16	30	7.12	0.1	0	0	12 700	< 100	0	0
Hœnheim	18	17	28	3.39	0.06	0	0	11 000	< 100	0	0
Souffelweyersheim	18	17	29	4.52	0.14	0	0	7 900	< 100	0	0
Geispolsheim	16	15	27	17.98	0.26	0	0	7 500	< 100	0	0
Eckbolsheim	17	16	27	5.36	0.04	0	0	6 800	< 100	0	0
Wantzenau	16	15	22	22.11	0.02	0	0	5 800	0	0	0
Oberhausbergen	17	16	22	3.79	< 0.01	0	0	5 500	0	0	0
Vendenheim	17	16	29	16.21	0.17	0	0	5 500	< 100	0	0
Eschau	16	15	23	10.23	0.01	0	0	5 100	< 100	0	0
Fegersheim	17	16	27	6.22	0.09	0	0	5 700	< 100	0	0
Mundolsheim	17	16	30	4.27	0.05	0	0	4 700	0	0	0
Plobsheim	16	15	22	9.20	0.01	0	0	4 400	< 100	0	0
Reichstett	17	16	32	8.03	0.08	< 0.01	0	4 400	< 100	0	0
Wolfisheim	16	16	21	5.67	0.01	0	0	4 100	0	0	0
Holtzheim	16	16	22	6.91	< 0.01	0	0	3 600	< 100	0	0
Lampertheim	16	16	21	6.81	< 0.01	0	0	3 000	0	0	0
Lipsheim	16	15	25	4.65	0.01	0	0	2 600	0	0	0
Oberschaeffolsheim	16	16	21	7.67	< 0.01	0	0	2 300	0	0	0
Entzheim	16	16	25	8.34	0.04	0	0	2 300	0	0	0
Achenheim	16	16	20	6.10	0	0	0	2 100	0	0	0
Mittelhausbergen	17	16	22	1.73	< 0.01	0	0	1 900	< 100	0	0
Eckwersheim	16	16	21	7.54	< 0.01	0	0	1 300	0	0	0
Niederhausbergen	17	16	21	3.08	< 0.01	0	0	1 500	0	0	0
Blaesheim	16	15	25	5.59	0.03	0	0	1 300	0	0	0
Hangenbieten	16	16	17	4.21	0	0	0	1 500	0	0	0
Breuschwickersheim	16	16	19	5.15	0	0	0	1 300	0	0	0
Kolbsheim	16	16	18	3.42	0	0	0	900	0	0	0
Osthoffen	16	15	17	4.64	0	0	0	800	0	0	0

En nombre de jour de dépassement

Commune	Nombre de jour de dépassement de la valeur moyenne journalière en PM10 de 50 µg/m ³			Surface potentiellement exposée à un dépassement en km ²		Population potentiellement exposée à un dépassement	
	Moyenne	Minimale	Maximale	OMS 3 jours > 50 µg/m ³	VL 35 jours > 50 µg/m ³	OMS 3 jours > 50 µg/m ³	VL 35 jours > 50 µg/m ³
Strasbourg	3	2	> 35	13.82	0.01	107 000	0
Schiltigheim	3	2	33	1.56	0.00	9 500	0
Illkirch-Graffenstaden	2	2	> 35	1.20	< 0.01	2 900	0
Lingolsheim	3	2	19	0.95	0.00	7 200	0
Bischheim	3	2	34	0.83	0.00	5 800	0
Ostwald	3	2	35	0.69	0.00	1 900	0
Hoenheim	3	2	25	0.24	0.00	400	0
Souffelweyersheim	3	2	28	0.33	0.00	100	0
Geispolsheim	2	2	25	0.64	0.00	600	0
Eckbolsheim	2	2	24	0.29	0.00	600	0
Wantzenau	2	2	9	0.05	0.00	< 100	0
Oberhausbergen	2	2	8	0.05	0.00	< 100	0
Vendenheim	2	2	27	0.36	0.00	200	0
Eschau	2	2	11	0.06	0.00	< 100	0
Fegersheim	2	2	22	0.25	0.00	300	0
Mundolsheim	2	2	32	0.18	0.00	< 100	0
Plobsheim	2	2	10	0.20	0.00	600	0
Reichstett	2	2	35	0.43	0.00	800	0
Wolfisheim	2	2	9	0.07	0.00	< 100	0
Holtzheim	2	2	8	0.06	0.00	< 100	0
Lampertheim	2	2	8	0.01	0.00	< 100	0
Lipsheim	2	2	15	0.01	0.00	0	0
Oberschaeffolsheim	2	2	8	0.02	0.00	< 100	0
Entzheim	2	2	17	0.07	0.00	< 100	0
Achenheim	2	2	7	0.03	0.00	< 100	0
Mittelhausbergen	2	2	8	0.02	0.00	< 100	0
Eckwersheim	2	2	6	< 0.01	0.00	< 100	0
Niederhausbergen	2	2	5	< 0.01	0.00	< 100	0
Blaesheim	2	2	15	0.10	0.00	200	0
Hangenbieten	2	2	2	0.00	0.00	0	0
Breuschwickersheim	2	2	4	< 0.01	0.00	0	0
Kolbsheim	2	2	2	0.00	0.00	0	0
Osthoffen	2	2	2	0.00	0.00	0	0

Particules PM2.5

Année 2023 – interdiction Crit'Air 5

En moyenne annuelle

Commune	Concentration PM2.5 en moyenne annuelle en $\mu\text{g}/\text{m}^3$			Surface potentiellement exposée à un dépassement en km^2				Population potentiellement exposée à un dépassement			
	Moyenne	Minimale	Maximale	OMS 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	OQA 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	VC 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	VL 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	OMS 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	OQA 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	VC 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	VL 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Strasbourg	12	11	> 25	78.27	78.07	0.11	0.01	279 100	279 100	0	0
Schiltigheim	13	11	23	7.62	7.62	0.05	0	31 800	31 800	0	0
Illkirch-Graffenstaden	12	11	> 25	22.19	22.19	0.03	0	26 800	26 800	0	0
Lingolsheim	12	11	17	5.7	5.7	0	0	18 600	18 600	0	0
Bischheim	12	11	22	4.43	4.43	< 0.01	0	17 300	17 300	0	0
Ostwald	12	11	25	7.12	7.12	0.02	0	12 700	12 700	0	0
Hœnheim	12	11	21	3.39	3.39	< 0.01	0	11 000	11 000	0	0
Souffelweyersheim	12	11	22	4.52	4.52	0.01	0	7 900	7 900	0	0
Geispolsheim	11	10	19	22.07	20.46	0	0	7 500	7 500	0	0
Eckbolsheim	12	11	19	5.36	5.36	0	0	6 800	6 800	0	0
Wantzenau	11	11	15	25.4	25.37	0	0	5 800	5 800	0	0
Fegersheim	12	11	18	6.22	6.22	0	0	5 700	5 700	0	0
Oberhausbergen	12	11	15	3.79	3.79	0	0	5 500	5 500	0	0
Vendenheim	11	11	20	16.21	16.21	0	0	5 500	5 500	0	0
Eschau	11	11	16	11.81	11.81	0	0	5 100	5 100	0	0
Mundolsheim	12	11	23	4.27	4.27	0.01	0	4 700	4 700	0	0
Reichstett	12	11	23	8.03	8.03	0.02	0	4 400	4 400	0	0
Plobsheim	11	10	15	16.64	15.53	0	0	4 400	4 400	0	0
Wolfisheim	11	11	15	5.67	5.67	0	0	4 100	4 100	0	0
Holtzheim	11	11	14	6.91	6.91	0	0	3 600	3 600	0	0
Lampertheim	11	11	15	6.81	6.81	0	0	3 000	3 000	0	0
Lipsheim	11	11	17	4.96	4.96	0	0	2 600	2 600	0	0
Oberschaeffolsheim	11	11	14	7.67	7.67	0	0	2 300	2 300	0	0
Entzheim	11	11	18	8.34	8.34	0	0	2 300	2 300	0	0
Achenheim	11	11	14	6.1	6.1	0	0	2 100	2 100	0	0
Mittelhausbergen	12	11	15	1.73	1.73	0	0	1 900	1 900	0	0
Niederhausbergen	11	11	14	3.08	3.08	0	0	1 500	1 500	0	0
Hangenbieten	11	11	12	4.21	4.21	0	0	1 500	1 500	0	0
Eckwersheim	11	11	13	7.55	7.54	0	0	1 300	1 300	0	0
Blaesheim	11	10	18	10.23	7.16	0	0	1 300	1 300	0	0
Breuschwickersheim	11	11	13	5.15	5.15	0	0	1 300	1 300	0	0
Kolbsheim	11	11	12	3.42	3.42	0	0	900	900	0	0
Osthoffen	11	10	12	5.23	4.7	0	0	800	800	0	0

