

EUROMÉTROPOLE

MAGAZINE

33 COMMUNES, UN TERRITOIRE, UN JOURNAL • N°32 NOVEMBRE-DÉCEMBRE 2021

actuelles p6

500 bornes électriques
en 2026

territoires p11

Le quartier du
Wihrel transformé

initiatives p21

10 équipes de chercheurs
en un même lieu

2022, L'AN 1
DES FAIBLES
ÉMISSIONS

LE GAZ, C'EST "NO FUTURE" ?



**FONCEZ VERS L'AVENIR
AVEC LE CARBURANT
GNC / BIOGNC !**



Pour en savoir plus :
r-gds.fr/mobilite-durable/

R-GDS

Réseaux
Gaz naturel
Strasbourg

L'énergie est notre avenir, économisons-la !

SOMMAIRE



les 33 communes de l'Eurométropole

Achenheim
Breuschwickersheim
Bischheim
Blaesheim
Eckbolsheim
Eckwersheim
Entzheim
Eschau
Fegersheim
Geispolsheim
Hangenbieten
Hoenheim
Holtzheim
Illkirch-Graffenstaden
Kolbsheim
Lampertheim
La Wantzenau
Lipsheim
Lingolsheim
Mittelhausbergen
Mundolsheim
Niederhausbergen
Oberhausbergen
Oberschaeffolsheim
Osthoffen
Ostwald
Plobsheim
Reichstett
Schiltigheim
Souffelweyersheim
Strasbourg
Vendenheim
Wolfisheim



V. Zeler

06

ACTUELLES

Le point sur le Réseau express métropolitain, la création d'un atlas pour la biodiversité, l'installation de nouvelles bornes de recharge électrique...

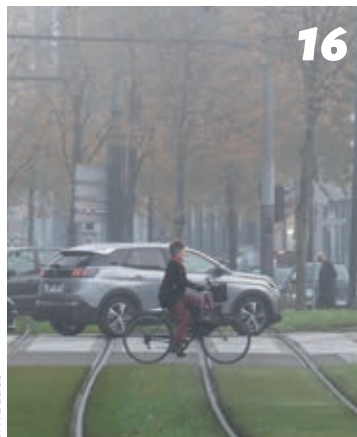
TERRITOIRES

La métamorphose du Wihrel à Ostwald, une nouvelle école à Schiltigheim, des repas du maraîcher à Geispolsheim...



11

A. Hefti



J.-F. Badias

16

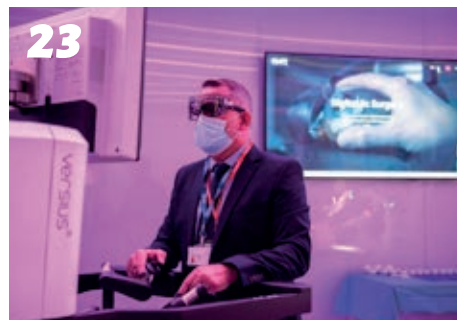
DOSSIER

Objectif faibles émissions

La mise en place progressive de la Zone à faibles émissions-mobilité s'accompagnera d'aides pour les particuliers et les professionnels ainsi que d'investissements en faveur des transports en commun et des mobilités douces.

INITIATIVES

L'Ircad s'agrandit à nouveau, Transgène mise sur les anticancéreux, le torréfacteur Omnino se développe...



23

A. Hefti

Directrice de la publication Pia Imbs / Rédacteur en chef Thomas Calinon / Rédactrice en chef adjointe Stéphanie Peurière / Rédaction Léa Davy, Véronique Kolb, Pascal Simonin, avec Didier Bonnet, Tony Perrette, Gilbert Reilhac / Photos Jérôme Dorkel, avec Jean-François Badias, Elyxandro Cegarra, Alban Hefti, Frédéric Maigrot, Abdesslam Mirdass, Laetitia Piccarreta, Philippe Stirnweiss, Valentine Zeler / Photo de Une Jean-François Badias / Traduction Arobase / Création maquette @scoopcommunication / Mise en page Ligne À Suivre, Pascal Koenig / Impression Roto France / Tirage 263 000 exemplaires / Diffusion Impact Média Pub / Dépôt Légal 4^e trimestre 2021 Issn: 2428-2340

Pour contacter la rédaction - 03 68 98 68 76 - Eurométropole Magazine, 1 parc de l'Étoile, 67076 Strasbourg cedex
Pour s'abonner - Vous déménagez et souhaitez garder le lien avec l'Eurométropole ? Pour vous abonner, envoyez-nous votre nouvelle adresse ainsi qu'un chèque de 12 euros à l'ordre du Trésor public / Version audio gratuite - Disponible auprès du Groupement des intellectuels, aveugles et amblyopes - 14a rue de Mulhouse, 67100 Strasbourg - 03 88 45 23 90 - giaa.regionalsace@yahoo.fr



EXCEPTIONNEL à WOLXHEIM
— à 20min de Strasbourg

Les Sources

18 Le Canal
— WOLXHEIM —

ÉLÉGANTE RÉSIDENCE 3 NIVEAUX

QUALITÉ DE VIE EXCEPTIONNELLE

Au calme, au cœur du vignoble et
à deux pas du Canal de la Bruche.

DU 2 AU 5 PIÈCES

TERRASSES • BALCONS • JARDINS

Les Sources, une résidence à taille humaine de 18
logements. Des appartements lumineux permettant
de profiter d'une vue dégagée naturellement
verdoyante où il fait bon vivre.

PTZ ZONE B2

co/la



✉ contact@edifipierre.com



03 88 75 77 77

PREFEREZ

STRASBOURG - ENTZHEIM AÉROPORT 60 ALLERS-RETOURS QUOTIDIENS

- Entre 5 h et 23 h, jusqu'à 5 navettes par heure
- Tarif combiné TER + CTS à 4,60 €
- Achat du billet directement sur l'application
l'Assistant SNCF ou sur le site TER Grand Est

PRÉFÉREZ LES DÉPLACEMENTS EN TER FLUO !



En
8 min.
seulement

#PlusMalinEnTER



En route vers un réseau express métropolitain



P. Bastien

Le 24 septembre dernier, notre conseil de l'Eurométropole délibérait sur un nouveau calendrier unique, pour toute notre agglomération, accompagné d'une politique d'aides de 50 millions d'euros pour la mise en place de la Zone à faibles émissions-mobilité (ZFE-m). Cette décision venait corriger les faiblesses du même dispositif ZFE voté le 27 septembre 2019, mais sans que ne soit prévue aucune mesure de soutien aux particuliers et aux

entreprises et avec un calendrier différent entre Strasbourg et les autres communes. Ces deux calendriers, celui voté en 2019, comme celui voté en 2021, prévoient l'un comme l'autre l'interdiction à terme des véhicules Crit'air 2. Sur ce dernier point, il n'y a donc pas de changement, mais une politique volontariste pour agir sur la qualité de l'air. Outre les aides financières, l'Eurométropole accompagne la mise en place de la ZFE-m en créant un choc des mobilités : de nouvelles lignes de tram, des bus à haut niveau de service, la généralisation du transport à la demande dans toutes les communes de la seconde couronne et le plan de 100 millions d'euros pour les pistes cyclables intercommunales sont autant de réponses concrètes aux besoins de déplacements.

Cette politique de l'offre, c'est aussi l'important travail engagé avec la Région Grand Est pour la création d'un Réseau express métropolitain.

Le REM, c'est le train du futur, avec un cadencement et une forte amplitude horaire en semaine comme le week-end pour desservir les gares de l'Eurométropole. Grâce à l'action conjointe de nos collectivités, ce futur se fait de plus en plus proche : dès 2022, avec la réouverture de la ligne Strasbourg / Molsheim

/ Saint-Dié / Epinal et le renfort des principales dessertes autour de Strasbourg. En 2023, la mise en service de la quatrième voie entre Strasbourg et Vendenheim conduira à une augmentation de l'offre ferroviaire pouvant aller jusqu'à 40 % sur les principales liaisons autour et dans l'Eurométropole. Nous avons considéré que la ZFE-m, obligation légale autant que morale, valait un vrai

**Mir namme ùnseri
Verantwortunge
fer d'Luft Qualität
ze verbessere.**

débat et ne pouvait avoir de sens qu'avec de réelles mesures d'accompagnement. C'est ce qui a été fait, au nom, ne l'oublions jamais, de la qualité de l'air et de la santé des habitants. ●

Pia Imbs,
Présidente de l'Eurométropole

BALD KOMMT EINE NEUE S-BAHN (REM)

Am 24. September hat der Rat der Eurometropole ein neues gemeinsames Programm für unser gesamtes Ballungsgebiet beschlossen: Die Schaffung der Umweltzone wird von Beihilfen in Höhe von 50 Millionen Euro flankiert. Neben der finanziellen Beteiligung unterstützt die Eurometropole die Schaffung dieser Zone durch einen massiven Mobilitätsimpuls: neue Straßenbahnlinien, Metrobusse, Ausbau der „Beförderung auf Abruf“ und ein 100 Millionen Euro schweres Radwege-Programm sind viele konkrete Lösungen für den Mobilitätsbedarf. Zu dieser nachfrageorientierten Politik zählt auch die engagierte Zusammenarbeit mit der Region Grand Est zur Schaffung eines neuen S-Bahn-Angebots (REM). Diese Bahn der Zukunft wird die Bahnhöfe der Eurometropole sowohl unter der Woche als auch am Wochenende von früh bis spät sinnvoll getaktet anfahren. Langfristig ergibt sich daraus eine Steigerung des Bahnangebots um 40 % – mit positiven Auswirkungen auf die Luftqualität und die Gesundheit unserer Bürger. ●

Pia Imbs

ON OUR WAY TO A METROPOLITAN EXPRESS NETWORK

On 24th September, the Council of the Eurometropolis approved a single new schedule for our entire urban area, together with a policy to provide 50 million euros in funding to set up the low emission zone. In addition to providing financial aid, the Eurometropolis is supporting the creation of this zone and providing real responses to transport needs by boosting the mobility options with new tram lines, rapid transit buses, extensive on-demand transport and a 100-million-euro plan for bike paths. This supply policy is also reflected in the work carried out with the Grand Est Region to create a metropolitan express network. With high frequency and long service hours on both weekdays and weekends, this train of the future will serve the stations of the Eurometropolis. In the long term, the train service will be increased by 40%, to improve the air quality and health of local residents. ●

Pia Imbs



Le réseau express métropolitain prévoit un doublement des cadences et une amplitude horaire élargie.

Le train, solution de demain

Un énorme travail est mené pour développer la desserte de l'agglomération et rendre les gares plus attractives.

« **L**e train est sous-utilisé, alors même qu'il est très efficace », explique Alain Jund, vice-président en charge des mobilités. Il suffit, pour s'en convaincre, de prendre les temps de trajet entre la gare de Strasbourg et les communes de l'agglomération : treize minutes pour aller à La Wantzenau, neuf pour Vendenheim, huit pour Entzheim et cinq pour Graffenstaden. Qui dit mieux ? Aucun des autres modes de déplacement. C'est dire s'il existe là un réel potentiel pour répondre aux besoins de mobilité tout en contribuant à la lutte contre le réchauffement climatique. Et en apportant une réponse à la mise en place de la Zone à faibles émissions-mobilité (lire pages 16-21). Et l'élu d'enfoncer le clou : « Nous avons treize gares sur notre territoire, situées au cœur des villes. Les infrastructures existent, il n'est pas nécessaire d'investir dans le réseau. Même s'il y a des aménagements à faire, tout est là. Nous disposons déjà d'un outil efficace. » Atout supplémentaire, l'accès aux trains est gratuit pour les titulaires de la carte Badgé, dans les limites de l'agglomération.

Plus souvent, plus longtemps

La collectivité a donc décidé de réinvestir le champ ferroviaire et de créer un grand Réseau express métropolitain (REM) avec la Région. « À partir de 2023, nous allons faire un saut en matière d'offre

en doublant, voire en triplant, la cadence et en élargissant les plages horaires, avec des dessertes de 5h30 à 22h30. On aura au minimum un cadencement d'une demi-heure en heures creuses et beaucoup plus en heures de pointe. » Et pour donner envie aux usagers de reprendre le train quotidiennement, les gares seront réaménagées en pôles d'échanges avec stations Citiz et Vélhop, garages à vélos, parking-relais... Une nouvelle ligne de tram au départ de la gare de Strasbourg est même prévue d'ici 2025 pour répondre à l'afflux de voyageurs.

