

SANTÉ, CLIMAT, MOBILITÉS



DOSSIER DE PRESSE
CONFÉRENCE
DE PRESSE
1^{ER} OCTOBRE 2021



MIEUX RESPIRER
C'EST ÇA L'IDÉE!!

Contact presse

Geoffrey Davoine
geoffrey.davoine@strasbourg.eu
03 68 98 87 83

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

L'Eurométropole de Strasbourg prévoit 50 millions d'euros pour accompagner la mise en place de la Zone à Faible Émissions la plus ambitieuse de France

SOMMAIRE

1. Une ZFE-m pour améliorer la qualité de l'air et lutter contre le réchauffement climatique	5
A) Objectif d'une ZFE-m et cadre réglementaire	6
B) Engagée résolument pour la qualité de l'air, l'Eurométropole de Strasbourg va plus loin.....	8
2. Une conférence citoyenne pour informer et recueillir les avis de toutes et tous ..	9
A) À l'écoute des élu-es, des habitant-es et des acteurs socio-économiques du territoire.....	9
B) Les enseignements de la conférence citoyenne.....	11
3. Le projet de Zone à Faibles Émissions de l'Eurométropole de Strasbourg	12
A) Le cadre général	12
B) Des évaluations régulières	14
C) Des contrôles automatisés en perspective	15
4. Un engagement massif de l'Eurométropole pour accompagner les habitant-es et les acteurs socio-économiques du territoire afin de garantir le droit à la mobilité et la justice sociale	15
A) Une ambition inédite pour accompagner vers des mobilités durables et actives.....	15
B) Une enveloppe de 50 millions d'aides aux particuliers et aux acteurs socio-économiques du territoire pour accompagner la mise en place de la ZFE-m afin de garantir le droit à la mobilité et la justice sociale	18
C) Les dérogations	26

INTRODUCTION

Enjeu majeur de santé publique, **l'amélioration de la qualité de l'air** fait partie des engagements de la collectivité. Elle constitue un axe essentiel de l'action de la collectivité, selon les orientations inscrites dans le Plan Climat – Air - Énergie 2030 et réaffirmées par la feuille de route portée par **Pia Imbs**, présidente de l'Eurométropole, **Jeanne Barseghian**, présidente déléguée et **Danielle Dambach**, présidente déléguée.

La pollution atmosphérique est responsable chaque année de centaines de décès sur le territoire de l'Eurométropole. Elle nuit à la santé de toutes et tous, en premier lieu des enfants, en provoquant de nombreuses maladies respiratoires et cardiovasculaires. Le trafic routier, première cause de la pollution de l'air, est directement responsable de 84% des émissions de dioxyde d'azote, particulièrement dangereuses pour notre santé.

La France, condamnée par la justice européenne pour inaction face à ce fléau, a donc décidé de **rendre obligatoire la mise en place de Zones à Faibles Émissions mobilité (ZFE-m) dans 11 métropoles**, dont l'Eurométropole de Strasbourg. Cette réglementation, étendue par la loi Climat et résilience à toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitant-es et 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. Cette obligation sanitaire rejoint le projet de l'Eurométropole pour que tous les habitant-es et les usager-ères du territoire respirent un air de meilleure qualité.

Mesure essentielle du Plan Climat – Air - Énergie de l'Eurométropole, la ZFE-m répond également à l'urgence à agir pour lutter contre le dérèglement climatique comme l'a rappelé le GIEC le 9 août 2021.

Après **plusieurs mois d'échanges** nourris avec les élu-es des communes de la métropole, avec les habitant-es et les acteurs socio-économiques du territoire dans le cadre d'une large conférence citoyenne, **l'Eurométropole de Strasbourg s'engage à entamer le déploiement d'une Zone à Faibles Émissions sur son territoire le 1^{er} janvier 2022** dans un calendrier cohérent, progressif et adapté aux réalités du territoire, avec cet objectif central : se déplacer est un droit absolu. Que ce soit pour étudier, travailler, se divertir ou voir ses proches, **chacun-e doit avoir accès à une solution de transport efficace et moins polluante.** Cette ambition est au cœur du projet et 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 : tram, bus, trains régionaux, cars interurbains, transport à la demande, pistes cyclables. Afin de permettre à ceux qui devront encore utiliser une voiture pour se déplacer, **l'Eurométropole les accompagnera dans une logique de justice sociale** pour garantir l'usage de véhicules moins polluants, avec des conseils individualisés et des aides concrètes.

1. Une ZFE-m pour améliorer la qualité de l'air et lutter contre le réchauffement climatique

La qualité de l'air que nous respirons est déterminante pour notre santé. Sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, malgré une tendance à l'amélioration de la qualité de l'air pour les polluants réglementés (NO₂, PM10 et PM2,5) depuis une douzaine d'années, **des dépassements de la valeur limite européenne en NO₂ persistent**, même si l'écart par rapport à ce seuil réglementaire fixé à 40 µg/m³ est désormais faible.