En nombre de jour de dépassement

Commune	Nombre de jour de dépassement de la valeur moyenne journalière en PM2.5 de 25 µg/m ³			Surface potentiellement exposée à un dépassement en km ²		Population potentiellement exposée à un dépassement	
	Moyenne	Minimale	Maximale	OMS 3 à 4 jours > 15 µg/m ³	Ex-OMS 3 jours > 25 µg/m ³	Ex-OMS 3 à 4 jours > 15 µg/m ³	OMS 3 jours > 25 µg/m ³
Strasbourg	30	23	> 100	78.27	78.27	279 100	279 100
Schiltigheim	31	24	> 100	7.62	7.62	31 800	31 800
Illkirch-Graffenstaden	29	23	> 100	22.19	22.19	26 800	26 800
Lingolsheim	30	24	57	5.7	5.7	18 600	18 600
Bischheim	30	24	> 100	4.43	4.43	17 300	17 300
Ostwald	31	26	> 100	7.12	7.12	12 700	12 700
Hoenheim	31	25	100	3.39	3.39	11 000	11 000
Souffelweyersheim	31	24	> 100	4.52	4.52	7 900	7 900
Geispolsheim	26	23	81	22.07	22.07	7 500	7 500
Eckbolsheim	28	24	78	5.36	5.36	6 800	6 800
Wantzenau	24	23	40	25.4	25.4	5 800	5 800
Fegersheim	28	24	67	6.22	6.22	5 700	5 700
Oberhausbergen	27	24	40	3.79	3.79	5 500	5 500
Vendenheim	26	24	86	16.21	16.21	5 500	5 500
Eschau	26	23	43	11.81	11.81	5 100	5 100
Mundolsheim	29	24	> 100	4.27	4.27	4 700	4 700
Reichstett	28	24	> 100	8.03	8.03	4 400	4 400
Plobsheim	25	23	40	16.64	16.64	4 400	4 400
Wolfisheim	26	24	42	5.67	5.67	4 100	4 100
Holtzheim	25	23	38	6.91	6.91	3 600	3 600
Lampertheim	26	24	37	6.81	6.81	3 000	3 000
Lipsheim	25	23	53	4.96	4.96	2 600	2 600
Oberschaeffolsheim	25	24	35	7.67	7.67	2 300	2 300
Entzheim	25	24	68	8.34	8.34	2 300	2 300
Achenheim	25	24	37	6.1	6.1	2 100	2 100
Mittelhausbergen	27	24	40	1.73	1.73	1 900	1 900
Niederhausbergen	25	24	35	3.08	3.08	1 500	1 500
Hangenbieten	24	23	32	4.21	4.21	1 500	1 500
Eckwersheim	25	24	33	7.55	7.55	1 300	1 300
Blaesheim	24	23	65	10.23	10.23	1 300	1 300
Breuschwickersheim	24	23	33	5.15	5.15	1 300	1 300
Kolbsheim	24	23	31	3.42	3.42	900	900
Osthoffen	24	23	30	5.23	5.23	800	800

Année 2024 – interdiction Crit’Air 4

En moyenne annuelle

Commune	Concentration PM2.5 en moyenne annuelle en $\mu\text{g}/\text{m}^3$			Surface potentiellement exposée à un dépassement en km^2				Population potentiellement exposée à un dépassement			
	Moyenne	Minimale	Maximale	OMS 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	OQA 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	VC 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	VL 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	OMS 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	OQA 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	VC 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	VL 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Strasbourg	12	11	> 25	78.27	78.07	0.1	< 0.01	279 100	279 100	0	0
Schiltigheim	13	11	23	7.62	7.62	0.04	0	31 800	31 800	0	0
Illkirch-Graffenstaden	12	11	> 25	22.19	22.19	0.03	< 0.01	26 800	26 800	0	0
Lingolsheim	12	11	17	5.7	5.7	0	0	18 600	18 600	0	0
Bischheim	12	11	22	4.43	4.43	< 0.01	0	17 300	17 300	0	0
Ostwald	12	11	25	7.12	7.12	0.02	0	12 700	12 700	0	0
Hœnheim	12	11	21	3.39	3.39	< 0.01	0	11 000	11 000	0	0
Souffelweyersheim	12	11	22	4.52	4.52	0.01	0	7 900	7 900	0	0
Geispolsheim	11	10	19	22.07	20.36	0	0	7 500	7 500	0	0
Eckbolsheim	12	11	19	5.36	5.36	0	0	6 800	6 800	0	0
Wantzenau	11	11	15	25.4	25.37	0	0	5 800	5 800	0	0
Fegersheim	12	11	18	6.22	6.22	0	0	5 700	5 700	0	0
Oberhausbergen	11	11	15	3.79	3.79	0	0	5 500	5 500	0	0
Vendenheim	11	11	20	16.21	16.21	0	0	5 500	5 500	0	0
Eschau	11	11	16	11.81	11.81	0	0	5 100	5 100	0	0
Mundolsheim	12	11	23	4.27	4.27	0.01	0	4 700	4 700	0	0
Reichstett	12	11	23	8.03	8.03	0.01	0	4 400	4 400	0	0
Plobsheim	11	10	15	16.64	15.41	0	0	4 400	4 400	0	0
Wolfisheim	11	11	15	5.67	5.67	0	0	4 100	4 100	0	0
Holtzheim	11	11	14	6.91	6.91	0	0	3 600	3 600	0	0
Lampertheim	11	11	14	6.81	6.81	0	0	3 000	3 000	0	0
Lipsheim	11	11	17	4.96	4.96	0	0	2 600	2 600	0	0
Oberschaeffolsheim	11	11	14	7.67	7.67	0	0	2 300	2 300	0	0
Entzheim	11	11	18	8.34	8.34	0	0	2 300	2 300	0	0
Achenheim	11	11	14	6.1	6.1	0	0	2 100	2 100	0	0
Mittelhausbergen	12	11	15	1.73	1.73	0	0	1 900	1 900	0	0
Niederhausbergen	11	11	14	3.08	3.08	0	0	1 500	1 500	0	0
Hangenbieten	11	11	12	4.21	4.21	0	0	1 500	1 500	0	0
Eckwersheim	11	11	13	7.55	7.54	0	0	1 300	1 300	0	0
Blaesheim	11	10	18	10.23	7.09	0	0	1 300	1 300	0	0
Breuschwickersheim	11	11	13	5.15	5.15	0	0	1 300	1 300	0	0
Kolbsheim	11	11	12	3.42	3.42	0	0	900	900	0	0
Osthoffen	11	10	12	5.23	4.69	0	0	800	800	0	0

En nombre de jour de dépassement

Commune	Nombre de jour de dépassement de la valeur moyenne journalière en PM2.5 de 25 µg/m ³			Surface potentiellement exposée à un dépassement en km ²		Population potentiellement exposée à un dépassement	
	Moyenne	Minimale	Maximale	OMS 3 à 4 jours > 15 µg/m ³	Ex-OMS 3 jours > 25 µg/m ³	OMS 3 à 4 jours > 15 µg/m ³	Ex-OMS 3 jours > 25 µg/m ³
Strasbourg	30	23	> 100	78.27	78.27	279 100	279 100
Schiltigheim	31	24	> 100	7.62	7.62	31 800	31 800
Illkirch-Graffenstaden	29	23	> 100	22.19	22.19	26 800	26 800
Lingolsheim	30	24	54	5.7	5.7	18 600	18 600
Bischheim	30	24	> 100	4.43	4.43	17 300	17 300
Ostwald	31	25	> 100	7.12	7.12	12 700	12 700
Hœnheim	31	24	96	3.39	3.39	11 000	11 000
Souffelweyersheim	31	24	100	4.52	4.52	7 900	7 900
Geispolsheim	26	23	79	22.07	22.07	7 500	7 500
Eckbolsheim	28	24	75	5.36	5.36	6 800	6 800
Wantzenau	24	23	38	25.4	25.4	5 800	5 800
Fegersheim	28	24	65	6.22	6.22	5 700	5 700
Oberhausbergen	27	24	38	3.79	3.79	5 500	5 500
Vendenheim	26	24	82	16.21	16.21	5 500	5 500
Eschau	26	23	42	11.81	11.81	5 100	5 100
Mundolsheim	29	24	> 100	4.27	4.27	4 700	4 700
Reichstett	28	24	> 100	8.03	8.03	4 400	4 400
Plobsheim	25	23	40	16.64	16.64	4 400	4 400
Wolfisheim	26	24	42	5.67	5.67	4 100	4 100
Holtzheim	25	23	37	6.91	6.91	3 600	3 600
Lampertheim	25	24	37	6.81	6.81	3 000	3 000
Lipsheim	25	23	51	4.96	4.96	2 600	2 600
Oberschaeffolsheim	25	24	34	7.67	7.67	2 300	2 300
Entzheim	25	24	65	8.34	8.34	2 300	2 300
Achenheim	25	24	37	6.1	6.1	2 100	2 100
Mittelhausbergen	27	24	39	1.73	1.73	1 900	1 900
Niederhausbergen	25	24	34	3.08	3.08	1 500	1 500
Hangenbieten	24	23	32	4.21	4.21	1 500	1 500
Eckwersheim	25	24	32	7.55	7.55	1 300	1 300
Blaesheim	24	23	64	10.23	10.23	1 300	1 300
Breuschwickersheim	24	23	33	5.15	5.15	1 300	1 300
Kolbsheim	24	23	31	3.42	3.42	900	900

Osthoffen	24	23	30	5.23	5.23	800	800
-----------	----	----	----	------	------	-----	-----

Année 2025 – interdiction Crit’Air 3

En moyenne annuelle

Commune	Concentration PM2.5 en moyenne annuelle en $\mu\text{g}/\text{m}^3$			Surface potentiellement exposée à un dépassement en km^2				Population potentiellement exposée à un dépassement			
	Moyenne	Minimale	Maximale	OMS 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	OQA 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	VC 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	VL 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	OMS 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	OQA 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	VC 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	VL 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Strasbourg	12	11	> 25	78.27	78.07	0.01	< 0.01	279 100	279 100	0	0
Schiltigheim	12	11	20	7.62	7.62	0	0	31 800	31 800	0	0
Illkirch-Graffenstaden	12	11	22	22.19	22.19	< 0.01	0	26 800	26 800	0	0
Lingolsheim	12	11	17	5.7	5.7	0	0	18 600	18 600	0	0
Bischheim	12	11	20	4.43	4.43	0	0	17 300	17 300	0	0
Ostwald	12	11	20	7.12	7.12	0	0	12 700	12 700	0	0
Hœnheim	12	11	18	3.39	3.39	0	0	11 000	11 000	0	0
Souffelweyersheim	12	11	19	4.52	4.52	0	0	7 900	7 900	0	0
Geispolsheim	11	10	18	22.07	20.07	0	0	7 500	7 500	0	0
Eckbolsheim	12	11	18	5.36	5.36	0	0	6 800	6 800	0	0
Wantzenau	11	11	14	25.4	25.37	0	0	5 800	5 800	0	0
Fegersheim	11	11	18	6.22	6.22	0	0	5 700	5 700	0	0
Oberhausbergen	11	11	14	3.79	3.79	0	0	5 500	5 500	0	0
Vendenheim	11	11	19	16.21	16.21	0	0	5 500	5 500	0	0
Eschau	11	10	15	11.81	11.81	0	0	5 100	5 100	0	0
Mundolsheim	12	11	20	4.27	4.27	0	0	4 700	4 700	0	0
Reichstett	12	11	21	8.03	8.03	< 0.01	0	4 400	4 400	0	0
Plobsheim	11	10	15	16.64	14.66	0	0	4 400	4 400	0	0
Wolfisheim	11	11	14	5.67	5.67	0	0	4 100	4 100	0	0
Holtzheim	11	11	15	6.91	6.91	0	0	3 600	3 600	0	0
Lampertheim	11	11	14	6.81	6.81	0	0	3 000	3 000	0	0
Lipsheim	11	11	16	4.96	4.96	0	0	2 600	2 600	0	0
Oberschaeffolsheim	11	11	14	7.67	7.67	0	0	2 300	2 300	0	0
Entzheim	11	11	17	8.34	8.34	0	0	2 300	2 300	0	0
Achenheim	11	11	14	6.1	6.1	0	0	2 100	2 100	0	0
Mittelhausbergen	12	11	15	1.73	1.73	0	0	1 900	1 900	0	0
Niederhausbergen	11	11	14	3.08	3.08	0	0	1 500	1 500	0	0
Hangenbieten	11	11	12	4.21	4.21	0	0	1 500	1 500	0	0
Eckwersheim	11	11	14	7.55	7.54	0	0	1 300	1 300	0	0
Blaesheim	11	10	16	10.23	6.82	0	0	1 300	1 300	0	0
Breuschwickersheim	11	11	13	5.15	5.15	0	0	1 300	1 300	0	0
Kolbsheim	11	11	12	3.42	3.42	0	0	900	900	0	0