Les négociations pour mener cette opération à bien sont en cours avec la SNCF et la Région Grand Est, détentrice de la compétence ferroviaire. Les évolutions rayonneront au delà de l'Eurométropole, les lignes de train reliant en réalité aussi Saverne, Herrlisheim, Haguenau, Molsheim et Kehl.

Concernant la desserte en cars interurbains de la CTBR, l'ambition est la même : augmenter les cadences et élargir les plages horaires pour rendre les lignes plus attractives. Mais il faut aussi aménager les voiries pour les rendre prioritaires. Deux actions sont actuellement en cours : la préparation de la priorité des cars sur la M35 quand le contournement ouest sera ouvert et la finalisation de la ligne express de l'ouest strasbourgeois, sur la portion comprise entre Wolfisheim et Strasbourg. Un chantier qui devrait être achevé en 2024. ● Véronique Kolb



V. Zeiler

L'alimentation à son comité

En septembre, la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg ont installé un comité partenarial de l'alimentation. Cette instance, qui réunit les partenaires institutionnels de la chaîne agricole et alimentaire, a pour objet de co-construire en un an un Pacte pour l'alimentation avec les professionnels, les associations et les habitants.

Autonomie alimentaire, transformation écologique pour limiter l'empreinte carbone du secteur, mais aussi protection de la santé publique et préservation des atouts du territoire : tels sont les enjeux de ce comité.

Une semaine pour réduire les déchets

Il n'est pas toujours facile de savoir comment changer nos habitudes ou de trouver les astuces efficaces pour faire baisser drastiquement le volume de nos poubelles. C'est pourquoi l'Eurométropole profite de la Semaine européenne de réduction des déchets pour lancer un programme d'actions en partenariat avec les acteurs du territoire. Au menu, pas moins de 90 événements comprenant des ateliers, des cinés-débats, des apéros-jeux, des portes ouvertes, des formations... Du 20 au 28 novembre, rejoignez l'équipe Objectif Z!

objectifz.strasbourg.eu/serd2021

L'économie circulaire labellisée

Après les labels Territoire à énergie positive pour la croissance verte, Territoire zéro déchet zéro gaspillage et Ville respirable en cinq ans, l'Eurométropole a décroché une nouvelle distinction avec le label Économie circulaire décerné pour quatre ans en juillet par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. Celui-ci salue les actions de la collectivité en matière de développement du bas carbone, de sobriété dans l'usage des ressources et d'actions solidaires. Ont notamment été considérés comme prometteurs le plan de réduction et de valorisation des déchets ménagers, du BTP et les démarches d'éco-exemplarité internes à la collectivité.

UN CONTRAT POUR LE CLIMAT AVEC L'AGENCE DE L'EAU

Quel rapport entre une plantation d'arbres dans une cour d'école et la réduction des rejets polluants par des entreprises artisanales ? Les deux démarches contribuent à la préservation de l'eau et de la biodiversité. Elles s'inscrivent à ce titre dans le Contrat de territoire eau et climat 2021-2023 signé le 12 octobre entre l'Agence de l'eau Rhin-Meuse et l'Eurométropole. Et c'est dans la cour fraîchement déminéralisée de l'école Catherine à Strasbourg Hautepierre qu'avait lieu l'événement.

Le document programme sur trois ans les actions destinées à préserver la ressource en eau et la biodiversité au niveau des 33 communes de l'agglomération, soit 285,6 millions d'euros d'engagements. Celles-ci pourront bénéficier de 32,2 millions de subventions auprès de l'Agence de l'eau, l'établissement public étant lui-même financé par les redevances prélevées auprès de tous les usagers de l'eau.

Favoriser une agriculture écoresponsable

On y trouve une série d'actions destinées à restaurer le bon état écologique des milieux aquatiques et la protection de la ressource en eau. Il s'agit notamment de favoriser une agriculture écoresponsable au niveau des

zones de captage ou de lancer des études sur le réemploi des eaux usées et l'élimination des micropolluants et des micro-plastiques.

Mais figurent également au menu des projets relatifs à la biodiversité terrestre, en vertu d'une extension des compétences confiée aux agences de l'eau par la loi pour la reconquête de la biodiversité du 20 juillet 2016. Avec l'ambition de « faire de la ville de Strasbourg et de l'Eurométropole un territoire exemplaire de l'aménagement durable résilient adapté aux changements climatiques ».

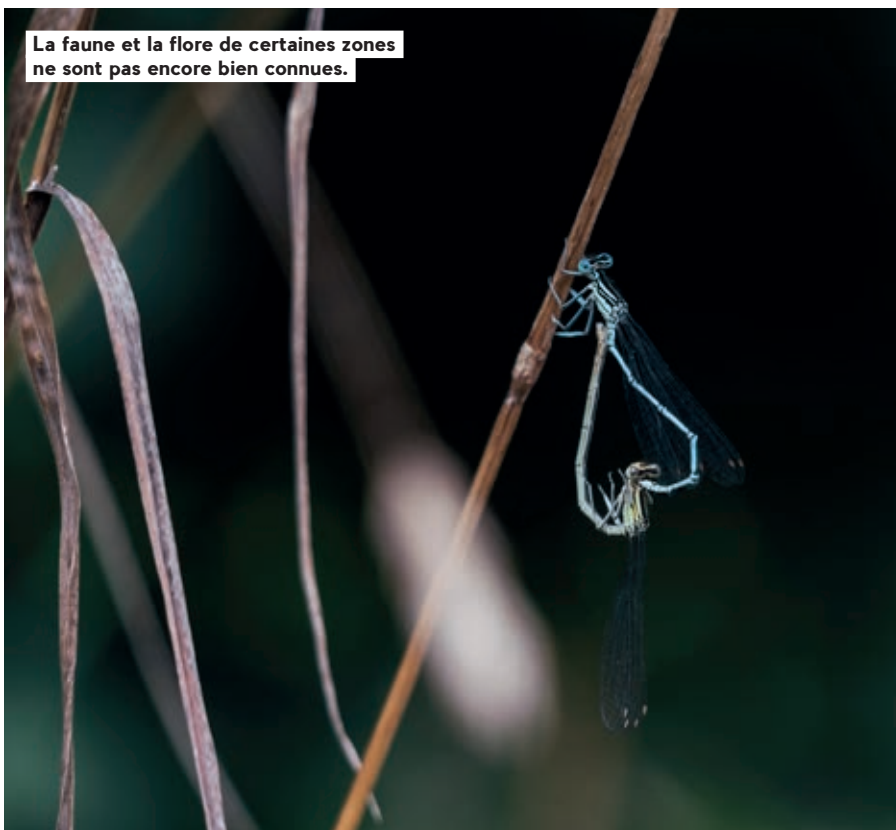
S'inscrivent à ce chapitre une nouvelle gestion des eaux pluviales favorisant leur infiltration dans le sol plutôt que leur évacuation dans le réseau d'assainissement pour tous les espaces publics ou la déminéralisation des cours d'école. Parmi les premières à en bénéficier, celle de l'école Catherine a été redessinée de telle sorte qu'une moitié de sa surface retrouve un état naturel – espaces verts ou espaces de jeu en terre recouverte de copeaux – tandis qu'une légère pente était apportée aux zones d'enrobés pour un drainage naturel. Une trentaine d'arbres de quinze espèces différentes y seront plantés d'ici fin novembre. Elle est l'une des nombreuses cours d'école qui bénéficieront de ce traitement. ● Gilbert Reilhac



Comme plusieurs autres cours, celle de l'école Catherine a été redessinée, notamment pour favoriser un drainage naturel de l'eau.

J. Dorfel

La faune et la flore de certaines zones ne sont pas encore bien connues.



J. Doriel

La biodiversité dans un atlas

Accompagnée de plusieurs partenaires, l'Eurométropole s'est lancée dans l'inventaire et la cartographie de la faune et la flore du territoire.

Insectes, mammifères, mollusques, batraciens, oiseaux, plantes, fleurs... C'est toute la faune et la flore qui vont être passées à la loupe par l'association Office des données naturalistes du Grand Est (Odonat), le Conservatoire botanique d'Alsace, l'association Strasbourg initiative nature environnement (SINE) et le CNRS. « Nous réalisons actuellement, et jusqu'en 2022, un état des lieux, une synthèse et une cartographie de nos connaissances respectives », explique Mina Charnaux, chargée de mission Ville nature et zéro pesticide. Nous allons ensuite étudier les zones où nous manquons d'informations en menant des inventaires complémentaires. » Ce travail partenarial servira à créer, d'ici 2023, un atlas de la biodiversité ainsi qu'une commission réunissant les différentes com-

munes de l'Eurométropole et des associations naturalistes. Ces dernières utiliseront également ces connaissances pour élaborer des indicateurs fiables, faciles à mettre en œuvre et à répéter, pour faciliter le suivi de la faune et de la flore. En parallèle, une série d'actions visant à sensibiliser le public et les scolaires à l'observation naturaliste et aux sciences participatives sera mise en place. « Par exemple, nous nous baserons sur l'atlas pour organiser plusieurs séances d'initiation auprès de classes de CM1, CM2 et 6^e, afin de tester et de finaliser un programme d'animation. Celui-ci sera proposé à 36 écoles réparties sur tout le territoire, à la rentrée 2022/2023 », reprend Mina Charnaux. La création de l'atlas s'inscrit dans un appel à projets de l'Office français de la biodiversité. ● Léa Davy

TRAM: 17 NOUVELLES RAMES

Depuis fin octobre, la CTS réceptionne petit à petit ses 17 nouveaux tramways commandés à Alstom et venus de La Rochelle. Ils sont composés de quatre caisses, soit une de plus que les plus vieux Eurotram, mesurent 45 m de long et disposent d'une capacité de 288 passagers (contre 200 pour les trois caisses). Dans les prochains mois, ils vont être assemblés et finalisés pour leur mise en service attendue dès février sur les lignes du réseau.

« Nous disposerons alors de 107 trams, dont 80 Citadis, en tout », a expliqué Emmanuel Auneau, directeur général de la CTS. Cela permettra aussi de remplacer 14 trams de première génération arrivés en bout de course. » De quoi répondre à une demande croissante et s'inscrire dans la ligne de la politique des mobilités initiée par l'Eurométropole. « C'est un moment important et symbolique », a ajouté Alain Jund, vice-président en charge des déplacements. D'abord parce que ces nouvelles rames vont permettre de rendre le réseau encore plus attractif avec un cadencement renforcé et une capacité d'accueil plus élevée, mais aussi parce qu'entre la gratuité des moins de 18 ans et la nouvelle dynamique des mobilités, les besoins augmentent. Un nouvel appel d'offres sera d'ailleurs lancé prochainement pour commander 20 rames supplémentaires en vue des trois extensions de lignes prévues pour 2025. Pour mémoire, 56,4 millions d'euros avaient été investis en 2019 pour l'acquisition de ces nouveaux Citadis. ● v.k.

41 MILLIONS POUR DE MEILLEURS TRANSPORTS

Le 6 octobre, le Premier ministre a annoncé l'attribution d'une enveloppe de 41 millions d'euros à l'Eurométropole. Cette décision engage désormais l'État en tant que co-financier de plusieurs projets d'amélioration de la mobilité de la collectivité, dans le cadre de l'appel à projets national lancé en décembre 2020. Parmi eux figurent notamment les extensions du réseau de tram vers Eckbolsheim à l'ouest et vers Schiltigheim et Bischheim au nord, ainsi que le prolongement de la ligne de bus à haut niveau de service G vers le sud ou encore la création de trois pôles d'échanges multimodaux. ● v.k.