Les secteurs géographiques les plus touchés par les dépassements de cette valeur limite européenne sont aujourd'hui autour des axes autoroutiers (M35 et M351) et des grands boulevards, notamment le long de l'avenue du Rhin (*voir annexe 1*). **L'agglomération fait ainsi partie des 11 territoires en France concernés par le contentieux européen.**

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

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

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

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

Les études démontrent également que ce sont le plus souvent les populations les plus fragilisées qui doivent se loger au bord des grands axes routiers, qui sont donc les plus soumises à la pollution de l'air, alors qu'ils émettent eux-mêmes en moyenne moins de pollution. Ces résultats démontrent qu'un enjeu fort réside également en matière de réduction des inégalités d'exposition à la pollution atmosphérique.

En matière de polluants réglementés, sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, le transport routier est responsable, selon les derniers chiffres

disponibles, de 84% des émissions de dioxyde d'azote et de 22% à 23% des émissions de PM10 et de PM2,5.

D'autre part, l'évolution des connaissances sur la toxicité des substances et de leurs émissions dans l'atmosphère révèle que certains polluants pouvant avoir un impact potentiel sur la santé humaine ne sont pas pris en compte à ce jour dans la surveillance réglementaire. Ainsi, en complément de ceux déjà surveillés, l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) préconise une surveillance renforcée du 1,3-butadiène, des particules ultrafines (PUF) et du carbone suie.

Sur l'Eurométropole de Strasbourg, **le trafic routier contribue à hauteur de 80% des émissions de 1,3 butadiène et à environ 60% des émissions de carbone suie.**

Pour ce qui concerne les particules ultrafines, il a été démontré que leur concentration en nombre est supérieure au bord des routes par rapport au site urbain de fond, en particulier pour les particules inférieures à 100 nm.

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

Outre son impact sur la pollution locale et sur la santé des habitant-es, le trafic routier a également un impact climatique non négligeable. Sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, **sa contribution dans les émissions globales de gaz à effet de serre s'élève à 34% en 2018, ce qui en fait le premier secteur émetteur du territoire.**

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 (voir annexe 2).

Difficilement mesurable, l'impact économique de la pollution de l'air a fait l'objet d'évaluation au cours des dernières années. 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.**

A) Objectif d'une ZFE-m et cadre réglementaire

Une ZFE-m a pour objectif de protéger les populations, résidant dans les zones les plus denses et donc les plus polluées, des risques d'une mauvaise qualité de l'air sur leur santé. Son principe est **de limiter la circulation des véhicules les plus polluants dans un périmètre défini.** Pour circuler dans cette zone, une vignette Crit'Air doit être apposée obligatoirement sur le pare-brise des véhicules. Elle permet de les distinguer en fonction de leur niveau d'émissions de polluants atmosphériques. Les plus polluants ne pourront pas (sauf dérogation) rouler dans la ZFE-m. L'objectif est donc d'encourager les moyens de déplacement alternatifs ainsi que l'utilisation de véhicules plus propres pour diminuer les émissions polluantes issues du trafic routier et limiter la consommation d'énergie fossile qui contribue au dérèglement climatique.

Instauré pour limiter la circulation des véhicules les plus polluants lors des pics de pollution, le certificat Crit'Air est un outil national utilisé dans plusieurs grandes villes françaises. Il répertorie les niveaux de pollution des véhicules selon six pastilles de couleur en fonction de leur âge et de leur type de motorisation. Les véhicules les plus polluants ne seront pas autorisés à rouler au sein de la ZFE-m.



Crit'air 0
> 100 % électrique
et hydrogène



Crit'air 1
> véhicules essence,
gaz ou hybride
rechargeables,
depuis le 1^{er} janvier 2011



Crit'air 2
> véhicules essence, hybride
m.e.c. entre 2006 et 2010.
> diesel depuis le
1^{er} janvier 2011



Crit'air 3
> véhicules essence,
hybride, entre 1997 et 2005.
> diesel entre 2006 et 2010



Crit'air 4
> véhicules diesel,
entre 2001 et 2005.



Crit'air 5
> véhicules diesel,
entre 1997 et 2000

Un renforcement du cadre réglementaire suite à la loi Climat et résilience

L'État français est poursuivi par le Conseil d'État et la Cour de Justice de l'Union Européenne en raison de ses mauvais résultats en matière de qualité de l'air. Il est **menacé de devoir payer une forte amende** s'il ne prend pas les mesures nécessaires pour l'améliorer.

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 sanitaire et du report des élections municipales de 2020.

La loi Climat et résilience, promulguée le 24 août 2021, rend par ailleurs **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. D'autres agglomérations du Grand Est seront également concernée par l'obligation de mise en œuvre d'une ZFE-m : Metz, Nancy, Mulhouse et Reims.

Cette loi impose également pour les territoires concernés par des dépassements réguliers des seuils réglementés 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.