Osthoffen	11	10	12	5.23	4.66	0	0	800	800	0	0
-----------	----	----	----	------	------	---	---	-----	-----	---	---

En nombre de jour de dépassement

Commune	Nombre de jour de dépassement de la valeur moyenne journalière en PM2.5 de 25 µg/m ³			Surface potentiellement exposée à un dépassement en km ²		Population potentiellement exposée à un dépassement	
	Moyenne	Minimale	Maximale	OMS 3 à 4 jours > 15 µg/m ³	Ex-OMS 3 jours > 25 µg/m ³	OMS 3 à 4 jours > 15 µg/m ³	Ex-OMS 3 jours > 25 µg/m ³
Strasbourg	29	23	> 100	78.27	78.27	279 100	279 100
Schiltigheim	30	24	80	7.62	7.62	31 800	31 800
Illkirch-Graffenstaden	28	23	> 100	22.19	22.19	26 800	26 800
Lingolsheim	29	24	54	5.7	5.7	18 600	18 600
Bischheim	30	24	84	4.43	4.43	17 300	17 300
Ostwald	31	25	85	7.12	7.12	12 700	12 700
Hœnheim	30	24	66	3.39	3.39	11 000	11 000
Souffelweyersheim	30	24	70	4.52	4.52	7 900	7 900
Geispolsheim	26	23	63	22.07	22.07	7 500	7 500
Eckbolsheim	28	24	65	5.36	5.36	6 800	6 800
Wantzenau	24	23	38	25.4	25.4	5 800	5 800
Fegersheim	28	24	58	6.22	6.22	5 700	5 700
Oberhausbergen	26	24	37	3.79	3.79	5 500	5 500
Vendenheim	26	24	70	16.21	16.21	5 500	5 500
Eschau	26	23	41	11.81	11.81	5 100	5 100
Mundolsheim	29	24	79	4.27	4.27	4 700	4 700
Reichstett	27	24	88	8.03	8.03	4 400	4 400
Plobsheim	25	23	40	16.64	16.64	4 400	4 400
Wolfisheim	26	24	37	5.67	5.67	4 100	4 100
Holtzheim	25	23	40	6.91	6.91	3 600	3 600
Lampertheim	25	24	35	6.81	6.81	3 000	3 000
Lipsheim	25	23	47	4.96	4.96	2 600	2 600
Oberschaeffolsheim	25	24	34	7.67	7.67	2 300	2 300
Entzheim	25	24	51	8.34	8.34	2 300	2 300
Achenheim	25	24	35	6.1	6.1	2 100	2 100
Mittelhausbergen	27	24	39	1.73	1.73	1 900	1 900
Niederhausbergen	25	24	34	3.08	3.08	1 500	1 500
Hangenbieten	24	23	32	4.21	4.21	1 500	1 500
Eckwersheim	25	24	35	7.55	7.55	1 300	1 300
Blaesheim	24	23	52	10.23	10.23	1 300	1 300
Breuschwickersheim	24	23	32	5.15	5.15	1 300	1 300
Kolbsheim	24	23	31	3.42	3.42	900	900

Osthoffen	24	23	30	5.23	5.23	800	800
-----------	----	----	----	------	------	-----	-----

Année 2028 – interdiction Crit’Air 2

En moyenne annuelle

Commune	Concentration PM2.5 en moyenne annuelle en $\mu\text{g}/\text{m}^3$			Surface potentiellement exposée à un dépassement en km^2				Population potentiellement exposée à un dépassement			
	Moyenne	Minimale	Maximale	OMS 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	OQA 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	VC 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	VL 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	OMS 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	OQA 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	VC 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	VL 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Strasbourg	12	11	> 25	78.27	78.07	< 0.01	< 0.01	279 100	279 100	0	0
Schiltigheim	12	11	19	7.62	7.62	0	0	31 800	31 800	0	0
Illkirch-Graffenstaden	12	11	21	22.19	22.19	< 0.01	0	26 800	26 800	0	0
Lingolsheim	12	11	16	5.7	5.7	0	0	18 600	18 600	0	0
Bischheim	12	11	19	4.43	4.43	0	0	17 300	17 300	0	0
Ostwald	12	11	19	7.12	7.12	0	0	12 700	12 700	0	0
Hœnheim	12	11	18	3.39	3.39	0	0	11 000	11 000	0	0
Souffelweyersheim	12	11	18	4.52	4.52	0	0	7 900	7 900	0	0
Geispolsheim	11	10	17	22.07	19.88	0	0	7 500	7 500	0	0
Eckbolsheim	12	11	17	5.36	5.36	0	0	6 800	6 800	0	0
Wantzenau	11	11	14	25.4	25.37	0	0	5 800	5 800	0	0
Fegersheim	11	11	17	6.22	6.22	0	0	5 700	5 700	0	0
Oberhausbergen	11	11	14	3.79	3.79	0	0	5 500	5 500	0	0
Vendenheim	11	11	18	16.21	16.21	0	0	5 500	5 500	0	0
Eschau	11	10	15	11.81	11.77	0	0	5 100	5 100	0	0
Mundolsheim	12	11	19	4.27	4.27	0	0	4 700	4 700	0	0
Reichstett	12	11	20	8.03	8.03	0	0	4 400	4 400	0	0
Plobsheim	11	10	14	16.64	14.21	0	0	4 400	4 400	0	0
Wolfisheim	11	11	14	5.67	5.67	0	0	4 100	4 100	0	0
Holtzheim	11	11	14	6.91	6.91	0	0	3 600	3 600	0	0
Lampertheim	11	11	14	6.81	6.81	0	0	3 000	3 000	0	0
Lipsheim	11	11	16	4.96	4.96	0	0	2 600	2 600	0	0
Oberschaeffolsheim	11	11	14	7.67	7.67	0	0	2 300	2 300	0	0
Entzheim	11	11	16	8.34	8.34	0	0	2 300	2 300	0	0
Achenheim	11	11	13	6.1	6.1	0	0	2 100	2 100	0	0
Mittelhausbergen	12	11	14	1.73	1.73	0	0	1 900	1 900	0	0
Niederhausbergen	11	11	13	3.08	3.08	0	0	1 500	1 500	0	0
Hangenbieten	11	11	12	4.21	4.21	0	0	1 500	1 500	0	0
Eckwersheim	11	11	14	7.55	7.54	0	0	1 300	1 300	0	0
Blaesheim	11	10	16	10.23	6.62	0	0	1 300	1 300	0	0
Breuschwickersheim	11	11	13	5.15	5.15	0	0	1 300	1 300	0	0
Kolbsheim	11	11	12	3.42	3.42	0	0	900	900	0	0

Osthoffen	11	10	12	5.23	4.62	0	0	800	800	0	0
-----------	----	----	----	------	------	---	---	-----	-----	---	---

En nombre de jour de dépassement

Commune	Nombre de jour de dépassement de la valeur moyenne journalière en PM2.5 de 25 µg/m ³			Surface potentiellement exposée à un dépassement en km ²		Population potentiellement exposée à un dépassement	
	Moyenne	Minimale	Maximale	OMS 3 à 4 jours > 15 µg/m ³	Ex-OMS 3 jours > 25 µg/m ³	OMS 3 à 4 jours > 15 µg/m ³	Ex-OMS 3 jours > 25 µg/m ³
Strasbourg	29	23	> 100	78.27	78.27	279 100	279 100
Schiltigheim	30	24	71	7.62	7.62	31 800	31 800
Illkirch-Graffenstaden	28	23	95	22.19	22.19	26 800	26 800
Lingolsheim	29	24	50	5.7	5.7	18 600	18 600
Bischheim	29	24	75	4.43	4.43	17 300	17 300
Ostwald	30	24	76	7.12	7.12	12 700	12 700
Hœnheim	30	24	56	3.39	3.39	11 000	11 000
Souffelweyersheim	30	24	64	4.52	4.52	7 900	7 900
Geispolsheim	26	23	57	22.07	22.07	7 500	7 500
Eckbolsheim	28	24	57	5.36	5.36	6 800	6 800
Wantzenau	24	23	38	25.4	25.4	5 800	5 800
Fegersheim	28	24	52	6.22	6.22	5 700	5 700
Oberhausbergen	26	24	36	3.79	3.79	5 500	5 500
Vendenheim	26	24	65	16.21	16.21	5 500	5 500
Eschau	26	23	40	11.81	11.81	5 100	5 100
Mundolsheim	28	24	75	4.27	4.27	4 700	4 700
Reichstett	27	24	79	8.03	8.03	4 400	4 400
Plobsheim	24	23	40	16.64	16.64	4 400	4 400
Wolfisheim	25	24	35	5.67	5.67	4 100	4 100
Holtzheim	25	23	39	6.91	6.91	3 600	3 600
Lampertheim	25	24	35	6.81	6.81	3 000	3 000
Lipsheim	25	23	44	4.96	4.96	2 600	2 600
Oberschaeffolsheim	25	24	34	7.67	7.67	2 300	2 300
Entzheim	25	24	48	8.34	8.34	2 300	2 300
Achenheim	25	24	34	6.1	6.1	2 100	2 100
Mittelhausbergen	27	24	37	1.73	1.73	1 900	1 900
Niederhausbergen	25	24	33	3.08	3.08	1 500	1 500
Hangenbieten	24	23	32	4.21	4.21	1 500	1 500
Eckwersheim	25	24	34	7.55	7.55	1 300	1 300
Blaesheim	24	23	48	10.23	10.23	1 300	1 300
Breuschwickersheim	24	23	32	5.15	5.15	1 300	1 300
Kolbsheim	24	23	31	3.42	3.42	900	900

Osthoffen	24	23	30	5.23	5.23	800	800
-----------	----	----	----	------	------	-----	-----

Règlement du dispositif d'attribution d'une aide financière aux mobilités alternatives à la voiture individuelle destinée aux particuliers.