500 BORNES ÉLECTRIQUES D'ICI 2026

Parallèlement à la mise en place de la Zone à faibles émissions-mobilité (lire pages 16-21), l'Eurométropole va multiplier par plus de cinq le nombre de bornes électriques d'ici 2026. « *Les voitures électriques ne sont pas la seule réponse aux enjeux de mobilité, rappelle Pia Imbs, mais il est important de couvrir le territoire en bornes pour répondre à la forte progression des véhicules de ce type.* » Pour ce faire, la présidente de l'Eurométropole et les responsables d'Engie Solutions ont signé, le 18 octobre, un nouvel engagement à l'horizon 2025 portant à 250 le nombre de bornes installées, soit 500 points de charge sur le territoire. Pour mémoire, en avril 2020, Engie Solutions et l'opérateur local Freshmile

s'étaient engagés à déployer 90 bornes, soit 180 points de charge, sur toutes les communes de l'agglomération. Le nouvel accord prévoit donc de tripler l'objectif initial. Et même plus, puisqu'un déploiement complémentaire, qui sera à confirmer annuellement, devrait porter à 500 le nombre total de bornes d'ici fin 2026, soit 1000 points de charge. 4,2 millions d'euros supplémentaires, portant à 6,6 millions en tout l'engagement initial d'Engie Solutions, seront investis. Et c'est toujours Freshmile, dont le siège social se trouve à Entzheim, qui assurera via une application dédiée le référencement des points de charges, la facturation et la gestion des pass de recharge. ● **Véronique Kolb**



Le nouvel engagement entre l'Eurométropole et Engie Solutions multiplie par trois l'objectif initial.

J. Doriel

CONCERTATION POUR LE BILINGUISME ET LES CULTURES RÉGIONALES

A l'initiative de l'Eurométropole, une quarantaine d'acteurs du territoire (associations, institutions, collectivités, initiatives citoyennes...) ont échangé sur le thème du bilinguisme et des cultures régionales, le 21 octobre, à la salle des fêtes de Plobsheim. « *Ils ont carte blanche pour nous faire part de leurs meilleures idées* », souligne la présidente Pia Imbs, très attachée à la promotion de la culture alsacienne. Il s'agit de recueillir les propositions afin de « *les traduire dans la vie culturelle de nos 33 communes* ». « *À notre niveau, l'enjeu est de soutenir la création de spectacles de langue alsacienne* », explique

Camille Giertler, directrice de la Culture à la Ville et l'Eurométropole, qui a organisé avec la direction des Relations européennes et internationales ce temps d'échanges amené à devenir un rendez-vous semestriel. Depuis l'an dernier, l'Eurométropole a réalisé des actions pour valoriser les cultures régionales et le bilinguisme : soutien à la revue *Land un Sproch*, présence des associations concernées à l'événement de la rentrée culturelle Strasculture ou repositionnement de l'Office de tourisme de Strasbourg et sa région autour de la culture alsacienne. ● **T.P.**



UNE RENCONTRE POUR PRÉPARER L'AVENIR

Le samedi 16 octobre 2021 a marqué le second temps fort de notre début de mandature. Nous nous sommes retrouvés au centre administratif pour une plénière très enrichissante.

Nous avons d'abord eu l'occasion d'écouter Alexandra Vidal, déléguée de la Coordination nationale des conseils de développement, qui nous a dressé un panorama de la diversité des conseils de développement en France. De son intervention, nous retenons notamment la pluralité des missions des conseils de développement. Ils peuvent contribuer au débat public, éclairer l'avenir grâce à des travaux prospectifs mais aussi aller à la rencontre de la population pour dialoguer et relayer leurs points de vue sur les politiques publiques menées par la collectivité. Ce sont autour de ces missions que nous nous sommes ensuite réunis par commissions pour réfléchir aux actions que nous souhaitons mener et sous quelle forme.

De nouvelles idées ont émergé suite aux travaux du séminaire, par exemple au sein de la commission Aménagement du territoire/cadre de vie, qui pilote la réponse à la saisine de la présidente de l'Eurométropole sur les pistes pour une agglomération plus sobre en foncier. La commission s'interroge ainsi sur une possible consultation des habitants afin d'apporter une réponse à la saisine fidèle à leurs aspirations et leurs préoccupations. ●

Retrouvez la saisine de la présidente de l'Eurométropole et toutes les informations sur le Conseil de développement à l'adresse : strasbourg.eu/conseil-developpement

Les membres du Codev



La priorité a été donnée aux déplacements à pied et à vélo.

J. Dorkef

Le Wihrel achève sa métamorphose

Les travaux de réhabilitation de 25 immeubles, ainsi que des espaces publics, se sont terminés en octobre et permettent aux locataires de gagner en confort et en cadre de vie.

952 logements rénovés, quatre ans de travaux, un budget de 41 millions d'euros, 217 arbres plantés, 10 000 m² de surfaces imperméables transformées en espaces verts... C'est un chantier colossal qui s'achève dans le quartier du Wihrel, à Ostwald. Mené par Habitation moderne, il visait à « améliorer le cadre de vie des locataires tout en répondant aux impératifs de la transition écologique », précise Lucette Tisserand, présidente du bailleur social. La consommation énergétique des bâtiments a été divisée par deux et le quartier a été raccordé au réseau de chaleur urbain de Lingolsheim, ce qui lui permet d'être approvisionné à 75% par des énergies renouvelables. Des compteurs d'eau et de chauffage ont été installés dans les ap-

partements, pour mieux tenir compte des consommations individuelles. Les habitants ont été sensibilisés aux éco-gestes par les associations Face Alsace et Unis-cité et grâce à des animations organisées dans un appartement pédagogique.

Habitation moderne, l'Eurométropole et la commune d'Ostwald ont également mené un très gros travail pour transformer les espaces extérieurs : création de nouveaux espaces verts, de cheminements piétons et cyclables, de placettes avec jeux pour enfants et autres lieux de convivialité et de loisirs, installation de conteneurs de tri enterrés, ... Cette opération s'inscrit dans la démarche Espex (espaces extérieurs) initiée par l'Eurométropole. À l'échelle de l'agglomération,

celle-ci a pour objectif de favoriser les déplacements à vélo et à pied, la végétalisation et l'ouverture d'un quartier sur le reste de la ville lors de travaux sur l'espace public. ● Léa Davy



Des bancs artistiques

Les locataires du Wihrel ont proposé à deux artistes, Sonia Verguet et Olivia Benveniste, des motifs présents dans leurs appartements afin de concevoir 24 bancs et assises, dont le design a ensuite été soumis au vote. Ce dispositif, baptisé Signature, vise à développer l'art dans les quartiers en réhabilitation.



| LAMPERTHEIM |

De nombreux projets en cours

Lors de sa visite sur le ban communal de Lampertheim, la présidente de l'Eurométropole de Strasbourg, Pia Imbs, a découvert en compagnie de la maire, Murielle Fabre, plusieurs chantiers en cours ou à venir. L'extension et l'amélioration du secteur commercial sur cette commune sont déjà mises en œuvre avec la rénovation de la rue des Mercuriales. Suivront les créations de plusieurs ensembles commerciaux, dont un supermarché Lidl, d'une résidence hôtelière ainsi que du pôle d'échanges multimodal desservant la gare TER de Mundolsheim. Celui-ci sera doté d'un parking de 200 places, d'un parking-vélos et bénéficiera d'une desserte par deux nouvelles lignes. Plusieurs aménagements cyclables favoriseront son accessibilité, y compris en provenance de Pfulgrishheim. À noter aussi que la salle des fêtes et la zone sportive sont au cœur d'une étude globale pour redynamiser leurs usages. Les services de l'Eurométropole accompagneront la commune dans ce travail de réflexion.



| ESCHAU |

Réfection d'un pont

Phasés pour limiter les nuisances de circulation, les travaux de réfection du pont du Tramway, intégralement financés par l'Eurométropole de Strasbourg (1,3 M€), débutent en ce mois de novembre pour une durée de huit mois dont quatre mois d'indisponibilité de franchissement. À travers la démolition et la reconstruction de cet ouvrage qui franchit le canal du Rhône au Rhin, il s'agit de sécuriser et de favoriser les déplacements doux (marche, vélo, trottinette) ainsi que de fluidifier le trafic. À l'initiative de la commune, 400 habitants se sont prononcés pour élire l'habillage définitif du pont. Ce dernier, d'une largeur de 4,40 m avec une seule voie, va passer à 12 m, avec deux voies routières et une voie verte de 3,50 m (contre 2,50 m actuellement). Sous le nouveau pont, la piste cyclable sera également élargie à 4 m.

D'une capacité de 14 classes, l'établissement a vocation à accueillir les enfants du quartier Fischer.



V. Zeller

LA NOUVELLE ÉCOLE DE SCHILTIGHEIM SE CONJUGUE À TOUS LES TEMPS

Après un an et demi de travaux, la commune de Schiltigheim a inauguré à la rentrée la nouvelle école Simone-Veil (2800 m²). Construite en partie dans l'ancien site de brassage de l'entreprise Fischer, elle accueille actuellement 86 élèves, répartis en quatre classes (deux en maternelle, deux en élémentaire). Les effectifs augmenteront au gré des livraisons des logements voisins, dans le quartier Fischer. La capacité maximale de cinq classes en maternelle et 9 en élémentaire (environ 400 élèves) devrait être atteinte d'ici trois ans.

« L'école est, pour nos enfants, le lieu des premiers pas dans la société, il incombe donc à la mairie de créer de bonnes conditions d'accueil », assure Danielle Dambach, maire de Schiltigheim et présidente déléguée à l'Eurométropole. L'ancienne enseignante insiste sur « l'exigence écologique que l'on doit aux enfants », à travers notamment le choix de « matériaux respectueux de l'environnement ».

Jean-Marie Vogt ne peut retenir son émotion. « J'ai une pensée pour tous les Schilikois qui ont travaillé pendant 180 ans entre ces

murs, témoigne l'adjoint à la maire en charge des travaux. Si ce breuvage a fait la fierté de notre ville, nos enfants brasseront ici du savoir qui, aujourd'hui et demain, nous rendra aussi très fiers. »

« Le projet a été pensé pour répondre aux enjeux éducatifs actuels et à venir », se félicite Pierre Geneviève, directeur académique des services de l'Éducation nationale du Bas-Rhin. Du passé brassicole au présent et futur des nouvelles générations, cette école se conjugue à tous les temps. ● Tony Perrette



UN PROJET de 16,2 M€

Porté par la commune, le projet de la nouvelle école Simone-Veil (conçue par TOA Architectes et Eiffage Construction) a coûté 16,2 M€, avec les partenariats de la Région (1,5 M€, plus 131 250 € grâce au programme Climaxion géré avec l'Ademe), la CAF (675 000 €), la Collectivité européenne d'Alsace (667 897 €) et l'État (40 000 €).



HOENHEIM | LES ENFANTS SE METTENT AU VERT

Les élèves d'Hoenheim sont gâtés : depuis la rentrée, ils profitent de leurs nouveaux jardins pédagogiques. Au groupe scolaire Bouchesèche, près de 5000 m² ont été réaménagés avec la création de potagers, d'une gloriette pour faire classe dehors, d'un cabanon pour stocker des outils et réaliser du rempotage, d'un récupérateur d'eau de pluie et d'un puits. Une prairie fleurie et mellifère, des haies et une vingtaine d'arbres ont été plantés. Une piste de vitesse a été créée et la cour de l'école maternelle du Ried a été agrandie et dotée d'espaces verts. « Nous avons choisi un enrobé rouge pour l'aire sportive, qui a également été refaite, pour limiter les émissions de chaleur, et des pavés drainants pour le parking des enseignants, afin que l'eau de pluie s'infilte naturellement », ajoute Hervé Balland, du service espaces verts d'Hoenheim. Du côté de l'école maternelle et élémentaire du Centre, une friche a laissé place à des potagers, une gloriette, un sentier pieds nus et un petit espace qui accueille des lapins et, bientôt, des poules. C'est maintenant au tour des enfants et de leurs enseignants d'aménager ces espaces à leur guise. Hôtels à insectes, jardin aromatique, framboisiers et cassisiers... Presque tout est possible. ● L.D



Un sentier pieds nus a été aménagé à l'école du Centre.