Ce que dit la loi :

- Interdiction de circulation, au plus tard le 1er janvier 2023, pour les véhicules sans vignette ou Crit'Air 5
- Interdiction de circulation au plus tard le 1er janvier 2024, pour les véhicules vignette Crit'Air 4
- Interdiction de circulation au plus tard le 1er janvier 2025, pour les véhicules 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.

B) Engagée résolument pour la qualité de l'air, l'Eurométropole de Strasbourg va plus loin

La loi Climat et résilience n'impose pas de calendrier d'interdiction des véhicules Crit'Air 2. Pour autant, **les enjeux de qualité de l'air et de santé publique spécifiques à l'agglomération strasbourgeoise sont tels qu'il est indispensable de planifier dès à présent une étape de restriction des véhicules Crit'Air 2**, pour donner aux habitant-es et aux acteurs socio-économiques la visibilité qu'ils attendent et accompagner d'ores et déjà, sans attendre, le changement de moyens de transport ou de motorisation de leur véhicule sans restriction de catégorie de véhicule.

L'Eurométropole s'était d'ailleurs déjà engagée, à travers sa délibération 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.

Si la loi Climat et résilience n'impose pas non plus d'établir un périmètre de restriction de la circulation couvrant l'ensemble du territoire de l'EPCI, la délibération du conseil de l'Eurométropole du 19 septembre 2019 en avait déjà validé la pertinence afin de « maximiser les effets bénéfiques sur la qualité de l'air tout en réduisant les impacts négatifs sur les reports de trafic » et « d'avoir un effet tout en ayant un calendrier de mise en œuvre progressif ».

La révision des seuils de référence par l'Organisation mondiale de la Santé, annoncée le 22 septembre 2021, est précurseur d'une révision de la directive européenne de 2008 sur la qualité de l'air dans le sens **d'un renforcement de la réglementation sur les valeurs limites de concentration**. En particulier pour le NO₂, ces valeurs situent l'ensemble du territoire de la métropole et ses 500 000 habitant-es en zone de dépassement de qualité de l'air, ce qui **conforte encore la nécessité de créer la ZFE-**

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

La volonté 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, les maires et les acteurs socio-économiques, afin d'**assurer un niveau d'accompagnement adapté à la réalité des besoins des personnes et structures impactés**.

2. Une conférence citoyenne pour informer et recueillir les avis de toutes et tous

A) À l'écoute des élu-es, des habitant-es et des acteurs socio-économiques du territoire

La ZFE-m 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 **échanger, dialoguer et construire avec les habitant-es les solutions de mobilités, d'aides et d'accompagnement** pour agir concrètement. Un dialogue nourri a également été conduit avec les entreprises, en partenariat étroit avec les chambres consulaires (CCI, CMA et chambre d'Agriculture).

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

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

Ce dispositif a permis de recueillir près de 16 000 contributions des habitant-es :

- Questionnaire en ligne grand public : environ 9 400 répondant-es
- Vidéo de la soirée de lancement de la conférence citoyenne : 2 272 visionnages en replay
- Ateliers citoyens : 644 participant-es dont 319 à la table ronde de lancement, 206 aux ateliers citoyens et 119 avec les acteurs socio-économiques. Les compte-rendu des ateliers sont en ligne ainsi que les productions
- Débat mobile : 80 créneaux, en moyenne 200 personnes par semaine, soit environ 1 200 personnes touchées
- Une enquête auprès des entreprises du Bas-Rhin : 900 réponses
- Numéro vert : 658 appels depuis le lancement le 12 avril
- Page internet dédiée sur le site participatif de l'Eurométropole : participer.eurometropole-strasbourg.eu : 3 700 pages lues

L'Eurométropole a aussi engagé une concertation spécifique avec les acteurs socio-économiques. Une consultation a notamment été menée par la collectivité auprès d'entreprises du Bas-Rhin, en partenariat avec la Chambre de Commerce et d'Industrie Alsace Eurométropole, la Chambre de Métiers d'Alsace, la Chambre d'Agriculture Alsace et le Groupement des Usagers du Port Autonome de Strasbourg. L'objectif de cette co-construction est la **prise en compte essentielle des avis et enjeux majeurs du monde économique pour anticiper des solutions adaptées aux entreprises** dans la mise en œuvre de la ZFE-m.

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

Les usages des salarié-es pour leurs déplacements professionnels et vers 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 socio-économiques et une absence de maîtrise d'une partie des flottes et véhicules, relevant le plus souvent de leurs fournisseurs et prestataires, et nécessitant la poursuite d'une concertation élargie

Ce travail avec les acteurs socio-économiques s'est poursuivi de façon nourrie au cours des derniers mois pour bâtir le dispositif d'aides et de dérogation. Ce travail partenarial va se poursuivre et s'inscrire dans la durée, au travers de groupes de travail thématiques sur des sujets identifiés conjointement, afin de concilier enjeux de santé publique et de qualité de l'air, de garantie d'approvisionnement du territoire et de dynamique économique.