Validé par décision du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg en date du 15 octobre 2021.

PREAMBULE

La pollution atmosphérique est responsable chaque année de centaines de décès à Strasbourg et dans l'Eurométropole. Elle nuit à la santé de toutes et tous, en premier lieu les enfants, en provoquant de nombreuses maladies respiratoires et cardiovasculaires. Le trafic routier, première cause de la pollution de l'air, est directement responsable de 84 % des émissions de dioxyde d'azote, particulièrement dangereuses pour notre santé.

La France, condamnée par la justice européenne pour inaction face à ce fléau, a donc décidé de rendre obligatoire la mise en place de « Zones à Faibles Émissions » (ZFE) dans 11 métropoles, dont l'Eurométropole de Strasbourg. Cette réglementation, déjà en place dans plus de 200 villes européennes, vise à restreindre progressivement à partir de 2022 l'usage des véhicules les plus polluants sur le territoire, dans le but de réduire les atteintes à la santé publique. Les normes environnementales des véhicules sont traduites par un système de vignettes Crit'Air.

Le certificat Crit'Air est un outil national utilisé dans plusieurs agglomérations françaises. Il répertorie les niveaux de pollution des véhicules selon six pastilles de couleur en fonction de leur âge et de leur type de motorisation.

Une première étape de déploiement de la ZFE sera franchie dès janvier 2022 dans toutes les communes de l'Eurométropole.

La ZFE est un outil permettant d'améliorer la qualité de l'air et s'inscrit dans la politique de déplacements globale de la Métropole visant à limiter l'usage des véhicules individuels à travers le report modal (vélo, transports en commun, autopartage etc.).

Afin d'assurer un droit à la mobilité, l'Eurométropole propose trois dispositifs d'aides directement liées à la ZFE, afin d'accompagner les usagers dans leur transition en matière de mobilités. Ces aides, conditionnées à la mise à la casse ou la revente d'un véhicule à terme interdit dans le périmètre de la ZFE, se déclinent comme suit :

- Une aide aux particuliers permettant l'utilisation de modes alternatifs à la voiture individuelle (transports en commun, location de vélos, autopartage, aides complémentaire à l'achat d'un vélo à assistance électrique, etc.) sous forme d'un montant forfaitaire plafonné et lié aux conditions de ressources du bénéficiaire, objet du présent règlement ;
- Une aide au renouvellement, ou auetrofit d'un véhicule, basée sur des conditions de ressources, permettant aux particuliers de remplacer leur véhicule par un véhicule moins polluant ;
- Une aide similaire destinée aux entreprises.

À noter, qu'en parallèle de ces aides liées à la ZFE, une aide financière, déjà opérationnelle et non-conditionnée à la mise à la casse ou la revente d'un véhicule, est proposée aux particuliers pour l'acquisition d'un Vélo à Assistance Électrique (VAE).

Article 1 – Objet du règlement

Le présent règlement a pour objet de préciser les modalités d'éligibilité et conditions d'attribution de l'aide aux mobilités alternatives, ainsi que les engagements de l'Eurométropole de Strasbourg (EMS) et du particulier bénéficiaire.

Article 2 – Engagements de l'Eurométropole de Strasbourg

Une aide aux mobilités alternatives à destination des particuliers est créée.

Les montants de cette aide sont fixés pour les années 2022 et 2023 comme suit :

Strates	RFR / part	Montant total aide EMS aux mobilités alternatives (montant maxi)
1	RFR < 6300 €	Jusqu'à 2 000 euros
2	6300 € < RFR < 13489 €	Jusqu'à 1 800 euros
3	13489 € < RFR < 20966 €	Jusqu'à 1 500 euros
	20966 € < RFR	<i>Pas d'aide</i>

Le montant alloué au-à la bénéficiaire servira exclusivement à l'achat de prestations, de services ou d'équipements de mobilité permettant de se déplacer au moyen d'un ou plusieurs modes alternatifs à la voiture individuelle personnelle. Un système de compte individuel permettra d'en assurer la bonne gestion et d'en encadrer l'utilisation.

Le-la bénéficiaire se verra proposer un bouquet d'offres de services et de prestations de mobilité accessibles avec ce forfait, dans une logique multiservices et multimodes « à la carte », en partenariat avec tout opérateur de mobilité respectant les conditions qui auront été préalablement fixées par la Collectivité et souhaitant intégrer le dispositif.

Le budget alloué au-à la bénéficiaire permettra par ailleurs de compléter l'aide à l'achat déjà mise en place par la collectivité pour un VAE, un vélo cargo à assistance électrique, ou une motorisation de vélo classique. Ce complément d'aide possible sera calculé en fonction des aides existantes auxquelles le bénéficiaire peut prétendre au moment de l'achat (État et

collectivités locales), mais de devra pas conduire à ce que le montant cumulé des différentes aides conduise à dépasser un maximum de 80% du coût total de l'achat du particulier.

Un prestataire externe est chargé de gérer cette aide et d'assurer l'interface avec les bénéficiaires, qui auront accès à un compte individualisé leur permettant une utilisation simple de leur forfait. La durée d'utilisation du montant alloué est fixée à 3 ans après ouverture du compte.

L'utilisation du montant alloué pourra se faire au bénéfice de tout ou partie des membres du foyer fiscal. À titre d'exemple, plusieurs abonnements de transports en commun pourront être acquis via le même compte pour différents membres du foyer si sa composition le justifie.

Article 3 – Règles d'éligibilité pour le-la bénéficiaire

- Les aides désignées ci-dessus ne sont versées que suite à la revente ou la mise au rebut d'un véhicule personnel interdit *in fine* dans la ZFE-m (de Sans Crit'Air à Crit'Air 2) appartenant au-la bénéficiaire depuis au moins un an.
- La date de vente ou de mise à la casse ne pourra être supérieure à 3 mois avant le dépôt du dossier.
- Le-la bénéficiaire est majeur-e au moment de la demande ;
- Le-la bénéficiaire a sa résidence principale dans une commune de l'EMS au moment de la demande ;
- Le-la bénéficiaire s'inscrit dans des conditions de ressources graduées selon 3 strates de revenus fiscaux de référence (RFR) par part fiscale :
 - ⇒ Strate 1 : RFR/part < 6 300 €
 - ⇒ Strate 2 : 6 300€ < RFR/part < 13 489 €
 - ⇒ Strate 3 : 13 489 € < RFR/part < 20 966 €

Article 4 – Modalités d'octroi des aides

ETAPE 1 – DEPÔT DU DOSSIER

La réalisation d'un diagnostic de mobilité est un préalable nécessaire pour bénéficier d'une aide de l'Eurométropole de Strasbourg. Ce conseil pourra être délivré par l'Agence pour le Climat, ou toute autre structure souhaitant assurer une telle prestation. L'Eurométropole va initier une démarche de référencement des structures conseillères en mobilité afin de s'assurer de la qualité du conseil qui sera délivré.

Ce conseil individualisé débouchera sur la délivrance d'une attestation que le demandeur devra fournir au moment du dépôt du dossier.

Après la vente ou la mise au rebut de son véhicule par le-la demandeur-se, celui-celle-ci devra constituer son dossier de demande et le déposer à l'adresse demarches.strasbourg.eu (rubrique stationnement/circulation/transport). Le dossier de demande pourra être téléchargé pour impression en version papier, le cas échéant, et envoi ultérieur à l'adresse qui sera indiquée sur le site Internet précité.

Pour constituer un dossier de demande, les pièces suivantes devront être fournies :

- Avis d'imposition le plus récent (RFR/part), faisant figurer le revenu fiscal de référence, ainsi que le nombre de parts fiscales.
- Ancien certificat d'immatriculation barré en cas de revente, ou certificat de destruction (Cerfa 14365*01) en cas de mise à la casse.
- Attestation du Conseil en Mobilité.
- Copie de la pièce d'identité du-de la demandeur-euse (carte d'identité recto-verso, passeport, titre de séjour...).
- Justificatif de domicile datant de moins de 3 mois (quittance de loyer, facture d'eau, de gaz ou d'électricité, de téléphone, d'assurance habitation), au nom du-de la demandeur-se.
- Une copie renseignée et signée du présent règlement, pour une remise du dossier en version papier, ou acceptation/signature électronique lors du dépôt du dossier, pour une remise via Internet.

ETAPE 2 – INSTRUCTION DU DOSSIER

La réception des dossiers de demandes d'aides, ainsi que leur instruction technique, seront assurés par un prestataire désigné par l'Eurométropole de Strasbourg.

La Présidente de l'Eurométropole de Strasbourg, ou son-sa représentant-e, a compétence pour attribuer par décision les aides prévues dans le présent règlement, et ce dans les conditions édictées par celui-ci.