HANGENBIETEN- KOLBSHEIM | DEUX VITABOUCLE DE PLUS

Lancé en 2015, le dispositif Vitaboucle, qui propose de profiter d'un circuit balisé pour marcher, courir ou s'entraîner sans sortir de la ville, ne cesse de s'étendre. C'est à Hangenbieten et Kolbsheim qu'ont été récemment inaugurés les deux nouveaux parcours, respectivement longs de 9,3 km (niveau rouge) et 6,7 km (niveau vert). Avec au menu un peu de technicité et de dénivelés. Avis aux amateurs ! Les parcours Vitaboucle totalisent désormais 30 circuits sur 20 communes, représentant environ 240 km agréments d'une quarantaine d'aires d'agrès. D'ici la fin de l'année, de nouveaux parcours devraient voir le jour, à Lampertheim, Eckwersheim et Oberschaefolsheim. ● V.K.



NIEDERHAUSBERGEN | AIR PUR À L'ÉCOLE

Parce que l'air intérieur aussi peut être pollué, la commune a décidé d'équiper l'école Jules-Verne de neuf purificateurs d'air. Installés dans chaque classe, mais aussi dans l'espace de restauration ainsi que dans les deux salles du périscolaire, ces appareils filtrent ou éliminent les molécules et substances toxiques telles que les pollens, les particules fines, les acariens, le monoxyde de carbone ou les bactéries. S'ils ne dispensent pas d'aérer régulièrement les locaux, ils constituent un rempart supplémentaire contre le Covid 19 et d'autres virus.



PLOBSHEIM | DEUX RUCHES COMMUNALES

La commune de Plobsheim, engagée pour la biodiversité, a implanté, en septembre dernier, deux ruches qui abriteront jusqu'à 160 000 abeilles en période estivale. Les lieux d'installation, discrets afin d'éviter les perturbations pour les abeilles, changeront au gré des saisons pour leur permettre de butiner dans des espaces variés. Le miel pourra être offert dans les colis de Noël pour les seniors. Des opérations auprès des scolaires se dérouleront dans le courant de l'année. Cette initiative s'inscrit dans la démarche écoresponsable de la commune (abandon de l'usage de produits chimiques pour l'entretien, réduction des arrosages et tontes, paillage des massifs...). ●

Tony Perrette



MITTELHAUSBERGEN | Banc Napoléon avec vue

Les agents du service technique ont réalisé l'hiver dernier un banc Napoléon grâce à des piliers en grès des Vosges légués par un habitant du village. L'ouvrage a été installé sur le chemin des Coteaux, qui borde la piste des Forts. Les bancs-reposoirs Napoléon, érigés en l'honneur de la naissance du fils de Napoléon 1^{er}, permettaient autrefois aux paysans lourdement chargés de se reposer en allant ou en revenant du marché.



Oberhausbergen, à l'école sans voiture

Tous les derniers vendredis du mois ou avant les vacances scolaires, la place du Général Leclerc se transforme pour laisser libre cours aux enfants et à leurs parents. L'accès à l'école primaire Josué-Hoffet est en effet fermé aux voitures. Une volonté marquée de sécuriser les entrées et sorties de classe des 300 écoliers concernés, mais aussi de sensibiliser à l'environnement et aux modes de déplacement doux. L'opération est inscrite dans le calendrier scolaire de manière pérenne après un galop d'essai en juin dernier dans le cadre de l'opération « À l'école à vélo ». Pour aller encore plus loin, la commune travaille aussi à la reprise du vélo-bus.



A. Heiti

DES REPAS EN CIRCUIT TRÈS COURT À GEISPOLSHHEIM



A. Heiti

« **A**ujourd'hui, on est jeudi. Et jeudi, c'est... ? », demande un éducateur du périscolaire Village, à Geispolsheim. « Repas du maraîcher ! », s'écrient en chœur les CP et CE1. « Et qu'est-ce que ça veut dire ? » Sara tente une réponse : « C'est quand on mange les légumes que quelqu'un a fait. » Ce quelqu'un, c'est Laurent Heitz. Depuis juin, l'agriculteur de Geispolsheim et son confrère Camille Laugel fournissent chaque semaine des fruits et légumes frais à la Fédération des maisons des jeunes et de la culture et au traiteur Philippe Rome, chargés de concocter 350 repas pour les élèves des écoles maternelles et élémentaires. À la différence des autres jours, les enfants ne connaissent pas le menu d'avance. « C'est toujours la surprise, sourit Claudine Giboyau, directrice du périscolaire Village. Nous leur expliquons ce qu'est un maraîcher et à reconnaître les légumes de saison. Pendant les vacances, nous organisons

des ateliers chez les maraîchers et lors des événements, nous sensibilisons aussi les parents à une alimentation saine. »

Cette initiative crée des débouchés pour les maraîchers et répond aux attentes des parents. « Il y a clairement une envie de savoir ce que l'on mange et d'où ça vient, sans que cela ait fait le tour de la planète », témoigne Laurent Heitz, dont le distributeur automatique de produits frais fait un carton. La commune, qui propose déjà un repas végétarien et bio par semaine depuis trois ans, réfléchit à aller encore plus loin. « Nous avons des éleveurs de bovins et de volailles, mais se fournir auprès d'eux est beaucoup plus compliqué au niveau des normes », explique Hélène-Marie Pignon, adjointe en charge de l'enfance. En attendant, les enfants apprécient leur déjeuner, composé de soupe de légumes, de pommes de terre et de poulet, et de pommes. « C'était trop bon ! », confirme Sara. ● Léa Davy

MITTELHAUSBERGEN : DES PROJETS À LONG TERME

La circulation automobile et les aménagements de voirie ont été au cœur de la visite de Pia Imbs à Mittelhausbergen, le 21 octobre dernier. La présidente de l'Euro-métropole et les élus locaux ont commencé par évoquer le prolongement de la rue de Zagreb et de l'allée des Sources pour relier les nouvelles constructions de la commune et celles d'Oberhausbergen, qui bordent ces deux axes, à la RM31. La visite s'est poursuivie en bordure de la rue de la Côte et de la RM31, où l'aménagement du carrefour avec la piste des Forts est prévu à l'horizon 2023, afin que les cyclistes empruntent cette route très fréquentée en toute sécurité. Une Vitaboucle, parcours sportif en plein air, et des agrès pourraient également être créés le long de la piste des Forts. Le projet de Voie de liaison intercommunale ouest, le prolongement du terminus de la ligne de bus 17 vers l'Espace européen de l'entreprise et la desserte en transports en commun du lotissement du Jardin des sources ont ensuite été abordés lors d'une réunion en mairie, avec les services dédiés de l'Euro-métropole. ●

Léa Davy



L. Piccarreta

Un flexeur sachant flexer a le réflexe flex^hhop



**Votre transport
en commun à la demande
sur l'Eurométropole.**





DÉPLACEMENTS

OBJECTIF FAIBLES ÉMISSIONS

Progressive et pédagogique, la feuille de route pour réduire la pollution de l'air due à la circulation automobile a été adoptée mi-octobre pour une entrée en vigueur début 2022.

Dossier réalisé par Didier Bonnet et Stéphanie Peurière

« REPENSER ENTIÈREMENT les mobilités »

Pia Imbs, présidente de l'Eurométropole, replace l'adoption d'une Zone à faibles émissions-mobilité dans le contexte des actions engagées par la collectivité pour améliorer les déplacements et la qualité de l'air.

L'Eurométropole de Strasbourg a mené une concertation préalable à la mise en place de la ZFE-m. Qu'en est-il ressorti ?

Les 16 000 retours que nous avons enregistrés ont inspiré les politiques sur plusieurs points. Le besoin d'aides financières est apparu avec une grande force, ce qui nous a conduit à tripler le budget initialement envisagé, de 15 millions d'euros à 50 millions. Il faut rappeler que la mise en place de la ZFE-m adoptée par le conseil de l'Eurométropole en septembre 2019 ne prévoyait aucune aide. La nécessité d'une très forte amélioration de l'offre de transports publics a aussi été mise en lumière. La collectivité y répond avec un programme d'investissements de 500 millions d'euros ! Nous étendons le réseau de tramway, de bus à haut niveau de service (BHNS), de transport à la demande, nous construisons des infrastructures cyclables. L'idée est de montrer à chacun, où qu'il habite et quels que soient ses besoins de mobilité, qu'il dispose d'une solution autre que l'autosolisme.

Comment ce plan de 500 millions d'euros sera-t-il déployé ?

Notre volonté est de repenser entièrement les mobilités à l'échelle non seulement du territoire eurométropolitain mais aussi du bassin de vie de l'agglomération strasbourgeoise, dans le cadre du pacte conclu avec la Région Grand Est. L'accord entre les deux collectivités vise notamment à mettre en place un Réseau express métropolitain (REM, lire pages 6-7) à l'échelle de l'aire urbaine strasbourgeoise qui va démarrer début 2023. L'enjeu est d'améliorer la desserte de l'ensemble des territoires liés à l'Eurométropole de Strasbourg, y compris du côté allemand. Pour y parvenir, l'offre de services sera considérablement augmentée sur les lignes ferroviaires et routières desservant ces territoires, avec des horaires élargis et cadencés. Quant aux aménagements cyclables, de nombreux chantiers sont programmés dès 2022.

Vous annoncez 50 millions d'euros d'aides financières pour faire évoluer les modes de déplacement. Comment y accéder ?

D'abord, ces aides ne se limitent pas à passer d'un moteur thermique à un électrique ! La politique de



J. Doriel

l'Eurométropole consiste à permettre à tous de se déplacer sans voiture, si possible. Nous finançons notamment une part des abonnements aux transports en commun, de l'achat de vélos à assistance électrique ou du recours aux voitures partagées du réseau Citiz. Les particuliers comme les professionnels qui auront toujours besoin d'un véhicule à moteur devront s'adresser, une fois ce diagnostic établi par l'Agence du climat, aux services de l'Eurométropole pour bénéficier des aides, cumulables avec les primes de l'État. Ces aides concernent aussi l'acquisition de véhicules Crit'Air 1 neufs ou d'occasion.

Pia Imbs, lors de la restitution de la concertation en septembre.

L'interdiction de circulation des véhicules Crit'Air 2 fait débat. Quelle est votre position ?

D'abord, cette interdiction n'interviendra qu'en 2028, dans sept ans, et pour l'instant dans quatre communes volontaires. Il faut rappeler aussi que ce n'est pas une nouveauté puisqu'en 2019, l'interdiction des Crit'Air 2 avait déjà été votée par le Conseil de l'Eurométropole. Je dois souligner le fait que les véhicules concernés seront anciens à cette échéance. Notre politique se veut progressive et anticipatrice. L'Eurométropole demande à chacun de préparer l'évolution vers des motorisations propres. N'oublions pas que l'Organisation mondiale de la santé préconise des normes de propreté de l'air quatre fois plus contraignantes que les critères actuels. Nous devons tous en tenir compte et agir pour rendre notre métropole attractive par la qualité de son air. ●

L'EUROMÉTROPOLE exemplaire face à la loi

La France n'est pas un bon élève en matière de réduction de la pollution atmosphérique liée à la circulation des véhicules à moteur. Condamné par la Cour de justice de l'Union européenne en octobre 2019, pour dépassement «*systématique et persistant de la valeur limite annuelle pour le dioxyde d'azote depuis 2010*», notre gouvernement s'est vu tancé en 2017 par le Conseil d'État de se mettre en conformité avec la directive européenne de 2008. Constatant que cela n'était toujours pas le cas dans huit zones du territoire, la juridiction administrative suprême l'a condamné en 2021 à une astreinte de 10 millions d'euros par semestre de retard.

Entre temps, la loi LOM de 2019 avait marqué un premier niveau de réactivité, en interdisant la vente de voitures à moteur thermique en 2040, en installant une prime à la conversion et en obligeant les agglomérations de plus de 100 000 habitants à se doter d'un plan de protection de l'atmosphère tout en les incitant à mettre en place des zones à faibles émissions. Bon élève, l'Eurométropole avait voté le principe de la sienne dès septembre 2019.