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

Par ailleurs, huit conférences des maires, réunissant les 33 maires de l'Eurométropole ont permis de partager dans le détail la construction du dispositif de la ZFE-m ainsi que ses mesures d'accompagnement.

Des échanges avec la Région Grand Est ont également été nourris et solides et ont permis d'engager la construction d'un partenariat pour inscrire la ZFE-m dans une cohérence régionale.

B) Les enseignements de la conférence citoyenne

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

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

L'analyse des résultats de cette conférence citoyenne a été reprise dans un rapport reprenant l'ensemble des préconisations. Les suites précises apportées par la collectivité aux préconisations seront également synthétisées dans un second rapport afin d'assurer la transparence et la lisibilité de leur prise en compte. Ces deux documents seront à retrouver sur participer.eurometropole-strasbourg.eu

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

Le dispositif de la ZFE-m n'est pas appréhendé de la même manière selon la situation sociale et territoriale des individus touchés. Les enjeux de mobilité et d'information ne

semblent pas identiques en fonction de la localisation de son foyer. Un faible niveau de connaissance de la mise en œuvre de la Zone à Faibles Émissions mobilité est en particulier à noter dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV). La diffusion d'informations et la pédagogie, mais aussi l'accompagnement personnalisé adapté à la situation des individus, vont demeurer des enjeux importants tout au long de la mise en œuvre de la ZFE-m.

Les habitant-es et les entreprises ont relevé les grandes problématiques suivantes :

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

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

3. Le projet de Zone à Faibles Émissions de l'Eurométropole de Strasbourg

A) Le cadre général

La Zone à Faible Émissions mobilité de l'Eurométropole de Strasbourg s'appuie sur les quatre principes fondamentaux suivants :

- **Une démarche progressive et pédagogique** : outre les étapes successives d'interdiction par catégories de véhicules, la démarche prévoit une progressivité de la contrainte, avec une première phase de sensibilisation d'au moins un an, le « contrôle pédagogique », avant une phase où les sanctions seront possibles, et ce afin de donner le temps nécessaire au changement.
- **Un calendrier unique et lisible pour l'ensemble des communes de la métropole**, adapté pour tenir compte des spécificités du territoire, sur une temporalité qui permet à chacun-e d'adapter ses pratiques de mobilité pour ne laisser personne de côté.
- **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 solide d'aides au report modal et à la conversion**, ainsi que des dérogations adaptées, pour garantir la justice sociale

Le périmètre de la ZFE-m portera sur l'ensemble de l'Eurométropole à l'exception des axes suivants pour permettre un contournement de la zone par le nord et le sud pour des trajets de transit :

- Sur l'A4 au nord de l'échangeur A4/A35 à Vendenheim
- Sur l'A35 au nord de l'échangeur A4/A35 à Vendenheim
- Sur la M35 jusqu'à l'échangeur n°10 dit de Geispolsheim
- Sur la M353

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 socio-économiques du territoire. **Elle s'appliquera en continu, 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24.**

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

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 retenu répond à plusieurs objectifs : **un dispositif cohérent et lisible pour tou-te-s sur le territoire de l'Eurométropole, une temporalité qui permet à chacun-e d'adapter ses pratiques de mobilité, et l'amélioration de la qualité de l'air et de la santé publique.**

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

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

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

Par exemple, pour les véhicules Crit’Air 5, la ZFE-m entre en vigueur en 2022 et leur interdiction définitive de circuler en 2023, l’année 2022 étant consacrée à la pédagogie, à organiser le changement.

Ce calendrier progressif sera susceptible d’être adapté en fonction des évaluations régulièrement conduites et d’éventuelles évolutions réglementaires.

S’agissant des véhicules Crit’Air 2, afin de tenir compte des échéances dans le prochain mandat, une consultation a été conduite auprès des maires de l’Eurométropole afin de leur laisser le choix d’intégrer cette disposition dès l’arrêté de création de la ZFE-m de 2021 ou dans un arrêté ultérieur à prendre au plus tard en 2027.

L’entrée en vigueur de la ZFE-m sera effective au 1^{er} janvier 2022 suite à l’arrêté signé par la présidente de l’Eurométropole.

B) Des évaluations régulières

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

L’évaluation globale se déclinera par :

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

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

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

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

C) Des contrôles automatisés en perspective

Par ailleurs, un système de contrôle efficace et connu de tous-te-s sera un des leviers permettant de renforcer l'acceptabilité sociale et l'efficacité de la ZFE-m. Les conducteurs et conductrices qui ne respecteront pas les interdictions liées à la ZFE-m, ou qui n'auront pas leur vignette Crit'Air apposée sur leur pare-brise, s'exposeront à une amende en accord avec la réglementation en vigueur.