Tout dossier complet fera l'objet d'une notification d'éligibilité et de l'envoi d'une décision d'attribution, signée par la Présidente de l'Eurométropole de Strasbourg, ou son-sa représentant-e.

Les aides seront attribuées au fil de l'eau, dans la limite des budgets inscrits au budget de l'Eurométropole de Strasbourg.

ETAPE 3 – VERSEMENT DE L'AIDE

Le versement de l'aide sera effectué sur un compte individualisé ouvert auprès d'un prestataire désigné par l'Eurométropole de Strasbourg, et utilisable pour une durée de 3 ans.

Ce compte, qui consiste en un « droit de tirage », permettra au-à la bénéficiaire d'utiliser ce budget auprès des seuls prestataires et opérateurs de mobilité partenaires du dispositif (entreprises de transports urbains ou périurbains, vélocistes, etc.).

Le-la bénéficiaire de l'aide n'aura pas à avancer le moindre frais pour accéder aux offres couvertes par le dispositif, les montants à verser aux opérateurs étant directement déduits du compte individualisé, jusqu'à concurrence du montant de l'aide attribuée.

Article 5 – Engagements du-de la bénéficiaire

Le-la bénéficiaire s'engage à ne percevoir, pour un même véhicule, qu'une seule des aides prévues (aide au remplacement de véhicule ou aide aux mobilités alternatives) dans le cadre de l'accompagnement à la mise en œuvre de la ZFE-m.

Le-la bénéficiaire s'engage à fournir, lors du dépôt du dossier, l'ensemble des pièces listées à l'article 4.

Le-la bénéficiaire s'engage par la signature du présent règlement à en avoir pris connaissance et à en respecter les conditions.

Article 6 – Restitution de l'aide

Dans le cas de manquement dûment constaté aux engagements prévus à l'article 5, le-la bénéficiaire se verra interdire l'accès au compte individualisé ouvert à son nom, et se verra dans l'obligation de restituer à l'Eurométropole de Strasbourg l'équivalent de la somme utilisée le cas échéant auprès d'un ou plusieurs opérateurs de mobilité.

Article 7 – Sanction en cas de fausse déclaration

Toute déclaration frauduleuse (constitutive du délit d'escroquerie), ou mensongère (constitutive d'un faux ou usage de faux) est punie d'une peine pouvant aller jusqu'à 5 ans d'emprisonnement et 375 000 € d'amende (articles 313-1 et 441-6 du code pénal).

Article 8 – Durée du règlement

Le présent règlement entre en vigueur à compter de sa signature par le-la bénéficiaire de l'aide, et ce pendant toute la durée de validité du dispositif.

Article 9 – Attribution de juridiction

Attribution de juridiction est donnée aux tribunaux compétents de Strasbourg pour trancher tout litige et toute contestation relatifs à l'interprétation ou l'exécution du présent règlement.

Article 10– Protection des données

L'Eurométropole de Strasbourg s'engage à respecter la réglementation en vigueur applicable au traitement de données à caractère personnel, c'est-à-dire la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, modifiée ainsi que le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données.

Article 11 – Modification du règlement

Toute modification pouvant avoir une incidence financière sur le niveau des aides susceptibles d’être allouées au titre du présent règlement devra être adoptée en Conseil métropolitain.

Règlement du dispositif d'attribution d'une aide financière destinée aux particuliers pour le remplacement d'un véhicule léger ou utilitaire léger à usage personnel, classé de sans Crit'Air à Crit'Air 2, d'un deux ou trois roues motorisé électrique, ou pour le retrofit d'un véhicule léger ou d'un véhicule utilitaire léger.

Règlement validé par décision du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg en date du 15 octobre 2021.

PREAMBULE

La pollution atmosphérique est responsable chaque année de centaines de décès à Strasbourg et dans l'Eurométropole. Elle nuit à la santé de toutes et tous, en premier lieu les enfants, en provoquant de nombreuses maladies respiratoires et cardiovasculaires. Le trafic routier, première cause de la pollution de l'air, est directement responsable de 84 % des émissions de dioxyde d'azote, particulièrement dangereuses pour notre santé.

La France, condamnée par la justice européenne pour inaction face à ce fléau, a donc décidé de rendre obligatoire la mise en place de « Zones à Faibles Émissions » (ZFE) dans 11 métropoles, dont l'Eurométropole de Strasbourg. Cette réglementation, déjà en place dans plus de 200 villes européennes, vise à restreindre progressivement à partir de 2022 l'usage des véhicules les plus polluants sur le territoire, dans le but de réduire les atteintes à la santé publique. Les normes environnementales des véhicules sont traduites par un système de vignettes Crit'Air.

Le certificat Crit'Air est un outil national utilisé dans plusieurs agglomérations françaises. Il répertorie les niveaux de pollution des véhicules selon six pastilles de couleur en fonction de leur âge et de leur type de motorisation.

Une première étape de déploiement de la ZFE sera franchie dès janvier 2022 dans toutes les communes de l'Eurométropole.

La ZFE est un outil permettant d'améliorer la qualité de l'air et s'inscrit dans la politique de déplacements globale de la Métropole visant à limiter l'usage des véhicules individuels à travers le report modal (vélo, transports en commun, autopartage etc.).

Afin d'assurer un droit à la mobilité, l'Eurométropole propose trois dispositifs d'aides directement liées à la ZFE, afin d'accompagner les usagers dans leur transition en matière de mobilités. Ces aides, conditionnées à la mise à la casse ou la revente d'un véhicule à terme interdit dans le périmètre de la ZFE, se déclinent comme suit :

- Une aide aux particuliers permettant l'utilisation de modes alternatifs à la voiture individuelle (transports en commun, location de vélos, autopartage, aides complémentaire à l'achat d'un vélo à assistance électrique, etc.) sous forme d'un montant forfaitaire plafonné et lié aux conditions de ressources du bénéficiaire ;

- Une aide au renouvellement, ou au rétrofit d'un véhicule, basée sur des conditions de ressources, permettant aux particuliers de remplacer leur véhicule par un véhicule moins polluant, objet du présent règlement ;
- Une aide similaire destinée aux entreprises.

  noter, qu'en parallèle de ces aides liées à la ZFE, une aide financière, déjà opérationnelle et non-conditionnée à la mise à la casse ou la revente d'un véhicule, est proposée aux particuliers pour l'acquisition d'un Vélo   Assistance  lectrique (VAE).

Article 1 – Objet du règlement

Le présent règlement a pour objet de préciser les engagements de l'Eurométropole de Strasbourg (EMS) et du particulier bénéficiaire liés aux conditions d'attribution d'une aide financière à la conversion d'un véhicule léger (VL) ou d'un véhicule utilitaire léger (VUL)   usage personnel « faibles émissions » (Crit'Air 1 ou 0, achat neuf ou d'occasion), ou à la conversion au profit d'un 2 ou 3 roues électrique, ou encore au rétrofit d'un véhicule léger ou utilitaire léger à usage personnel.

Pour la définition de ce dispositif d'aides, un ménage est entendu comme correspondant au foyer fiscal. Afin de renforcer l'accompagnement, un ménage éligible, composé de plusieurs personnes majeures, peut bénéficier, sous réserve d'éligibilité, de plusieurs aides, mais d'au maximum une aide au renouvellement du véhicule.

Article 2 – Engagements de l'Eurométropole de Strasbourg

- Aides à la conversion d'un VL ou d'un VUL

Véhicules éligibles et conditions de versement des aides

L'EMS, en vertu de la délibération du Conseil métropolitain en date du 15 octobre 2021, verse au bénéficiaire une aide financière, complémentaire de celle de l'état, pour l'achat d'un véhicule Crit'Air 1 ou 0, neuf ou d'occasion, en cas de revente ou de mise à la casse d'un véhicule personnel interdit *in fine* dans la ZFE-m (de sans Crit'Air   Crit'Air 2) appartenant au bénéficiaire depuis au moins un an. Cette aide pourra être versée également pour la location d'un véhicule (LOA ou LDD), pour une durée au minimum égale à 2 ans.

La date de vente ou de mise à la casse ne pourra être supérieure à 3 mois avant le dépôt du dossier.

Le dossier de demande devra être déposé au maximum 6 mois après la date d'acquisition du nouveau véhicule.

Les montants accordés sont, pour les années 2022 et 2023, les suivants, aussi bien pour les véhicules neufs que pour ceux d'occasion :

Strates	RFR / part	Montant total aide EMS à la conversion (montant maxi)
1	RFR < 6300 €	Jusqu'à 3 500 euros
2	6300 € < RFR < 13489 €	Jusqu'à 2 500 euros
3	13489 € < RFR < 20966 €	Jusqu'à 1 500 euros
	20966 € < RFR	<i>Pas d'aide</i>

Ces aides à l'achat d'un véhicule léger ou utilitaire léger à usage personnel (aides d'État et autres aides locales, dont celles de l'Eurométropole) seront plafonnées à 80% du coût d'achat.

- Aides à la conversion au profit d'un deux ou trois-roues motorisé électrique

Véhicules éligibles et conditions de versement des aides

L'EMS, en vertu de la délibération du Conseil métropolitain en date du 15 octobre 2021, verse au-bénéficiaire une aide financière pour l'achat d'un deux ou trois roues motorisé électrique, en cas de revente ou de mise au rebus d'un véhicule personnel interdit *in fine* dans la ZFE-m (de sans Crit'Air à Crit'Air 2) appartenant au-bénéficiaire depuis au moins un an.

La date de vente ou de mise à la casse ne pourra être supérieure à 3 mois avant le dépôt du dossier.

Le dossier devra être déposé au maximum 6 mois après la date d'acquisition du nouveau véhicule.

Les montants accordés sont, pour les années 2022 et 2023, les suivants :

Strates	RFR / part	Aide (montant maximum)
1	RFR < 6300 €	1 400 €
2	6300 € < RFR < 13489 €	1 100 €
3	13489 € < RFR < 20966 €	900 €
	20966 € < RFR	<i>Pas d'aide</i>

Ces aides à l'achat d'un deux ou trois-roues motorisés électrique (aides d'État et autres aides locales, dont celles de l'Eurométropole) seront plafonnées à 50% du coût d'achat.