Toujours exemplaire, elle se met aujourd'hui au diapason de la loi Climat et résilience, promulguée le 24 août. Celle-ci impose d'une part la mise en place d'une zone à faibles émissions-mobilité dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants et d'autre part un calendrier d'interdiction des véhicules polluants dans la dizaine de territoires en dépassement des seuils européens de pollution de l'air. C'est ce calendrier que l'Eurométropole a adopté en y ajoutant une année de transition pédagogique avant chaque étape jusqu'en 2027. S'agissant des Crit'Air 2, une consultation a été conduite auprès des maires de l'Eurométropole afin de leur laisser le choix d'intégrer cette disposition dès l'arrêté de création de la ZFE-m de 2021 (comme à Strasbourg, Schiltigheim, Ostwald et Holtzheim) ou dans un arrêté ultérieur à prendre au plus tard en 2027. ●

LE BESOIN de mieux respirer

L'amélioration de la qualité de l'air est l'objectif principal de la Zone à faibles émissions-mobilité.

C'est l'un des effets positifs du confinement : en 2020, les valeurs de dioxyde d'azote mesurées dans l'agglomération sont tombées pour la première fois en dessous des seuils réglementaires fixés par l'Union européenne. Une situation exceptionnelle qui s'inscrit dans une baisse régulière des pollutions constatée depuis dix ans mais dont on ne saurait se satisfaire.

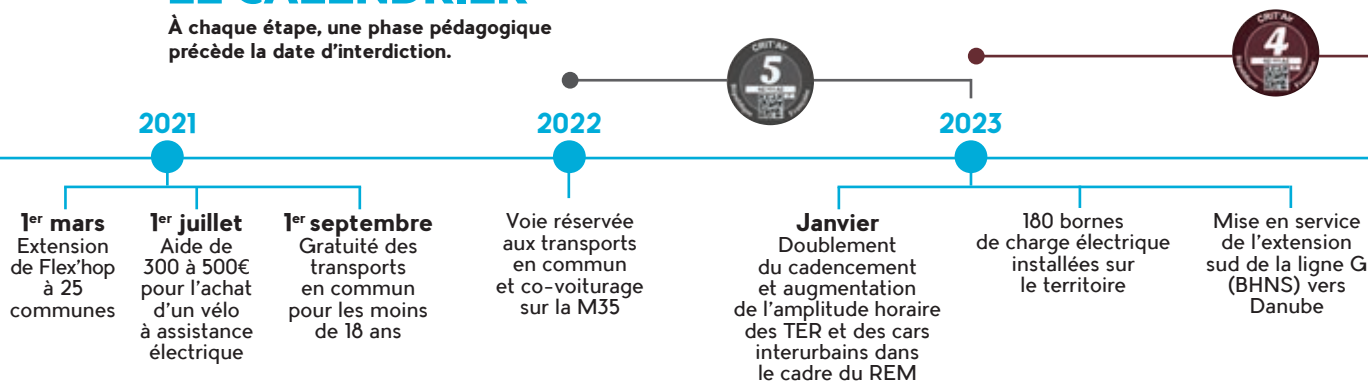
D'abord parce que la pollution de l'air dans l'Eurométropole est à l'origine de 500 décès prématurés par an. Si elle nuit à la santé de tous, en premier lieu des enfants, elle représente aussi un facteur de risque pour le développement de maladies respiratoires, pulmonaires ou cardiovasculaires, telles que pneumonie, bronchiopneumopathie ou AVC.

Un nouveau plan de protection de l'atmosphère

Ensuite, parce que notre territoire reste l'un des plus pollués de France et qu'à ce titre la mise en place de la ZFE-mobilité n'est pas une option, mais une obligation (lire ci-contre). L'Eurométropole l'a bien compris, elle qui travaille en collaboration avec les services de l'État pour la révision du plan de protection de l'atmosphère pour la période 2022-2027 et qui a intégré des réglementations spécifiques liées à la qualité de l'air dans la modification n°3 de son Plan local d'urbanisme, intervenue en juin dernier. Depuis deux ans, elle agit aussi par le biais du Fonds air bois en aidant financièrement les habitants à

LE CALENDRIER

À chaque étape, une phase pédagogique précède la date d'interdiction.





J.-F. Baubis

Le trafic routier reste à l'origine de 55% des émissions d'oxydes d'azote.

remplacer leur appareil de chauffage. Le bois énergie est en effet responsable de 34% des émissions de particules fines dites PM2.5. Avec leurs grandes sœurs PM10, issues des secteurs résidentiel, routier et industriel, elles participent de la mauvaise qualité de l'air sur le territoire, même si leurs concentrations diminuent depuis dix ans.

La situation s'améliore, alors ? Oui mais, répond l'Organisation mondiale de la santé (OMS) qui, sur la base des données collectées mondialement, souligne que la pollution atmosphérique a des effets néfastes sur la santé à des concentrations bien plus faibles que ce qui était admis jusqu'ici. Elle a ainsi publié en septembre de nouvelles recommandations qui diminuent drastiquement ses valeurs guides. Des préconisations qui devraient être prises en compte dans la nouvelle directive cadre sur l'air de l'Union



L'Agence du conseil

Pleinement opérationnelle à partir du 1^{er} janvier 2022, l'Agence du climat a déjà ouvert son dispositif de conseil en mobilité. Particuliers comme professionnels peuvent demander un rendez-vous via la plateforme dédiée. Ils seront rappelés pour un premier niveau d'informations par téléphone. Et plus, si besoin.

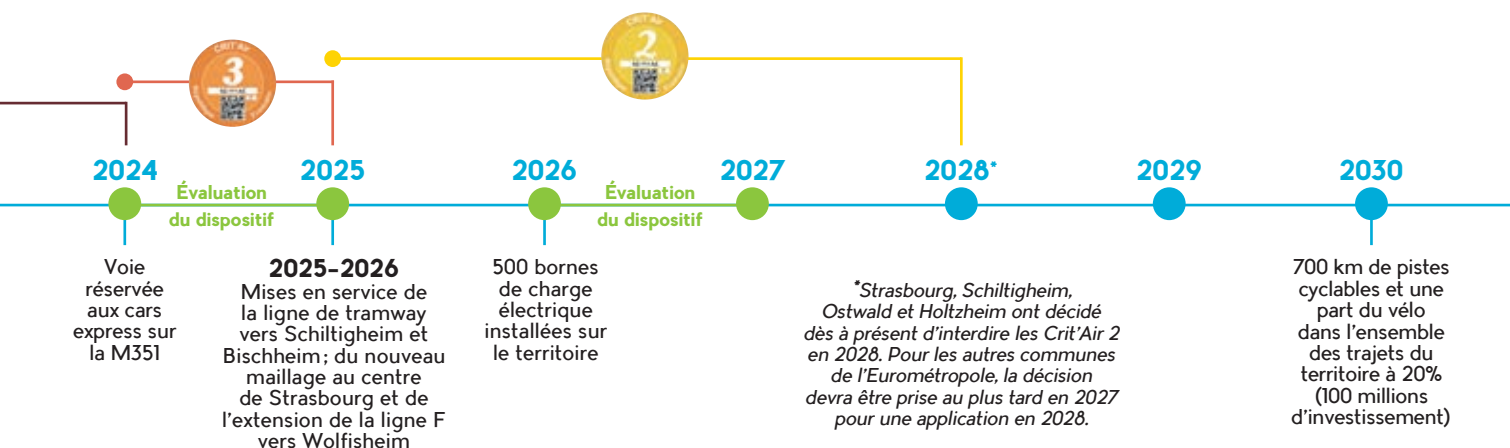
Plus d'infos

agenceduclimat-strasbourg.eu
03 69 24 82 82

européenne dont la révision doit aboutir en 2022. Tant pour la santé de tous que pour la conformité aux nouvelles réglementations qui se profilent, il y a donc urgence à continuer d'agir. Car même si les améliorations techniques et le renouvellement progressif du parc automobile ont permis de faire baisser les concentrations de polluants ces dix dernières années, le trafic routier reste à l'origine de 55% des émissions d'oxydes d'azote, dont la très grande majorité est imputable aux moteurs diesel. De plus, selon les nouvelles recommandations de l'OMS, c'est l'ensemble des 500 000 habitants de l'agglomération qui est potentiellement exposé aux polluants les plus dangereux. ●

Plus d'infos

atmo-grandest.eu



DES AIDES pour deux tiers des ménages

La collectivité apporte un soutien financier complémentaire à celui de l'État.

Favoriser les possibilités de mobilité pour tous – notamment les plus défavorisés – tout en réduisant de façon drastique les déplacements en véhicules individuels polluants. Pour atteindre cet objectif et permettre à chacun et chacune de s'adapter aux impératifs de la ZFE-m, l'Eurométropole

50 millions d'euros

abondent un plan d'aides aux particuliers et professionnels de l'Eurométropole.

de Strasbourg a prévu 50 millions d'euros d'aides. Distribuées en complément de celles de l'État pour l'achat de véhicules à motorisation électrique, y compris les vélos, neufs ou d'occasion, ou pour la prise en charge d'une partie des abonnements aux transports en commun et aux voitures partagées, elles sont

bien sûr conditionnées à l'abandon d'un véhicule ancien polluant. Plus de deux tiers des ménages habitant l'Eurométropole sont ainsi éligibles à ces aides. D'un montant minimum de 1000€ par bénéficiaire, elles seront calculées en fonction du revenu fiscal de référence (RFR) et de la composition du foyer.

Jusqu'à 80% du coût d'un nouveau véhicule

→ **L'aide à la conversion** : cumulable avec les dispositifs de l'État, l'aide peut concerner l'achat d'un véhicule – voiture, utilitaire, neuf ou d'occasion – labellisé Crit'air 1 ou 2, mais aussi le rétrofit, c'est-à-dire le remplacement du moteur thermique par un moteur électrique ou GNV. S'échelonnant selon les revenus et le type de véhicule de 2500 à 4000€, le montant octroyé par l'État sera complété par l'Eurométropole à hauteur de 1000 à 3500€, le total des aides étant plafonné à 80% du coût d'achat. Un dispositif du même type est prévu pour les deux et trois-roues motorisés (plafond à 50% du coût d'achat).

→ **Le chèque « mobilités alternatives »** : la collectivité a choisi d'accompagner les automobilistes dans leurs changements de mode de déplacement en distribuant une aide destinée à l'achat d'équipements ou de services. Pour inciter les habitants à recourir aux transports en commun ou à la demande, à l'autopartage ou à la location de vélo, mais aussi à acheter des



prestations d'entretien et de maintenance de vélo de tout type, l'Eurométropole propose une aide pouvant aller jusqu'à 2000€ par foyer.

→ **Les plafonds de ressources** : les aides de l'État comme celles de l'Eurométropole sont calculées en fonction du revenu fiscal de référence du foyer divisé par le nombre de parts. Trois tranches sont concernées, jusqu'à un RFR par part égal à 20 966€.

→ **La démarche** : pour accéder à ces aides, la première étape consiste à prendre rendez-vous pour un diagnostic mobilité avec un conseiller de l'Agence du climat (lire page 19). Après achat du nouveau véhicule et dépôt du dossier sur monstrasbourg.eu, la demande sera instruite, à compter de janvier 2022, par un prestataire externe. En cas de réponse favorable, l'aide sera versée au demandeur, qui devra alors solliciter les services de l'État pour une aide nationale. Même principe dans le cas du « chèque mobilités alternatives », sauf que l'aide sera versée sous forme de crédit à dépenser auprès des opérateurs de mobilité. ●

Une partie de l'abonnement à l'autopartage pourra être prise en charge par la collectivité.

Petite voiture Crit'Air 1 d'occasion (2011) = 6000€			
	RFR* < 6300€	6300€ < RFR < 13 489€	13 489€ < RFR < 20 966€
PRIME À LA CONVERSION	300	300	-
SURPRIME ZFE	1000	1000	-
AIDE EUROMÉTROPOLE	3500	2500	1500
RESTE À CHARGE	1200€	1200€	4500€

* revenu fiscal de référence divisé par le nombre de parts du foyer

DES MESURES SPÉCIFIQUES

pour les pros

Pour tenir compte des réalités économiques et, parfois, du manque de solutions alternatives, des aides et des dérogations seront possibles.