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

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

4. Un engagement massif de l'Eurométropole pour accompagner les habitant-es et les acteurs socio-économiques du territoire afin de garantir le droit à la mobilité et la justice sociale

Si l'effet environnemental et climatique de la Zone à Faibles Émissions mobilité doit être significatif et correspond à une attente exprimée par la population, sa mise en œuvre doit être accompagnée afin de limiter les impacts économiques et sociaux pour la population et les acteurs socio-économiques. 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 différentes parties prenantes du territoire.** Tous-te-s ont apporté des solutions concrètes permettant de faire évoluer leurs mobilités en cohérence avec la réglementation de la ZFE-m.

A) Une ambition inédite pour accompagner vers des mobilités durables et actives

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

Plusieurs nouvelles 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 1^{er} mars 2021
- **Gratuité des transports en commun pour les jeunes de moins de 18 ans**, effective au 1^{er} septembre 2021
- **Aides pour l'achat d'un vélo à assistance électrique (VAE)** comprises entre 300 et 500€ depuis le 1^{er} juillet 2021
- **Concertation sur l'extension du tram vers l'ouest** jusqu'à Wolfisheim et engagement de **la 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

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 13 différentes 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.
- **Quatre nouveaux pôles d'échanges multimodaux** en entrée d'agglomération.
- Conversion des différentes flottes publiques (Eurométropole, CTS, ...) aux **normes décarbonées.**

Un accompagnement renforcé en faveur du transport de marchandises 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 ferroviaire et fluvial.

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

Ainsi, l'Eurométropole s'attachera notamment à accompagner la stratégie ferroviaire du port autonome qui prévoit dans l'avenir un **doublé du trafic de fret ferroviaire**. En particulier, sous réserve d'un engagement équilibré de l'ensemble des parties, l'Eurométropole participera financièrement au projet de remise en état de la voie ferroviaire d'accès sud du Port autonome de Strasbourg.

Renforcement des solutions d'avitaillement alternatives

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

Avec le développement actuel des véhicules fonctionnant à l'électricité et au gaz, **le déploiement d'infrastructures d'avitaillement est déjà engagé**, notamment par la mise en place de bornes de recharge électrique (**90 bornes d'ici fin 2022 équivalent à 180 points de charge**) et des projets de stations de gaz naturel comprimé. Un projet de production et distribution d'hydrogène vert est également en cours sur le territoire.

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

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

Dans cette optique, elle s'est dotée de conseillers-ères pour accompagner les particuliers, les professionnel-les et les communes dans la transition vers des mobilités moins carbonées.

L'Agence pour le Climat a vocation à devenir la tête de pont d'un réseau local de structures qu'elle animera en lien avec l'Eurométropole de Strasbourg et qui permettra de démultiplier les lieux d'information et d'accompagnement des particuliers et des professionnel-les.

Par ailleurs, la réalisation d'un **diagnostic de mobilité** sera une étape obligatoire pour bénéficier d'une aide financière de l'Eurométropole. Ce conseil pourra être délivré par l'Agence pour le Climat.

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

Les entreprises pourront également être accompagnées pour les déplacements domicile-travail de leurs salarié-es à travers l'outil *Optimix*, proposé par l'Eurométropole. *Optimix* est la démarche d'accompagnement des employeurs et employeuses dans la réalisation des plans de mobilité. Elle comporte une phase de conseil, la mise à disposition d'une plateforme numérique permettant de réaliser le diagnostic de mobilité des salarié-es, d'envoyer des fiches individuelles d'itinéraires et de rédiger le plan d'actions. La démarche *Optimix* accompagne aussi les entreprises lors de l'animation de temps forts autour de la mobilité. L'objectif affiché d'*Optimix* est d'accompagner les salarié-es pour changer leurs comportements de déplacement et limiter leurs trajets en voiture seul.

B) Une enveloppe de 50 millions d'aides aux particuliers et aux acteurs socio-économiques du territoire pour accompagner la mise en place de la ZFE-m afin de garantir le droit à la mobilité et la justice sociale

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

Afin de soutenir fortement les habitant-es et les acteurs socio-économiques du territoire, **l'Eurométropole de Strasbourg met en place un dispositif d'aides complémentaires, cumulable avec les aides de l'État, sous conditions pour les particuliers et les personnes morales de droit privé.**

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

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

Il sera opérationnel dès janvier 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 ce moment-là. L'instruction des dossiers de demandes d'aides sera assurée par un prestataire externe sur les premières années du dispositif.



Les aides aux particuliers

Les 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, complémentaires aux aides d'État.

Ces aides concerneront potentiellement près de 70% des foyers.