- Aide au rétrofit d'un véhicule léger ou utilitaire léger à usage personnel

Véhicules éligibles et conditions de versement des aides

L'EMS, en vertu de la délibération du Conseil métropolitain en date du 15 octobre 2021, verse au-  la bénéficiaire une aide financière pour le changement du moteur thermique d'un véhicule léger ou utilitaire léger à usage personnel par un moteur électrique ou GNV. Cette aide, également cumulable avec celle proposée par l'état, s'élève à un montant unique de 2 500 à pour les personnes ayant un revenu fiscal de référence par part inférieur à 20 966   par part.

Le dossier devra être déposé au maximum 6 mois après la date d'acquisition du nouveau moteur.

Ce montant est accordé pour les années 2022 et 2023.

Article 3 – Règles d'éligibilité pour le-la bénéficiaire

- Les aides désignées ci-dessus (hors aide au rétrofit), ne sont versées qu'à l'issue de la vente ou la mise au rebut d'un véhicule personnel interdit *in fine* dans la ZFE-m (de sans Crit'Air   Crit'Air 2) appartenant au-  la bénéficiaire depuis au moins un an ;
- Le-la bénéficiaire est majeur-e au moment de la demande ;
- L'aide au rétrofit n'est versée que sur production de la preuve du changement de motorisation ;
- Le-la bénéficiaire a sa résidence principale dans une commune de l'Eurométropole au moment de la demande ;
- Le-la bénéficiaire s'engage à ne pas revendre le véhicule nouvellement acquis dans un délai de 2 ans à compter de la date d'acquisition du nouveau véhicule, ni avant d'avoir parcouru 6 000 km.
- Pour les locations, le-la bénéficiaire s'engage à conclure un contrat d'une durée supérieure ou égale à 2 ans.
- Le-la bénéficiaire s'inscrit dans des conditions de ressources graduées selon 3 strates de revenus fiscaux de référence (RFR) par part fiscale :
 - ⇒ Strate 1 : RFR/part < 6 300 à
 - ⇒ Strate 2 : 6 300  < RFR/part < 13 489 à
 - ⇒ Strate 3 : 13 489   < RFR/part < 20 966 à

Article 4 – Modalités d’octroi des aides

ETAPE 1 – DEPÔT DU DOSSIER

La réalisation d’un diagnostic de mobilité est un préalable nécessaire pour bénéficier d’une aide de l’Eurométropole de Strasbourg. Ce conseil pourra être délivré par l’Agence pour le Climat, ou toute autre structure souhaitant assurer une telle prestation. L’Eurométropole va initier une démarche de référencement des structures conseillères en mobilité afin de s’assurer de la qualité du conseil qui sera délivré.

Ce conseil individualisé débouchera sur la délivrance d’une attestation que le demandeur devra fournir au moment du dépôt du dossier.

Après la vente ou la mise au rebut de son véhicule par le-la demandeur-se, ou après le changement du moteur thermique de son véhicule, celui-celle-ci devra constituer son dossier de demande et le déposer à l’adresse demarches.strasbourg.eu (rubrique stationnement/circulation/transport). Le dossier de demande pourra être téléchargé pour impression en version papier, le cas échéant, et envoi ultérieur à l’adresse qui sera indiquée sur le site Internet précité.

Pour constituer un dossier de demande, les pièces suivantes devront être fournies :

- Avis d’imposition le plus récent (RFR/part), faisant figurer le revenu fiscal de référence, ainsi que le nombre de parts fiscales.
- Ancien certificat d’immatriculation barré en cas de revente, ou certificat de destruction (Cerfa 14365*01) en cas de mise à la casse.
- Preuve d’acquisition ou de location du nouveau véhicule (facture, contrat de location dont la durée est supérieure à 2 ans).
- Facture pour le changement d’une motorisation + copie du certificat d’immatriculation modifié.
- Certificat d’immatriculation du nouveau véhicule acheté ou loué.
- Attestation du Conseil en Mobilité.
- Attestation sur l’honneur que le-la bénéficiaire ou un autre membre du ménage n’a pas déjà bénéficié d’une aide au remplacement de véhicule par l’EMS.
- Engagement sur l’honneur, de la part du-de la bénéficiaire, à ne pas revendre le véhicule faisant l’objet de l’aide dans les 2 ans de son acquisition (ou avant d’avoir parcouru 6 000 km) et à fournir la preuve de la possession du dit véhicule, sur demande de l’Eurométropole.
- Copie de la pièce d’identité du-de la demandeur-euse (carte d’identité recto-verso, passeport, titre de séjour...).
- Justificatif de domicile datant de moins de 3 mois (quittance de loyer, facture d’eau, de gaz ou d’électricité, de téléphone, d’assurance habitation...), au nom du-de la demandeur-se.
- Une copie renseignée et signée du présent règlement, pour une remise du dossier en version papier, ou acceptation/signature électronique lors du dépôt du dossier, pour une remise via Internet.
- Le Relevé d’Identité Bancaire du-de la demandeur-euse.

ETAPE 2 – INSTRUCTION DU DOSSIER

La réception des dossiers de demandes d'aides, ainsi que leur instruction technique, seront assurés par un prestataire désigné par l'Eurométropole de Strasbourg.

La Présidente de l'Eurométropole de Strasbourg, ou son-sa représentant-e, a compétence pour attribuer par décision les aides prévues dans le présent règlement, et ce dans les conditions édictées par celui-ci.

Tout dossier complet fera l'objet d'une notification d'éligibilité et de l'envoi d'une décision d'attribution, signée par la Présidente de l'Eurométropole de Strasbourg, ou son-sa représentant-e.

Les aides seront attribuées au fil de l'eau, dans la limite des budgets inscrits au budget de l'Eurométropole de Strasbourg.

ETAPE 3 – VERSEMENT DE L'AIDE

La notification de la décision d'attribution de l'aide ouvre droit au versement de celle-ci, qui sera effectué par virement bancaire, sur le compte figurant sur le RIB fourni à l'étape « dépôt de dossier ». En cas de changement de domiciliation bancaire intervenu entre le dépôt du dossier et la décision d'attribution, le-la bénéficiaire devra, par tout moyen, en avvertir le prestataire désigné pour l'instruction des dossiers.

Article 5 – Engagements du-de la bénéficiaire

Le-la bénéficiaire s'engage à ne percevoir qu'une seule des aides prévues au présent règlement, par foyer fiscal. Les autres membres du foyer fiscal pourront bénéficier d'une aide aux mobilités alternatives, à condition de séparer d'un véhicule interdit in fine par la ZFE. Le bénéficiaire ne pourra percevoir qu'une seule aide (conversion ou mobilités alternatives) par véhicule vendu ou mis à la casse.

Le-la bénéficiaire s'engage à ne pas revendre le véhicule nouvellement acquis dans un délai de 2 ans suivant l'achat, ni avant d'avoir parcouru 6 000 km.

Le-la bénéficiaire s'engage à communiquer, à la demande de l'administration, tout document attestant de la possession du véhicule nouvellement acquis grâce à l'aide apportée, et ce pendant toute la durée exigée pour la non revente ou la non-restitution (en cas de location).

Le-la bénéficiaire s'engage à fournir, lors du dépôt du dossier, l'ensemble des pièces listées à l'article 4.

Le-la bénéficiaire s'engage par la signature (ou l'acceptation par voie électronique) du présent règlement à en avoir pris connaissance et à en respecter les conditions.

Article 6 – Restitution de l'aide

Dans le cas de manquement dûment constaté aux engagements prévus à l'article 5, le-la bénéficiaire se verra dans l'obligation de restituer la totalité du montant perçu.

Article 7 – Sanction en cas de détournement de l'aide ou de fausse déclaration

Le détournement des sommes versées au titre des aides mentionnées dans le présent règlement, notamment en cas d'achat pour revente, est qualifié d'abus de confiance et rend son-sa auteur-e passible des sanctions prévues à l'article 341-1 du code pénal, soit d'une peine pouvant aller jusqu'à 3 ans d'emprisonnement et 375 000 € d'amende. Toute déclaration frauduleuse (constitutive du délit d'escroquerie), ou mensongère (constitutive d'un faux ou usage de faux) est punie d'une peine pouvant aller jusqu'à 5 ans d'emprisonnement et 375 000 € d'amende (articles 313-1 et 441-6 du code pénal).

L'Eurométropole de Strasbourg se réserve le droit de demander le remboursement intégral des aides versées dans le cas où un contrôle mettrait en évidence les délits ci-dessus évoqués.

Article 8 – Durée du règlement

Le présent règlement entre en vigueur à compter de sa signature (ou acceptation par voie électronique) par le-la bénéficiaire de l'aide, et ce pendant toute la durée de validité du dispositif.

Article 9 – Attribution de juridiction

Attribution de juridiction est donnée aux tribunaux compétents de Strasbourg pour trancher tout litige et toute contestation relatifs à l'interprétation ou l'exécution du présent règlement.

Article 10– Protection des données

L'Eurométropole de Strasbourg s'engage à respecter la réglementation en vigueur applicable au traitement de données à caractère personnel, c'est-à-dire la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, modifiée ainsi que le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données.

Article 11 – Modification du règlement

Toute modification pouvant avoir une incidence financière sur le niveau des aides susceptibles d'être allouées au titre du présent règlement devra être adoptée en Conseil métropolitain.



Règlement d'attribution d'une aide financière à l'acquisition d'un vélo à assistance électrique (VAE), d'un vélo cargo, ou de la motorisation d'un vélo classique à compter du 1^{er} janvier 2022.