Dans le cadre de la mise en place de la ZFE-m, l'Eurométropole de Strasbourg a choisi d'accompagner les milieux économiques avec une concertation spécifique. Les chambres consulaires –Chambre de commerce et d'industrie, Chambre des métiers et Chambre d'agriculture–, les représentants des secteurs professionnels et la Région Grand Est ont planché ensemble sur diverses mesures spécifiques d'aides et de dérogations.

Pour les « pros », la gestion des flottes automobiles est quotidienne. L'Eurométropole accompagne cette évolution qui s'étend sur des années. Il s'agit notamment d'aides à la reconversion des parcs automobiles des personnes morales de droit privé, complémentaires aux aides de l'État. L'achat ou la location longue durée d'un véhicule propre, neuf ou d'occasion, ou le remplacement d'un moteur thermique par un moteur électrique ou fonctionnant au gaz (GNV ou GPL) seront ainsi soutenus financièrement. Les entreprises éligibles sont celles dont la personnalité morale est domiciliée dans l'Eurométropole, de moins de 250 salariés et d'un chiffre d'affaires inférieur à 50 M€. Cette aide sera plafonnée à 40% du prix d'achat HT du véhicule. Elle pourra par exemple atteindre jusqu'à 4000 € pour l'achat d'un utilitaire électrique de moins de 3,5 tonnes, et sera cumulable avec les dispositifs nationaux (prime à la conversion, bonus écologique).

La volonté est que les professionnels, établis ou non dans l'Eurométropole, puissent exercer leur activité tout en contribuant à la diminution des pollutions de l'air.

Appel à projets innovants

La réflexion engagée au travers de l'Agence du climat et la concertation avec les acteurs professionnels porte aussi sur des modifications des modes de transport, de livraison et de logistique. Quand cela s'avère possible, les aides publiques pourront intervenir pour l'achat d'un vélo-cargo ou d'un vélo à assistance électrique (VAE), par exemple.

Un appel à projets innovants pour le transport, les mobilités et la logistique urbaine, doté de 300 000 € annuels en 2022 et 2023, est également lancé. La Ville de Strasbourg a par ailleurs signé un accord avec Voies navigables de France pour favoriser le

Petit véhicule utilitaire léger électrique < 3,5 tonnes	
PRIX NEUF	25 000€
PRIME À LA CONVERSION ÉTAT (LOI CLIMAT)	6 000€
BONUS ÉCOLOGIQUE ÉTAT	5 000€
AIDE EUROMÉTROPOLE	4 000€
RESTE À CHARGE	10 000€

développement de projets de logistique urbaine sur les cours d'eau.

Un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge électrique (500 points en 2025) est également en cours d'élaboration, ainsi que des équipements permettant l'avitaillement en énergies moins carbonées (hydrogène et bio GNV).

Enfin, un très important dispositif de dérogations est mis en place. Il suit les prescriptions de la loi Climat et tient surtout compte de l'absence de solutions alternatives aux motorisations à énergies fossiles pour de nombreux véhicules professionnels et techniques. ●

Dérogations

La liste complète des dérogations, notamment pour les véhicules professionnels, est disponible sur zfe.strasbourg.eu



Un accord a été signé avec Voies navigables de France pour développer la logistique fluviale.

P. Stürweiss



Recherche médicale à tous les étages

En réunissant dix équipes de chercheurs dans un bâtiment à l'esprit collaboratif, le Centre de recherche en biomédecine de Strasbourg fait le pari d'une fertilisation croisée des esprits.

« **L'**objet même sur lequel on travaille ici s'est fait l'ennemi de son inauguration », a ironisé devant le parterre d'invités le président de l'université de Strasbourg, Michel Deneken. Allusion à la crise sanitaire du Covid 19 qui n'a permis d'organiser l'événement qu'un an après que les chercheurs, majoritairement venus de la faculté de médecine, s'y sont installés.

Immuno-rhumatologie moléculaire, maladies génétiques rares, mécanismes de la neuro-dégénérescence ou biomatériaux : on trouve de tout en parcourant les coursives des six étages qui s'élèvent autour d'un patio central jusqu'à la double verrière sommitale. Une architecture ouverte de l'intérieur qui n'est pas sans rappeler celle de certain grand magasin parisien.

Université, Inserm et start-ups

Les trois cents chercheurs, ingénieurs et doctorants des dix équipes de recherche, des unités mixtes de l'Institut national de la santé et de la recherche médicale (Inserm) et de l'Université de Strasbourg pour la majorité, « se voient, se rencontrent sur un même plateau, mais aussi entre les niveaux », commente l'architecte Guillaume Delemazure (DeA Architectes). Un pari sur la fécondation des cerveaux que son confrère et partenaire du projet, Denis Bouvier (Groupe-6), image en évoquant « la ronde des chercheurs ».

Ces équipes ne vivront pas pour autant en vase clos. Deux start-ups issues des laboratoires préparent leur envol dans les derniers étages. L'une, Spartha Medical, élabore des revêtements anti-inflammatoires, antiviraux et antibactériens. L'autre, Lamina Therapeutic, développe des dispositifs médicaux pour la médecine dégénérative.

L'Institut de génétique médicale s'est relocalisé dans le bâtiment, y voyant « une opportunité unique » de rapprocher recherche scientifique et activité clinique, pour une meilleure prise en charge des patients. Une plateforme d'imagerie de 350 mètres carrés, dédiée à l'observation du vivant et ouverte aux demandes extérieures, mutualise les très coûteux appareils de microscopie.

Ce phalanstère de matière grise se veut exemplaire dans son architecture. Les camaïeux orange de l'immeuble de la rue Eugène-Boeckel en font le phare coloré qui manquait au Nouvel hôpital civil, son voisin. Mais cet assemblage de lames métalliques, dissociées des façades, est d'abord conçu pour climatiser le bâtiment en absorbant la chaleur. L'ensemble de 13 500 m² aura coûté 40 millions d'euros, dont 17 financés par les collectivités. « Nous inaugurons aujourd'hui un lieu d'exception qui va incontestablement renforcer la place de l'Eurométropole comme un territoire de référence en matière de santé et de soins », a estimé sa présidente, Pia Imbs, dans son discours inaugural. ●

Gilbert Reilhac

Inauguré le 19 octobre, le site fonctionne depuis un an.

L'ICANS VOIT DOUBLE

Deux techniques d'imagerie réunies en un même appareil pour un diagnostic plus rapide et plus sûr : c'est le saut qualitatif permis par le TEP-IRM. L'Institut de cancérologie Strasbourg Europe (Icans), à Hautepierre, est le premier établissement hospitalier à s'en doter dans le Grand-Est. Le sixième en France.

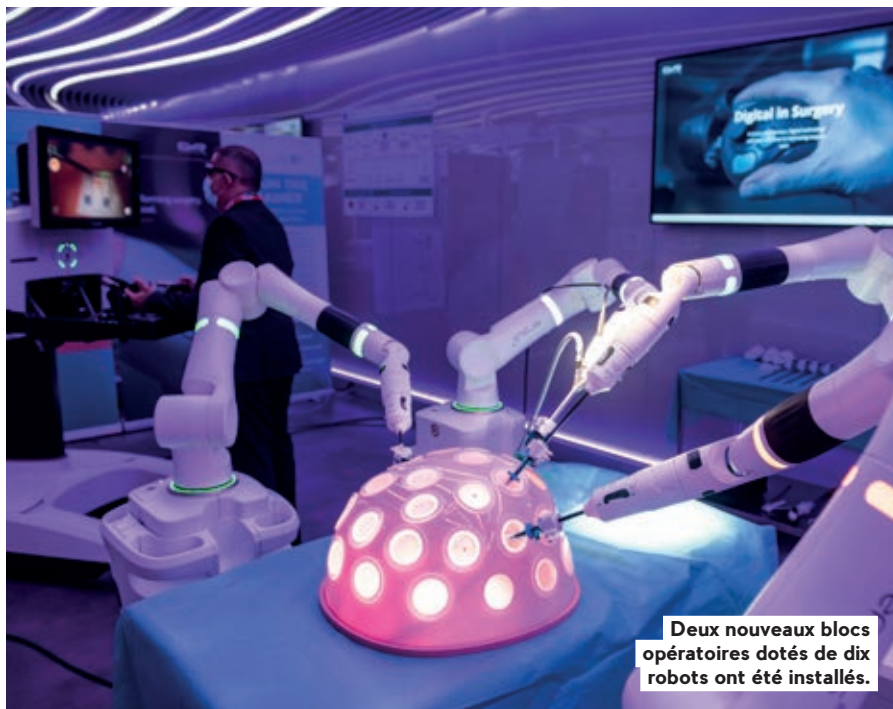
Le principe réside dans la combinaison d'une imagerie par résonance magnétique (IRM) et d'une tomographie par émission de positons (TEP), des antiparticules produites par une substance radioactive injectée au patient et révélées par un anneau de capteurs numériques. La première produit une image des organes en trois dimensions. La seconde, une image moléculaire qui en révèle le métabolisme (les transformations physico-chimiques) et les anomalies fonctionnelles. Dont la présence de tumeurs, même de très petites dimensions, et leur perspective d'évolution.

Soit deux niveaux d'informations en un seul examen et une superposition parfaite des deux images, dans l'espace et dans le temps. L'équipement, conçu par General Electric Healthcare, aura coûté 5,8 millions d'euros avec les équipements annexes et l'aménagement des locaux.

Il doit « accroître les capacités diagnostiques et de suivi thérapeutique en cancérologie », indique l'Icans, mais également servir à d'autres spécialités comme la neurologie et la cardiologie. ● G.R.



Le nouvel équipement permet deux examens en un.



Deux nouveaux blocs opératoires dotés de dix robots ont été installés.

Nouvelle extension pour l'Ircad

Référence mondiale dans la recherche et la formation aux techniques chirurgicales mini-invasives, l'Ircad vient d'inaugurer un troisième espace dédié à la robotique.

« La chirurgie augmentée », ou comment améliorer le geste du chirurgien : c'est depuis trente ans le credo du professeur Jacques Marescaux, président de l'Institut de recherche sur les cancers de l'appareil digestif (Ircad) qu'il a fondé en 1994 au sein des hospices civils de Strasbourg. Une voie que ce pionnier de la chirurgie mini-invasive (opération par les voies naturelles ou par mini-incision) poursuit sur le terrain de la robotique. Avec leurs bras articulés, les robots ne prolongent pas seulement ceux du chirurgien. En associant imagerie in situ et intelligence artificielle, ils peuvent orienter très précisément les instruments ou implants sur la cible, apporter guidage et vision 3D, alerter si le praticien s'écarte du protocole établi.

Quelque 6200 chirurgiens issus de 120 pays se forment désormais à ces techniques au sein de l'Ircad. D'où une nouvelle extension de 2500 m² inaugurée le 15 octobre qui porte sa surface à 13 000 m². Elle apporte notam-

ment deux blocs opératoires dotés de dix nouveaux robots : quatre fournis par CMR Surgical (Royaume-Uni) pour la chirurgie abdominale et six par Medtronic (Etats-Unis), dont deux modèles dédiés aux chirurgies du rachis et du cerveau, un nouveau champ d'activités pour l'Institut.

Si l'extension a bénéficié de l'aide des collectivités territoriales—dont l'Eurométropole et la Ville de Strasbourg— et de l'Union européenne, les robots (plus de deux millions chacun) sont mis à disposition par les entreprises. Avec les treize robots de chirurgie abdominale Da Vinci d'Intuitive Surgical (Etats-Unis) installés en 2015, ils font de l'Ircad « le plus grand centre de formation à la chirurgie robotisée au monde ».