Conditions d'éligibilité :

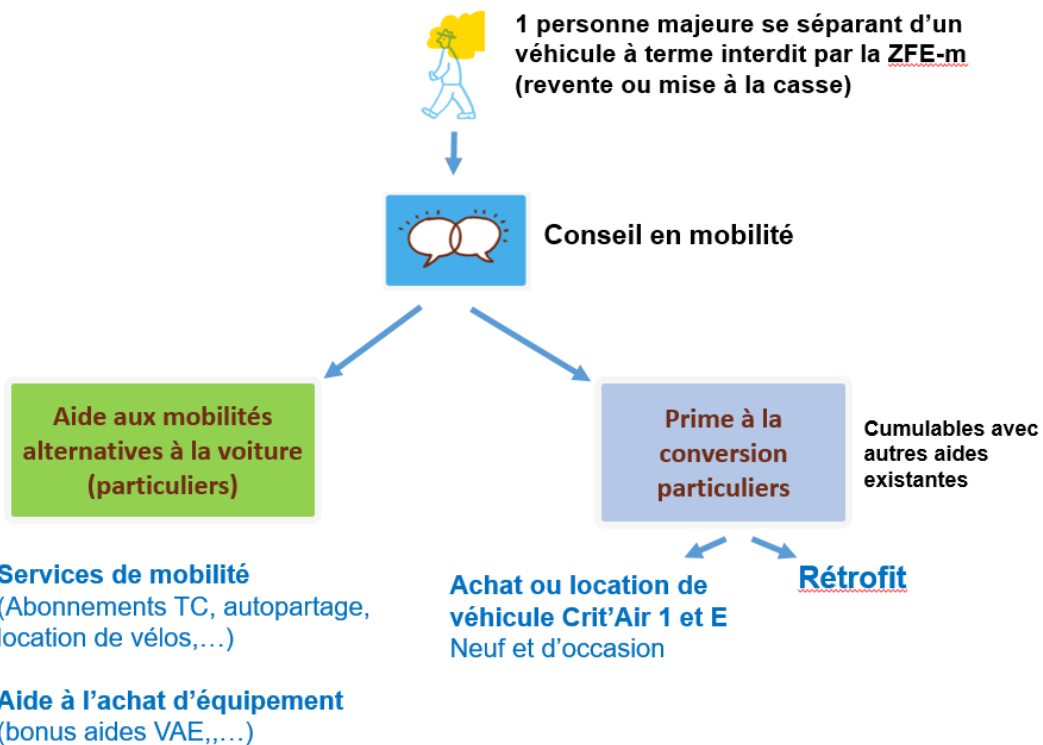
- Être une personne majeure
- Avoir sa résidence principale dans une commune de l'Eurométropole
- Revendre ou mettre au rebut d'un véhicule personnel interdit *in fine* dans la ZFE-m (de sans Crit'Air à Crit'Air 2) appartenant au bénéficiaire depuis au moins deux ans
- L'engagement de ne pas le revendre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

Afin de renforcer l'accompagnement, un ménage éligible, composé de deux adultes, peut bénéficier de deux aides, dont une à la conversion au maximum.

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

L'Eurométropole va également 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.

Schéma récapitulatif pour l'accès aux aides



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).

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

Les modalités de l'aide aux mobilités alternatives
Une incitation financière à se séparer de sa voiture et à adopter d'autres solutions de mobilités

Les montants de l'aide aux mobilités alternatives pour les particuliers qui se sépareraient de leur véhicule sont fixés pour les années 2022 et 2023 comme suit:

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

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

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

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

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

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

Les modalités des aides à la conversion automobile

Les aides à la conversion automobile sont complémentaires aux aides d'État, déclinées en deux dispositions :

- Une aide à l'achat d'un véhicule Crit'Air 1 ou 0, neuf ou d'occasion.
- Une aide auetrofit, soit le changement du moteur thermique d'une voiture par un moteur électrique ou fonctionnant au GNV.

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

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

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

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

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

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

Une aide au retrofit pour inciter à la conversion électrique des véhicules existants

Pour l'aide au retrofit d'un véhicule léger ou utilitaire léger à usage personnel, également cumulable avec celle proposée par l'État, **le montant sera de 2 500€** pour les personnes ayant un revenu fiscal de référence inférieur à 20 966€.

Exemples de cumul d'aides

Une personne retraitée souhaite se séparer de son véhicule non classé pour une petite citadine électrique neuve.

RFR : **4 572 €** < 6 300 €

Citadine neuve (électrique)	21 350 €
Renault Twingo Z.E	
Prime à la conversion	- 5 000 €
Bonus écologique	- 6 000 €
Surprime ZFE	- 1 000 €
Aide EMS	- 3 500 €
Reste à charge	5 850 €

Un couple avec trois enfants souhaite se séparer de son véhicule non classé pour une familiale électrique neuve.