PRÉAMBULE

La convention prise en délibération du 25 juin 2021 du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg et ayant pour objet l'attribution d'une aide financière à l'acquisition d'un vélo à assistance électrique (VAE), d'un vélo cargo, ou de la motorisation d'un vélo classique est modifiée par la délibération du 15 octobre 2021 relative à la mise en place d'une zone à faibles émissions – mobilité (ZFE-m) pour assurer une cohérence des dispositifs d'aides de la Collectivité. La convention est renommée Règlement d'attribution pour plus de lisibilité auprès des demandeurs et une harmonisation des documents relatifs aux aides. Ces modifications sont applicables au 1^{er} janvier 2022 et portent sur :

- Les critères d'éligibilité des demandeurs ;
- Les caractéristiques des cycles éligibles à l'aide ;
- La mise en place d'une date limite de dépôt d'une demande d'aide après l'achat ;
- Une clarification des obligations des parties, des pièces à fournir par le demandeur et des modalités de dépôt des demandes d'aide.

Les éléments modifiés sont soulignés en noir, les éléments supprimés, rayés.

ARTICLE 1 - OBJET DU REGLEMENT

A compter du 1^{er} janvier 2022, le présent règlement a pour objet de définir les droits et obligations de l'Eurométropole de Strasbourg et du bénéficiaire liés à l'attribution d'une aide financière ainsi que de fixer les conditions d'octroi de cette aide pour l'acquisition, pour l'usage personnel, d'un seul dispositif ou d'un seul vélo neuf décrits ci-après.

ARTICLE 2 - TYPES DE VÉLOS ÉLIGIBLES AU DISPOSITIF

L'aide octroyée dans le cadre du présent règlement concerne trois types de cycles dont l'acquisition peut être freinée par un coût d'achat qui demeure encore élevé, alors que leur pratique est plus respectueuse de l'environnement et peut permettre la réduction de l'utilisation de véhicules automobiles légers, et donc l'émission de polluants atmosphériques.

2.1. Vélos à assistance électrique neufs

Sont concernés tous vélos à assistance électrique neufs, avec éclairage avant et arrière non-amovible, sans batterie au plomb et qui respectent la définition de l'article R.311-1 du code de la route (cycle équipé d'un moteur auxiliaire électrique d'une puissance nominale continue maximale de 0,25 kilowatt, dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse de 25 km/h, ou plus tôt si le cycliste arrête de pédaler).

Par conséquent sont exclus du dispositif d'aide les vélos utilisant une batterie au plomb, les vélos tout terrain (VTT) ou les vélos dits «speed bike» pouvant dépasser les 25 km/h. ~~qui sont exclus de cette définition, ne sont pas éligibles à l'aide.~~

Compte tenu de la diversité des modèles de vélos et des dispositifs d'assistance électrique présents sur le marché, le certificat d'homologation et sa notice technique, ou une attestation de respect de la norme seront exigés dans le dossier de demande d'aide. Ces documents permettront de distinguer les matériels de mauvaise qualité ou produits selon des conditions sociales et environnementales défavorables. Lors de l'instruction des demandes d'aide, une attention particulière sera portée sur ce point.

2.2. Vélos cargos à assistance électrique neufs

Sont concernés les vélos cargos à assistance électrique neufs qui permettent de transporter aussi bien des enfants que des courses ou du matériel, ainsi que les vélos adaptés pour les déplacements des personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap. Les cycles devront être équipés d'un système d'éclairage avant et arrière non-amovible, et ne pas être équipés de batterie au plomb. Ils devront également respecter la définition de l'article R.311-1 du code de la route.

Ce type de vélo comprend les :

- biporteurs : vélos à 2 roues équipés d'une malle à l'avant,
- triporteurs : vélos à 3 roues équipés d'une malle à l'avant,
- vélos rallongés ou « long tail » : vélos classiques rallongés à l'arrière,
- tricycles : vélos à 3 roues dont deux à l'arrière.

2.3 Motorisation de vélos classiques

Sont concernés les prestations de motorisation de vélos musculaires neufs ou d'occasion. Le moteur installé devra obligatoirement être NEUF et respecter la réglementation française et européenne (vitesse max de 25 km/h et puissance de 250 W, capteur de pédalage).

Les cycles devront être équipés d'un système d'éclairage avant et arrière non-amovible, et ne pas être équipés de batterie au plomb.

L'Eurométropole de Strasbourg se dégage de toute responsabilité en cas d'incident de toute nature que ce soit résultant du montage et/ou de l'usage d'un kit d'électrification de vélo standard dans le cadre de la présente demande.

ARTICLE 3 - ENGAGEMENTS DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG ET CONDITIONS D'OCTROI DE L'AIDE

L'Eurométropole de Strasbourg, sous réserve du respect par le bénéficiaire des obligations définies à l'article 5 du présent règlement, s'engage à verser à ce dernier une aide financière dont le montant est défini ci-après.

Pour tout type de matériel éligible au dispositif d'aide, le montant octroyé par l'Eurométropole sera égal à 50 % du prix d'achat TTC dans la limite d'un plafond allant de 150€ à 500 € par matériel neuf acheté chez un professionnel dépositaire de la marque collective simple « Partenaire Vélooptimiste », et par bénéficiaire.

Le niveau d'aide est variable et déterminé en fonction du revenu fiscal de référence du quotient familial du demandeur fourni par la Caisse d'Allocations Familiales, l'Eurométropole de Strasbourg ou sa commune, afin de pouvoir aider davantage les personnes ayant les plus faibles revenus.

3.1. Montant de l'aide en fonction du niveau de ressources et de l'équipement

3.1.1. Vélo à assistance électrique (VAE)

Le montant de la présente aide pour l'achat d'un VAE est conditionné au niveau de revenu fiscal de référence par part du foyer du demandeur. Les montants d'aides applicables sont ainsi les suivants : selon la grille de la tarification solidaire pour les abonnements de transports en commun. Les montants sont dès lors les suivants :

Strates	RFR / part	Montant plafond de l'aide à l'achat
Pour un vélo à assistance électrique (VAE)		
<u>1</u>	<u>RFR < 6 300 €</u>	<u>500 € plafonné à 50% du montant total de l'achat</u>
<u>2</u>	<u>6 300 € < RFR < 13 489 €</u>	<u>400 € plafonné à 50% du montant total de l'achat</u>
<u>3</u>	<u>13 489 € < RFR</u>	<u>300 € plafonné à 50% du montant total de l'achat</u>
Pour un vélo cargo à assistance électrique (VCE)		
<i>Pas de plafond de ressources</i>		<i>500 € plafonné à 50% du montant total de l'achat</i>
Pour une motorisation d'un vélo classique		
<i>Pas de plafond de ressources</i>		<i>150 € plafonné à 50% du montant total de l'achat</i>

3.1.2. Vélo cargo à assistance électrique (VCE)

Le montant de la subvention est de 500 € sans critère de ressources.

3.1.3. Motorisation d'un vélo classique

Le montant de la subvention est de 150 € sans critère de ressources.

3.2. Professionnels revendeurs-réparateurs éligibles

Pour être éligible à l'attribution de l'aide, l'acquisition du matériel doit être effectuée auprès d'un professionnel distributeur-réparateur dépositaire de la marque « Partenaire Vélooptimiste ».

Règlement d'attribution d'une aide financière à l'acquisition d'un vélo à assistance électrique (VAE), d'un vélo cargo, ou de la motorisation d'un vélo classique à compter du 1er janvier 2022.

3.3. Limitation du nombre de demandes

L'aide ne peut être octroyée qu'une seule fois pour l'achat d'un seul matériel éligible et pour un même bénéficiaire. Pour cela le numéro unique de marquage du vélo fait référence et doit obligatoirement être fourni par le demandeur.

Le bénéficiaire s'engage à ne pas revendre dans les 3 ans le véhicule objet de la présente aide sous peine de devoir restituer la subvention à l'Eurométropole de Strasbourg. Il s'engage par ailleurs à apporter la preuve aux services de l'Eurométropole de Strasbourg qui en feraient la demande dans les 3 années suivant son achat, qu'il est bien en possession du véhicule aidé.

ARTICLE 4 - CONDITIONS DE VERSEMENT DE L'AIDE

L'Eurométropole de Strasbourg verse au bénéficiaire le montant de l'aide après présentation par celui-ci du dossier complet mentionné à l'article 5 ci-après, sous réserve que l'acquisition du vélo, objet de l'aide, soit effectuée pendant la période de validité du dispositif, soit en l'occurrence à compter du 1^{er} janvier 2021 et jusqu'au 31 décembre 2025.

Pour être valables, à compter du 1^{er} janvier 2022, les demandes doivent impérativement être déposées dans un délai de 3 mois maximum suivant la date d'achat, la date inscrite sur la facture acquittée faisant foi. Cette disposition permet aux demandeurs éligibles de respecter les délais pour bénéficier d'une éventuelle aide complémentaire de l'État (« Bonus vélo »), cette dernière étant à déposer dans les 6 mois suivants la date d'achat et après attribution d'une aide par une collectivité locale.

ARTICLE 5 - BÉNÉFICIAIRES ET MODALITÉS D'ATTRIBUTION DE L'AIDE

Est éligible à l'attribution de l'aide, toute personne physique de 18 ans ou plus dont la résidence principale se situe dans l'une des 33 communes de l'Eurométropole de Strasbourg et qui fait l'acquisition, en son nom, d'un cycle ou d'un dispositif de motorisation tel que spécifié à l'article 2.

Il devra déposer en ligne, ou au format papier, un dossier complet comprenant l'ensemble des pièces et informations listées ci-dessous.

5.1. Pièces et informations à fournir lors du dépôt de la demande :

En cas de dépôt de la demande au format papier : le demandeur remplit le formulaire fourni par la Collectivité et y joint une copie de toutes les pièces justificatives requises ci-après. Le formulaire est disponible sur demande auprès de la mairie de son domicile et sur le site internet de l'Eurométropole : <https://www.strasbourg.eu/aides-achat>

En cas de dépôt sur la plateforme monstrasbourg.eu, le demandeur remplit tous les champs requis dans le formulaire en ligne et joint les pièces justificatives requises ci-après en déposant une copie au format numérique de son choix.

La fourniture du numéro d'immatriculation unique du cycle acheté ou équipé (marquage ou gravage) est obligatoire pour permettre l'ouverture d'un dossier de demande.