Une renommée internationale qui se traduit par l'exportation de son modèle. Après Taïwan et le Brésil, trois « clones » de l'Ircad ouvriront d'ici 2023, au Rwanda, en Chine et aux États-Unis. ● Gilbert Reilhac

Isoria, un site pour éco-consommer

Pendant le confinement, la Strasbourgeoise Léa Jobert ne trouvait pas son bonheur sur le web pour consommer bien et local, avec «des produits respectueux de l'humain et de l'environnement». Elle a alors créé Isoria, un site qui regroupe à la fois des associations locales et des entreprises à vocation écologique. On y trouve une boutique, mais aussi une rubrique «événements» (marchés, concerts, ateliers...) et tout un pan dédié aux associations. Car l'objectif n'est pas que de réduire les achats sur le net en renvoyant vers les producteurs locaux. Il s'agit aussi de permettre aux associations de réunir des bénévoles et de se développer. 170 partenaires ont déjà répondu présents. Pour rendre Isoria pertinent, il faut maintenant augmenter le nombre de contributeurs. Et pourquoi pas étendre le dispositif à l'échelle européenne. Le concept en vaut la peine.

isoria.eu

L'innovation verte récompensée

Le 22 octobre, neuf entreprises ont reçu un trophée Seve (Solutions d'économie verte en entreprise), un dispositif qui récompense les projets écologiques innovants menés en collaboration avec un étudiant stagiaire. Des idées aussi variées qu'un outil pour gérer les achats éco-responsables, une interface d'aide au pilotage d'unités de méthanisation ou une étude d'opportunité pour la création d'une plateforme de compostage de biodéchets ont ainsi été primées. Les lauréats ont reçu jusqu'à 10 000 € pour mener à bien leur innovation. Seve permet aussi de faciliter l'intégration professionnelle de jeunes diplômés et de leur offrir une première expérience en entreprise.



L'entreprise travaille sur un vaccin contre les cancers dus au papillomavirus.

Monsieur Paparazzo

Transgène mise sur ses anticancéreux

Recentrée sur l'oncologie depuis une vingtaine d'années, l'entreprise de biotechnologie dispose de quatre candidats-médicaments au stade des essais cliniques.

Quatre anticancéreux au stade des essais cliniques, dont un en phase II et trois en phase I. Dont le Myvac, premier médicament «sur mesure», conçu pour attaquer les cellules tumorales du malade désignées comme les plus pertinentes par un programme d'intelligence artificielle.

L'actualité ne manque pas pour Transgène et ses 160 salariés, vingt ans après que la société installée sur le parc d'innovation d'Illkirch-Craffenstaden, a pris le virage des vaccins anticancéreux : des virus de la vaccine – utilisés pour le vaccin contre la variole – génétiquement modifiés, en mode thérapeutique (développement des défenses immunitaires) ou oncolytique (destruction des cellules cancéreuses).

Habitée au temps long, l'entreprise de biotechnologies, contrôlée par l'Institut Mé-

rieux depuis 1994, espère entrevoir la clé du succès. Créée en 1979, elle n'a pas encore produit de médicaments – hormis un vaccin vétérinaire contre la rage – mais a vendu des procédés et des vecteurs viraux à l'industrie pharmaceutique. Et gardé la confiance des investisseurs.

Fin novembre, Transgène communiquera sur les premiers résultats de Myvac. Fin 2022, un premier bilan sera tiré de l'essai en phase II qui porte sur les cancers dus au papillomavirus. «On fera une "photo" pour voir si on a un signe d'activité suffisant pour continuer ou si on n'y est pas», explique sobrement Hedi Ben Brahim, P-DG de la biotech depuis janvier. Avant d'ajouter : «Nos concurrents, ce sont Moderna et BioNTech.» Façon de rappeler les enjeux. ●

Gilbert Reilhac

UN PÔLE DE LA CONSTRUCTION DURABLE

Transformer un corps de ferme de 1860 en espace de travail partagé, en réutilisant les matériaux d'origine ou écologiques. Joachim Da Rocha a relevé ce défi au cœur de Lipsheim en créant un pôle de la construction durable. « Je n'ai pas pu conserver les colombages, certaines poutres et la charpente mais tout a été refait par des artisans locaux, explique l'ingénieur en génie civil et construction. Les briques et les pierres ont été restaurées, la toiture rénovée avec des tuiles traditionnelles et l'enduit réalisé à la chaux. J'ai sélectionné des isolants naturels comme du chanvre ou de la laine de bois. » L'entrepreneur a installé une pompe à chaleur basse température pour le chauffage et des panneaux solaires pour l'eau chaude. Achevé en juillet, le bâtiment comprend sanitaires, salle de pause et réfectoire au rez-de-chaussée, qui donnent sur la terrasse et la cour. Au premier étage, sept bureaux, une cabine pour s'isoler et une salle de réunion prennent place sous la charpente et les colombages apparents. « L'espace de coworking est ouvert à tous les métiers de la construction, pour favoriser les synergies et les échanges. » Avec ce projet, qui a bénéficié de subventions européennes, Joachim Da Rocha se dote également d'une vitrine démontrant « qu'on peut rénover le patrimoine alsacien de manière intelligente, à un coût maîtrisé. » ● L.D.

Plus d'infos

Pôle de la construction durable,
32 rue Jeanne d'Arc à Lipsheim,
06 99 84 96 05



L'ancienne ferme de 1860 est devenue un espace de coworking.

L. Piccarreta

LA QUALITÉ, DU GRAIN À LA TASSE



Le café-boutique Les Belles rencontres, à Strasbourg, a ouvert en 2021.

V. Zeller

Cest une belle histoire caféinée. En 2017, François Lesage et ses deux associés fondent Omnino et repapent une camionnette Citroën pour parcourir les routes d'Alsace, afin de faire découvrir le café de spécialité. En quatre ans, ils se dotent de deux caravanes et créent deux cafés-boutiques à Strasbourg, deux autres à Mulhouse, sans oublier leur atelier de torréfaction. « Les confinements nous ont forcés à accélérer le tempo pour l'ouverture des boutiques afin de remplacer l'événementiel, confie François Lesage. Cela a bien fonctionné car nous étions l'un des rares endroits où boire ou acheter du bon café et se faire plaisir. » Mais au fait, c'est quoi du café de spécialité ? « Au delà de la qualité du produit, c'est une démarche. Nous prolongeons l'exigence et la mi-

nutie apportée par l'agriculteur qui produit les grains de café jusque dans la tasse. » Cela se traduit par une torréfaction « maison » du café et par la formation des douze salariés aux compétences de barista. Omnino propose aussi, tous les premiers samedis du mois, un atelier de découverte et de dégustation. Pas de nouveaux projets à l'horizon pour l'instant, l'équipe se concentre sur la proximité et les échanges avec les clients : « Nous réalisons un gros travail de pédagogie pour faire redécouvrir le plaisir de la dégustation du café. » ●

Léa Davy

Plus d'infos sur

omnino.fr

Athéo Ingénierie et OCI s'allient

La société Athéo Ingénierie, basée à Strasbourg, et le groupe OCI, installé à Mundolsheim, ont décidé de se rapprocher pour devenir un leader national des technologies de l'information. Grâce à cette mutualisation, les deux entreprises s'appuient désormais sur 800 salariés,

25 antennes dans toute la France et près de 10 000 clients. C'est également un moyen de proposer leurs services pour l'ensemble des besoins informatiques (cyber-sécurité, gestion et stockage des données, supervision, solutions numériques collaboratives, gestion des systèmes d'exploitation...).

**QUAND TU DÉCOUVRES
QU'IL Y A 33 MÉDIATHÈQUES
DANS L'EUROMÉTROPOLE**



Médiathèques

Agriculture & alimentation : notre volonté, protéger nos terres !

GRUPE EUROMÉTROPOLE ÉCOLOGISTE ET CITOYENNE

À travers le **Plan Climat**, le **Plan Local d'Urbanisme intercommunal**, mais aussi les appels à projets **Cité Fertiles** ou encore les différentes conventions avec la Chambre d'agriculture et Alsace Bio Grand Est, l'Eurométropole s'engage et porte des projets pour une **agriculture locale** de qualité **en circuits courts**.

C'est en vue de cet objectif que nous agissons pour **préserver les terres agricoles** et **protéger la biodiversité**. L'Eurométropole adopte donc une politique foncière volontariste qui vise la **Zéro Artificialisation Nette des sols**. Moins d'artificialisation, c'est aussi une meilleure résistance face aux catastrophes climatiques et aux futures intempéries. À l'heure de la 6^e extinction de masse, de la publication du rapport du GIEC, les futurs projets d'aménagements seront nécessairement plus économes en foncier et prendront en compte ces problématiques.

Le **Grand Contournement Ouest** a malheureusement eu des répercussions et **conséquences dramatiques**, en anéantissant des centaines d'hectares parmi les plus fertiles d'Alsace dans le Kochersberg, plus de 10 hectares de forêt près de Vendenheim, **massacrant ainsi un espace naturel exceptionnel** entre les communes de Kolbsheim et Ernolsheim-sur-Bruche, en plus de leur imposer les nuisances du trafic automobile.

Alors que le GCO et ses conséquences environnementales et sociales désastreuses n'est pas encore entré en fonction, ressurgit le projet de VLIO (Voie de liaison intercommunale ouest). Projet élaboré dans les années 70 comme une alternative au GCO mais jamais abouti, n'est-il pas illusoire de s'évertuer à souhaiter le réaliser alors que les raisons de sa conception se sont éteintes avec la création du GCO ?

Face aux demandes légitimes d'**amélioration du cadre de vie**, des solutions sont à trouver pour fluidifier le trafic, réduire le transit dans les communes à l'ouest de notre métropole, répondre aux déplacements pendulaires. Des pistes concrètes sont actuellement étudiées pour améliorer la situation.

Plus globalement, ces débats posent la question de l'avenir de l'Arc ouest de la métropole, de ses aménagements futurs, de ses usages. Pour notre **souveraineté alimentaire**, le développement de filières locales responsables et durables et une vraie qualité de vie sur le territoire, nous faisons le vœu d'une **vaste zone agricole nourricière**, protectrice des humains et de la biodiversité. C'est dans ce sens que nous travaillons.

Élu-es Eurométropole écologiste et Citoyenne

Groupe de 43 élu-es co-présidé par Carole Zielinski et Gérard Schann

EUROMÉTROPOLE
ÉCOLOGISTE & CITOYENNE

www.elus-seec.eu
Facebook / Twitter :
@EluesSEEC

Un an de mandat : le temps d'un 1^{er} bilan

GRUPE POUR UNE EUROMÉTROPOLE DES PROXIMITÉS

Il y a un peu plus d'un an, nous nous engageons en faveur d'un aménagement équilibré et solidaire du territoire, de déplacements facilités et plus respectueux de la santé, et d'une économie durable offrant un rayonnement européen à l'Eurométropole de Strasbourg. Le temps est venu d'un **1^{er} bilan de la mise en œuvre de cette feuille de route**.

Dans un contexte sanitaire particulier, le lancement de notre programme a dû être combiné avec des mesures d'urgence. Nous avons accompagné et soutenu ceux qui ont été les plus impactés, notamment le secteur du tourisme, et avons construit un budget pour **faire face à la crise économique et sociale** et porter une ambition de transformation de notre agglomération.

Plus de 600 délibérations ont été votées. Nous retenons particulièrement les efforts inédits en faveur des mobilités durables, ainsi que les actions concernant le logement, la réduction des déchets, l'agriculture péri-urbaine ou les énergies renouvelables. Nous portons **une transition écologique qui accompagne les habitants et les entreprises** dans les adaptations nécessaires pour améliorer le cadre de vie et consolider le dynamisme économique local.

Notre attachement à **la cohésion territoriale** s'est traduit par l'élaboration d'un pacte de gouvernance avec les communes, la multiplication des Conférences des maires, ou le renforcement des partenariats avec les collectivités voisines et d'outre-Rhin. Nous avons expérimenté de nouveaux outils pour associer les citoyens à nos décisions, afin d'installer une culture de la participation. La gouvernance de notre Collectivité a été revue afin d'assurer une construction partagée des politiques publiques et de **renforcer la proximité des services apportés à la population**.

Les 2/3 des projets de notre feuille de route sont engagés, mais **beaucoup reste à faire** en matière de relance économique, d'aménagement du territoire, de rénovation énergétique ou de coopération transfrontalière. Nous y sommes déterminés. Et si la situation sanitaire nous le permet, nous serons beaucoup plus présents sur le terrain, au plus près des habitants.

Le groupe pour une Eurométropole des proximités.