RFR : 6 300 € < **9 600 €** < 13 489 €

Familiale neuve (électrique)	31 200 €
Opel Corsa-e	
Prime à la conversion	- 2 500 €
Bonus écologique	- 6 000 €
Surprime ZFE	- 1 000 €
Aide EMS	- 2 500 €
Reste à charge	19 200 €

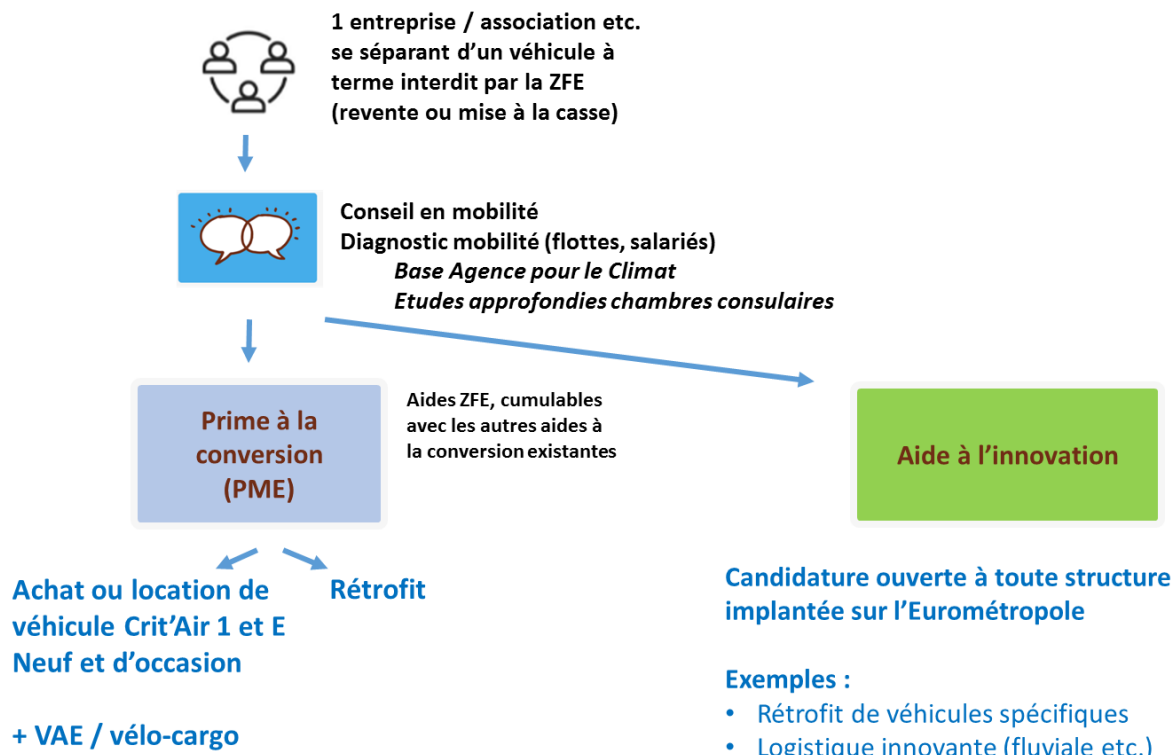


Les aides aux professionnels

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 socio-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 avec la Région Grand Est.

Schéma récapitulatif pour l'accès aux aides



Les modalités de l'aide à la conversion pour les entreprises

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

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

Les conditions principales d'éligibilité sont les suivantes :

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

Cette aide sera 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.

Les montants des aides pour la reconversion d'un véhicule léger, utilitaire léger, poids lourd ou autocar sont les suivants :

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

*Sauf essence (1 500€)

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

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

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

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

Exemples

Un artisan souhaite se séparer de son véhicule non classé pour un utilitaire électrique neuf.

Véhicule utilitaire électrique neuf	33 650 €
Citroën ë-Jumpy	
Prime à la conversion	- 6 000 €
Bonus écologique	- 5 000 €
Aide EMS	- 4 000 €
Reste à charge	18 650 €

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 sous la forme d'un appel à projets** ouvert au premier trimestre 2022 pour une durée de 1 an et renouvelé en 2023 avec date limite de candidature.

Ce dispositif doté d'une enveloppe de 300 000 € 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 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.

C) Les dérogations

Instauration d'un « Pass ZFE-m »

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

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

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

Rappel des dérogations permanentes et/ ou nationales obligatoires

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

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**. Elles devront être justifiées.

Ces dérogations sont les suivantes :

- Véhicules d'approvisionnement des marchés sur le territoire d'une commune de l'Eurométropole munis d'une carte de commerçant·e non-sédentaire en cours de validité
- Véhicules transportant des animaux vivants.
- Véhicules dont le certificat d'immatriculation porte la mention « collection » (pour des usages occasionnels, sauf trajets domicile-travail).
- Véhicules des commerçant·es non sédentaires titulaires d'une carte de commerçant non sédentaire en cours de validité ou d'une autorisation valide délivrée par une commune située sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg.
- Véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses.
- Véhicules spécialisés non affectés au transport de marchandises tel que définis à l'annexe 5 de l'arrêté du 9 février 2009 susvisé, portant la mention VASP sur le certificat d'immatriculation, aux laveuses et balayeuses et aux campings cars.
- Convois exceptionnels, au sens de l'article R433-1 du code de la route, munis d'une autorisation préfectorale.
- Véhicules dont le propriétaire est convoqué par un service de l'État pour le contrôle de son véhicule.
- Camions citerne portant (CIT CARB sur la carte grise), véhicules frigorifiques (FG TD), bétonnières (CAM BETON), camions benne (CAM BENNE), camionnettes benne (CTTE BENNE), camions benne amovible (CAM BEN

