

## 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 1<sup>er</sup> janvier 2022**

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<sup>er</sup> 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 préconisées 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 habitants et les acteurs 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'Etat. Conditionnées par un conseil en mobilité préalable, ces dernières s'adressent aux particuliers et aux acteurs 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 toutes les habitant·es, les acteurs/actrices et les usagers 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 habitantes 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<sup>er</sup> 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 habitantes**

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 (NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> et PM<sub>2,5</sub>) depuis une douzaine d'années, des dépassements de la valeur limite réglementaire en dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) 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 NO<sub>2</sub>, 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/m<sup>3</sup>). 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 NO<sub>2</sub>, le seuil de référence est dorénavant fixé à 10 µg/m<sup>3</sup>, 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 NO<sub>2</sub> 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 PM<sub>10</sub> et de PM<sub>2,5</sub>.

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<sup>1</sup> 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.

---

<sup>1</sup> Atmosphere 2021, 12(1), 71; <https://doi.org/10.3390/atmos12010071>

**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 villes 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 NO<sub>2</sub>. 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 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).

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/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 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 NO<sub>2</sub> 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<sup>2</sup>, 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 NO<sub>2</sub>, 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/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**

---

<sup>2</sup> [https://www.who.int/fr/news-room/fact-sheets/detail/ambient-\(outdoor\)-air-quality-and-health](https://www.who.int/fr/news-room/fact-sheets/detail/ambient-(outdoor)-air-quality-and-health)



**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 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<sup>er</sup> juillet 2021.
- Page internet [www.strasbourg.participer.eu](http://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 l'évènement 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 Hoerd, (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 170 000 véhicules.

**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<sup>er</sup> janvier 2022.
- Les véhicules Crit'Air 4, au 1<sup>er</sup> janvier 2023.
- Les véhicules Crit'Air 3, au 1<sup>er</sup> janvier 2024.
- Les véhicules Crit'Air 2, au 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> janvier 2023.
- Les véhicules Crit'Air 4, au 1<sup>er</sup> janvier 2024.
- Les véhicules Crit'Air 3, au 1<sup>er</sup> janvier 2025.
- Les véhicules Crit'Air 2, au 1<sup>er</sup> 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/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/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 règlementaires, 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<sup>er</sup> 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.
- 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.
- 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 pour le 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 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. 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 habitants. 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 pour le 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'Etat pour y traiter également les aides complémentaires de l'Eurométropole, le travail se poursuit avec l'Etat, 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
<b>Pour un vélo à assistance électrique</b>		
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
<b>Pour un vélo cargo à assistance électrique</b>		
Pas de plafond de ressources		500 € plafonné à 50% du montant total de l'achat
<b>Pour la motorisation d'un vélo classique</b>		
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 rétrofit, 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 rétrofit 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	<del>6300 €</del> < 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 auetrofit, 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€

<b>Grand VUL / petit PL 2,5-7t</b>	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 syndicats 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 privés que des associations et des collectifs d'habitants, 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<sup>3</sup>.
- 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) ;

---

<sup>3</sup> 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

- 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](http://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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> janvier 2022, selon les propositions de calendrier détaillé 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 sociale 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 :

Strates	RFR / part	Aide sociale	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

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 :

Strates	RFR / part	Aide sociale	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	-	-	-

- 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 :

Strates	RFR / part	Aide (montant maximum)
1/2/3	<del>6300 € &lt;</del> RFR < 20966 €	2 500 €

- 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.es à mettre en place une procédure de référencement 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.*