Thierry Schaal (Fegersheim), président du groupe.
Béatrice Bulou (Mundolsheim), Vincent Debes (Hoenheim),
Cécile Delattre (Oberhausbergen), Bernard Egles (Mittelhausbergen), Murielle Fabre (Lampertheim),
Martine Jerome (Hoenheim), Pia Imbs (Holtzheim),
Annie Kessouri (Kolbsheim), Michèle Leckler (Plobsheim),
Philippe Pfrimmer (Vendenheim), Jean-Paul Preve (Oberschaeffolsheim), Valentin Rabot (Achenheim),
Georges Schuler (Reichstett), Doris Ternoy (Breuschwickersheim),
Willy De Vreese (Osthoffen)

ZFE: nous aurions pu voter pour...

GRUPE MAIRES ET ÉLUS INDÉPENDANTS

Le principe même d'une ZFE ne fait pas débat car nous devons agir pour la qualité de l'air. Mais la ZFE telle qu'elle a été soumise au vote le 15 octobre 2021 par l'exécutif n'a pas recueilli l'approbation de la moitié des maires de l'Eurométropole.

Nous aurions pu voter pour la ZFE, si l'amélioration de la qualité de l'air avait été le réel curseur justifiant les interdictions et non l'idéologie anti-voiture. Les futures ZFE de Toulouse et Rouen, par exemple, couvriront 1/7^e de leurs territoires. La ZFE de l'Eurométropole de Strasbourg couvrira 337 sur 337 km². Strasbourg pose directement les bases de la ZFE la plus contraignante de France, même dans des villages où la qualité de l'air n'est pas dégradée et où elle ne devrait pas être obligatoire.

Nous aurions pu voter pour la ZFE, si l'Eurométropole appliquait la loi, rien que la loi. La loi prévoit l'interdiction des Crit'Air 5, 4 et 3 de 2023 à 2025, ni plus, ni moins. Pourtant l'interdiction des Crit'Air 2 en 2025-2028 fait pleinement partie du projet EMS soumis au vote. Les Crit'Air 2, ce sont plus d'1/3 des véhicules des particuliers, la grande majorité de ceux des entreprises. Leur interdiction portera donc à 73% la proportion des véhicules concernés!

Nous aurions pu voter pour la ZFE, si la parole des habitants et des maires avait été réellement écoutée. La consultation citoyenne est (volontairement) passée à côté des vraies questions (rien sur les Crit'Air 2, le calendrier) et le référendum à l'échelle métropolitaine a été refusé. La méthode de l'exécutif est bien la politique du fait accompli.

Nous aurions pu voter pour la ZFE, si la mesure n'allait pas être supportée financièrement par les propriétaires des 178 000 véhicules concernés. Les aides prévues par l'Eurométropole n'accompagneront qu'un seul véhicule par foyer dans la limite maximale de 3500 euros par exemple si votre revenu fiscal de référence annuel n'excède pas 6300 euros. Autant dire que la classe moyenne ne bénéficiera que peu ou pas des aides.

Nous aurions voulu rendre la ZFE acceptable pour tous en prévoyant un périmètre et des interdictions que l'Eurométropole aurait été en mesure d'accompagner. À la place, l'exécutif n'a pas cherché le consensus et impose une ZFE qui va trop vite et trop loin pour nos habitants.

Le groupe «Maires et élus indépendants»

Éric Amiet (Woflisheim), Camille Bader (Eckwersheim), Jacques Baur (Blaesheim), Catherine Graef-Eckert (Lingolsheim), Christine Gugelmann (Bischheim), Jean-Louis Hoerle (Bischheim), Jean Luc Herzog (Niederhausbergen), Jean Humann (Entzheim), Michèle Kannengieser (La Wantzenau), Céleste Kreyer (Eschau), Gildas Le Scouëzec (Lingolsheim), André Lobstein (Eckbolsheim), Pierre Perrin (Souffelweyersheim), René Schaal (Lipsheim), Jean-Michel Schaeffer (Geispolsheim), Élodie Steinmann (Lingolsheim), Laurent Ulrich (Hangenbieten)

Maires
&
Élus
pendants

Facebook:
@MairesElusIndependantsEMS

Oui à une ZFE juste et solidaire, respectueuse des citoyens

POUR UNE EUROMÉTROPOLE DES SOLIDARITÉS, JUSTE ET DURABLE
ÉLU.E.S SOCIALISTES ET RÉPUBLICAINS

L'Eurométropole a créé une «Zone à Faible Émission» pour la circulation automobile.

Strasbourg a été pionnière sur les questions des mobilités, le retour du TRAM en 1994 constitue un acte fondateur de l'égalité urbaine et pour l'amélioration de qualité de l'air. Nous devons continuer de garantir le droit à la mobilité tout en prenant soin de la santé et de la qualité de vie des habitants mais en les accompagnant et leur demandant des efforts justes.

Nous avons adressé 13 propositions pour éviter la **transformation de l'EMS en «bunker» et garantir à tous la possibilité d'accéder aux meilleurs outils de mobilités**. Elles sont reprises en grande partie. Mais nous pensons qu'il est possible d'aller plus loin et faire de la ZFE l'outil d'une transition écologique optimiste.

Nous regrettons la mise en place d'une ZFE à 2 vitesses avec 1 territoire et 2 calendriers à la place d'un calendrier convergeant entre la ville et l'ensemble des communes intégrant l'interdiction des véhicules Crit'Air 2 au plus tard pour 2028.

Selon nous il faut un Guichet Unique pour un ZFE accessible mutualisant les interventions financières de l'État et de l'EMS. Au moment de l'acquisition du véhicule il faut pouvoir bénéficier des aides directement et non à posteriori.

Face à l'urgence climatique et pour accélérer la lutte contre la pollution nous souhaitons aider plus fortement les personnes voulant accompagner de manière accélérée la ZFE avec **une aide booster de 1000€** accessible à tous pour le renouvellement d'un véhicule.

Il sera également nécessaire d'organiser une offre de service et d'accès avec une cartographie des points d'entrée du territoire pour permettre de développer aux points de rupture des plateformes multimodales regroupant le stationnement, l'accès aux transports en commun et aux solutions d'autopartage.

La ZFE doit se concevoir en partenariat avec l'ensemble des acteurs économiques. Le renouvellement des véhicules ou leur conversion avec un carburant plus propre passe par la mise en place de bornes de recharge électrique ou de stations spécifiques type GLV. Il faut un schéma logistique ambitieux pour le transport du fret et le déploiement de solutions de «Retrofit».

Notre objectif : «faire ensemble» une ZFE dans le respect des besoins et des envies de mobilités de tous.

Catherine Trautmann – Présidente du groupe

Caroline Barriere ; Céline Geissmann ; Nathalie Jampoc-Bertrand ; Claude Froehly ; Salah Koussa ; Dominique Mastelli ; Serge Oehler ; Anne-Pernelle Richardot ; Valérie Wackermann

ZFE: Le manque de solutions viables face aux interdictions

GROUPE LR, LIBRES ! ET INDÉPENDANTS

La zone à faibles émissions est aujourd'hui un enjeu de santé publique majeur tant la qualité de l'air que nous respirons est déterminante pour notre santé. **Il n'est pas ici pour question d'être plutôt de « droite » ou de « gauche »**: la ZFE est une nécessité et nous sommes tous pour sa mise en place, qui est d'ailleurs une obligation légale.

Nous sommes convaincus que cette mise en place doit être faite dans une **perspective positive, en proposant des solutions avant des interdictions et en permettant de préserver l'unité et la cohésion de notre métropole**. C'est un échec total.

Avec la mise en place de cette ZFE et l'interdiction, non imposée par la loi, des véhicules CRIT'Air 2, **près de 80% des véhicules de notre agglomération vont devoir être remplacés**. C'est un nombre considérable !

Il est inacceptable d'interdire sans proposer de réelles solutions. La seule et unique aide proposée qui est un soutien financier n'est pas satisfaisante. Cette aide pour acquérir un véhicule électrique ne suffira pas pour remplacer le véhicule des plus modestes, qui ne pourront par ailleurs pas revendre leur ancien véhicule, celui-ci ne valant plus rien.

L'Eurométropole des Verts et des Communistes, ce n'est pas une Eurométropole pour tous ses habitants. Si vous êtes jeune, sans enfant, en bonne santé et avec des moyens financiers, cette décision est parfaite. En revanche, se préoccupe-t-on de ceux qui ont investi dans l'achat d'une voiture diesel il y a quelques années pour aller au travail ?

Ces personnes-là, **ces familles, ces travailleurs, ceux qui font aussi vivre la ville, ne semble manifestement pas exister aux yeux des Verts**.

Si nous sommes d'accord sur le principe, **nous ne pouvons l'être sur sa mise en œuvre qui n'est que dogmatisme**. Notre groupe a donc décidé de voter contre et continuera de se mobiliser pour qu'un réel accompagnement soit proposé.

Les élus du groupe LR, Libres! et indépendants:
Jean-Philippe Vetter (Président), Christian Ball,
Jean-Philippe Maurer, Isabelle Meyer, Elsa Schalck

Contact: Centre Administratif, Bureau 1207,
1 parc de l'Étoile 67000 Strasbourg

Anticipation présagée et fragmentation confirmée : conséquences d'un projet purement politique

GROUPE POUR UNE EUROMÉTROPOLE
ACTIVE ET ENGAGÉE

Après des mois de débats et une ZFE finalement adoptée il y a quelques semaines, il apparaît désormais très clairement que la majorité n'entend pas respecter le calendrier et les mesures votées. En effet, les dernières déclarations en date laissent à penser qu'une accélération du calendrier est envisagée, sous-entendu que l'interdiction des Crit'Air 2 sera bel et bien anticipée et que les sanctions elles aussi le seront.

Si nous disons oui à une écologie pragmatique et à une ZFE réaliste, accompagnée par des actions réelles qui éviteront une catastrophe sociale déjà existante pour les classes moyennes et populaires, nous disons non à l'interdiction des Crit'Air 2. En tant qu'élus, nous avons la responsabilité de garantir à nos concitoyens l'application de la Loi. Nous nous devons d'assurer une politique de transition qui accompagne tout le monde. Or, une telle accélération ne le permet pas, bien au contraire, cela ne va qu'accroître l'injustice sociale.

Aussi, nous aurions pu voter Pour si la délibération proposée par l'Eurométropole avait été le reflet de la *Loi Climat et Résilience*, et non celui d'un projet politique au service de la majorité. Encore une fois, l'exécutif de l'Eurométropole méprise non seulement les élus mais également les concitoyens en avouant finalement que l'interdiction des Crit'Air 2 risque fortement d'être avancée.

La protection de la santé des citoyens et celle de l'environnement est bien évidemment une de nos priorités, il est primordial de trouver des solutions consensuelles et un juste équilibre entre l'instauration de mesures de protection sanitaire et l'impact socio-économique qu'auront nos décisions sur nos concitoyens. C'est en revanche, ce que semble avoir oublié la majorité, qui au travers de l'avancement du calendrier, ne parviendra qu'à fragmenter un peu plus l'Eurométropole.

Tandis qu'aujourd'hui une telle mesure représente un véritable poids pour les ménages, il ne nous faut pas oublier nos commerçants et professionnels qui risquent eux aussi de subir une double peine, car beaucoup, tentent encore de relancer leur activité suite à la crise sanitaire qui les a sévèrement impactés durant des mois.

Groupe Pour une Métropole active et engagée
Thibaud Philipps, Valérie Heim, Lamjad Saidani
Marie Rinkel, Jean-Louis Kircher

UNE MARQUE ALTAREA



**Pour vous,
nous construisons
des biens qui
font du bien.**

**COGEDIM PREND 10 ENGAGEMENTS POUR RÉPONDRE
AUX NOUVELLES ATTENTES DES FRANÇAIS**

Découvrez tous nos engagements sur [cogedim.com](https://www.cogedim.com)

Des biens qui font du bien.



COGEDIM

Choisissez l'offre ÉLECTRICITÉ VERTE 100% régionale



Souscrivez sur
electricite-verte.es.fr

L'énergie est notre avenir, économisons-la !