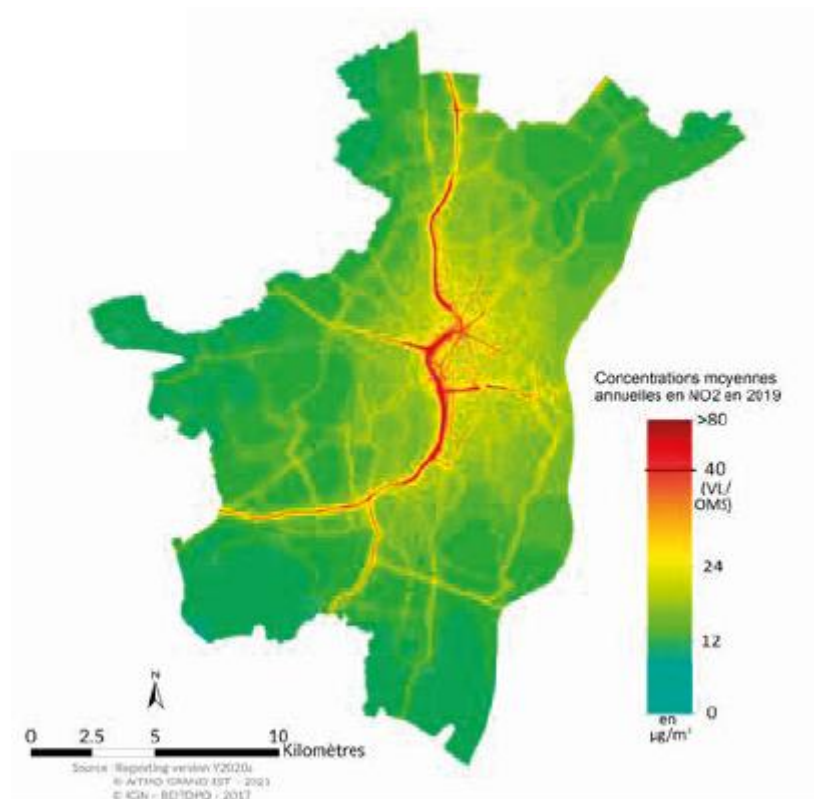
¹ Véhicules des services de police, de gendarmerie, des douanes, de lutte contre l'incendie, d'intervention des unités mobiles hospitalières ou, à la demande du service d'aide médicale urgente, affecté exclusivement à l'intervention de ces unités et du ministère de la justice affecté au transport des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

AMO), camionnettes benne amovible (CTTE BEN AMO), camions porte-engins (CAM PTE ENG), camionnettes porte-engins (CTTE PTE ENG), camions citerne à eau (CAM CIT EAU), camionnettes citerne à eau (CTTE CIT EAU).

- Véhicules affectés à un service public, dans le cadre d'interventions ponctuelles munis d'un ordre de mission de l'autorité compétente ;
- Véhicules affectés à la distribution des denrées alimentaires en circuit court.
- Véhicules spécifiques dont les caractéristiques ne permettent pas un remplacement par un véhicule présentant des caractéristiques équivalentes respectant les restrictions sur le certificat de qualité de l'air (CQA), à condition que la carence du marché à proposer ce type de matériel soit démontrée par le demandeur et qu'il soit justifié que les caractéristiques en cause soient indispensables ou de nature expérimentale.
- Véhicules d'entreprises pouvant justifier de l'achat de véhicules de remplacement avec un délai de livraison important.
- Véhicules des associations d'utilité publique à but non-lucratif (liste définie par la Préfecture du Bas-Rhin).
- Véhicules utilisés dans le cadre d'évènements ou de manifestation de type festif, économique, sportif ou culturel, faisant l'objet d'une autorisation d'utilisation du domaine public et ce pour la durée de l'évènement.
- Véhicules utilisés dans le cadre de tournages de films.
- Véhicules des professionnels du déménagement.
- Véhicules des entreprises en procédure de sauvegarde ou en situation de cessation de paiement.
- Véhicules transportant une personne suivant des traitements médicaux lourds.

Les demandes de dérogations individuelles seront instruites par les services de l'Eurométropole de Strasbourg via le site [Strasbourg.eu](http://strasbourg.eu).

Annexe 1 : Carte des concentrations de dioxyde d'azote liées au trafic routier



La pollution sur l'Eurométropole en chiffres

84 % des émissions de dioxyde d'azote liées à la circulation routière
30 % de cas d'asthme en plus pour les enfants proches des axes routiers
500 décès prématurés par an dus à la pollution de l'air sur l'Eurométropole

Annexe 2 : Nombre de véhicules impactés par la ZFE