Les pièces justificatives à joindre au formulaire de demande sont les suivantes :

- La copie du certificat d'homologation et la notice technique ou l'attestation de respect de la norme NF EN 15194.

- La copie de la facture d'achat acquittée du dispositif ou vélo éligible à l'aide.

Celle-ci doit comporter :

- le nom et l'adresse du bénéficiaire,
 - le tampon « Partenaire Vélooptimiste »,
 - le type de vélo, le modèle et la référence précise du fabricant,
 - la date d'achat, qui doit avoir été effectué durant la période de validité du dispositif tel que défini par l'article 4 du présent règlement,
 - la mention facture acquittée et vélo récupéré avec le cachet du distributeur-revendeur dépositaire de la marque « partenaire vélooptimiste » et de sa signature.
- Pour l'achat d'un VAE, et uniquement pour les demandeurs pouvant justifier d'un revenu fiscal de référence par part inférieur à 13 489 € : l'avis d'impôt sur le revenu de l'année n-1
 - Le relevé d'identité bancaire avec l'identité du bénéficiaire (identique à celle figurant sur l'ensemble des documents).
 - Le justificatif de domicile principal de moins de 3 mois au même nom et adresse que ceux figurant sur la facture du cycle.
 - La pièce d'identité du demandeur (carte nationale d'identité, passeport, titre de séjour,...).

5.2. Formulaire Monstrasbourg.eu et envoi par courrier.

Les modalités d'obtention précisées au présent règlement, une Foire aux Questions et le formulaire de demande d'aide sont accessibles via la plateforme de l'Eurométropole <https://www.strasbourg.eu/aides-achat>

Le formulaire de demande et le présent règlement sont également disponibles au format papier sur demande et peuvent être déposés avec les pièces justificatives : par courrier adressé à Aide à l'achat VAE, Eurométropole de Strasbourg, 1 parc de l'Etoile, 67076 Strasbourg Cedex, ou déposés en mains propres à l'accueil du Centre Administratif à la même adresse.

5.3. Questionnaire mobilité

Un questionnaire mobilité, non obligatoire, est proposé à tous les demandeurs. Il permet de mieux comprendre le besoin des usagers et d'analyser les motivations et les habitudes de déplacements des bénéficiaires de l'aide.

ARTICLE 6 - DURÉE DE MISE EN ŒUVRE DU DISPOSITIF D'AIDE

Les présentes dispositions relatives au dispositif d'aide sont prises pour une durée de 5 ans à compter du 1^{er} janvier 2021 soit jusqu'au 31 décembre 2025.

ARTICLE 7 – SANCTION EN CAS DE DÉTOURNEMENT DE L'AIDE

Le détournement de la subvention, notamment en cas d'achat pour revente, est susceptible d'être qualifié d'abus de confiance et rend son auteur passible des sanctions prévues par l'article 314-1 du code pénal ci-après reproduit.

Règlement d'attribution d'une aide financière à l'acquisition d'un vélo à assistance électrique (VAE), d'un vélo cargo, ou de la motorisation d'un vélo classique à compter du 1er janvier 2022.

Article 314-1 : « l'abus de confiance est le fait par une personne de détourner au préjudice d'autrui, des fonds, des valeurs ou un bien quelconque qui lui ont été remis et qu'elle a acceptés à charge de les rendre, de les représenter ou d'en faire un usage déterminé. L'abus de confiance est puni de trois ans d'emprisonnement et de 375.000 euros d'amende ».

ARTICLE 8- ATTRIBUTION DE JURIDICTION

Attribution de juridiction est donnée aux tribunaux compétents de Strasbourg pour trancher tout litige et toute contestation relatifs à l'interprétation ou à l'exécution du présent règlement.

Modèle de notification d'attribution d'une aide financière à l'acquisition d'un vélo à assistance électrique (VAE), d'un vélo cargo à assistance électrique (VCE), ou de la motorisation d'un vélo classique.

Dans le cadre du dispositif d'aides à l'achat de VAE, vélo cargo à assistance électrique et kit de motorisation mis en place par l'Eurométropole de Strasbourg par délibération en date du 25 juin 2021 et celle du 15 octobre 2021 relative à la mise en œuvre d'une Zone à Faibles Émissions – Mobilité :

- Mme/M. : *NOM, Prénom*
- Demeurant : *Adresse*
- Né.e le *Date de naissance*

a transmis aux services de l'Eurométropole, selon les conditions définies par la collectivité et rappelées dans le règlement d'attribution, une demande d'aide financière à l'acquisition :

- d'un Vélo à Assistance Électrique (VAE)
- d'un Vélo cargo à assistance électrique
- d'un kit de motorisation d'un vélo standard

Son dossier ayant été réputé complet et conforme aux critères d'attribution fixés par l'Eurométropole, la présente notification d'attribution vient confirmer les éléments suivants :

- Numéro unique de marquage / gravage du vélo acheté ou équipé faisant l'objet de l'aide :

- Date de la demande :

- Montant de l'aide allouée par l'Eurométropole de Strasbourg au demandeur :

EUROS

correspondant à l'objet de la demande et à la tranche de revenu que le demandeur a déclaré

- Date de l'attribution :

La présente notification ainsi que l'ensemble des pièces justificatives sont transmis au service comptable chargé de procéder au règlement suite à cette décision d'attribution.

Lors de sa demande le/la bénéficiaire :

- A confirmé avoir pris connaissance des modalités d'obtention et des conditions d'éligibilité à l'aide proposée par l'Eurométropole, détaillées sur la page dédiée du site de l'Eurométropole www.strasbourg.eu d'une part, dans le règlement d'attribution d'autre part.
- S'est engagé.e à ne demander et à ne percevoir qu'une seule fois l'aide de la collectivité pour le véhicule objet d'une vente ou d'une mise à la casse.
- A confirmé avoir compris que toute action de sa part contrevenant aux dispositions ci-dessus ou visant à contourner les règles d'attribution de la présente aide, peut entraîner une demande de restitution de l'aide de la part de la collectivité, voire est susceptible d'être qualifié d'abus de confiance et rend son auteur passible des sanctions prévues par l'article 314-1 du code pénal.
- A donné son consentement au traitement de ses données personnelles par la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg ainsi qu'au prestataire en charge de l'instruction des demandes d'aides.

POUR L'EUROMETROPOLE DE STRASBOURG

Signature de la Présidente ou de son/sa représentant.e dûment habilité.e



SERVICE DES ASSEMBLEES

Détail du vote électronique
Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du 15 octobre 2021

Point n° 1 : Concilier et favoriser la santé, le droit à la mobilité et l'équité territoriale et sociale.
Déploiement d'une Zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg à partir du
1er janvier 2022.

Résultat du vote (cf. détail page suivante) :

Pour : 66 voix *

Contre : 26 voix

Abstention : 5 voix

* Suite à un problème technique dans la transmission de la procuration, M. Salah KOUSSA souhaite indiquer qu'il n'a pas pu voter et que son vote se serait exprimé en faveur de la délibération

CONSEIL DE L'EUROMÉTROPOLE DU 15 OCTOBRE 2021 – Point n°1

Concilier et favoriser la santé, le droit à la mobilité et l'équité territoriale et sociale. Déploiement d'une Zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg à partir du 1er janvier 2022.

Pour

66

AGHA BABAEI-Syamak, BAAS-Fabienne, BARSEGHIAN-Jeanne, BOULALA-Bruno, BRASSAC-Christian, BREITMAN-Rebecca, BROLLY-Suzanne, BUCHMANN-Andrée, BULOUBÉatrice, DAMBACH-Danielle, DE VREESE-Wilfrid, DEBES-Vincent, DELATTRE-Cécile, DREYSSE-Marie-Dominique, DRICI-Salem, DUBOIS-Antoine, DUMAY-Julia, DUPRESSOIR-Sophie, EGLES-Bernard, FABRE-Murielle, FELTZ-Alexandre, FONTANEL-Alain, FROEHLI-Claude, GEISSMANN-Céline, HENRY-Martin, HERRY-Jonathan, HOFFSESS-Marc, IMBS-Pia, JAMPOC-BERTRAND-Nathalie, JEAN-Anne-Marie, JEROME-MARTINE, JUND-Alain, KESSOURI-Annie, KOHLER-Christel, KOSMAN-Aurélié, LAFAY-Marina, LECKLER-Michèle, LIBSIG-Guillaume, MACIEJEWSKI-Patrick, MASTELLI-Dominique, MATT-Nicolas, MISTLER-Anne, OEHLER-Serge, OZENNE-Pierre, PFIMMER-Philippe, PREVE-Jean-Paul, RABOT-Valentin, RAMDANE-Abdelkarim, REICHHART-Ada, RICHARDOT-Anne-Pernelle, ROTH-Pierre, SCHAAL-Thierry, SCHAETZEL-Françoise, SCHANN-Gérard, SCHOEPFF-Patrice, SOULET-Benjamin, STEFFEN-Joël, TISSERAND-Lucette, TRAUTMANN-Catherine, TUFUOR-Owusu, VARIERAS-Floriane, WACKERMANN-Valérie, WERLEN-Jean, ZIELINSKI-Carole, ZORN-Caroline, ZOURGUI-Nadia

Contre

26

AMIET-Eric, BADER-Camille, BALL-Christian, BAUR-Jacques, GRAEF-ECKERT-Catherine, GUGELMANN-Christine, HEIM-Valérie, HERZOG-Jean Luc, HOERLE-Jean-Louis, KANNENGIESER-Michèle, KIRCHER-Jean-Louis, LE SCOUËZEC-Gildas, LOBSTEIN-André, MAURER-Jean-Philippe, MEYER-Isabelle, PERRIN-Pierre, PHILIPPS-Thibaud, RINKEL-Marie, SAIDANI-Lamjad, SCHAAL-René, SCHAEFFER-Jean-Michel, SCHALCK-Elsa, STEINMANN-Elodie, KREYER-Céleste, ULRICH-Laurent, VETTER-Jean-Philippe

Abstention

5

CHADLI-Yasmina, HUMANN-Jean, SCHULER-Georges, SPLET-Antoine, TURAN-Hülliya