

ZFE-m

CONFÉRENCE
CITOYENNE ZFE

CAHIER
D'ENGAGEMENTS
DE L'EUROMÉTROPOLE
DE STRASBOURG



MIEUX RESPIRER
C'EST ÇA L'IDÉE!!

Sommaire

Le périmètre de la Zone à Faibles Émissions-mobilité	3
Le calendrier de déploiement de la Zone à Faibles Émissions-mobilité	5
Le niveau d'exigence de la Zone à Faibles Émissions-mobilité	7
Le système des vignettes Crit'Air :	9
Dérogations possibles de la ZFE-m	11
La mise en œuvre concrète	14
La question de la justice sociale	15
La question de la justice territoriale	22
Les risques économiques	24
Les effets pervers et paradoxes	28
Renforcer les infrastructures et les services	30
Faire connaître les modes alternatifs et leur efficacité	33
Assurer l'Intermodalité et l'interopérabilité des différents réseaux de transport	35
Garantir la sécurité, le civisme, la cohabitation entre les modes de transports	38
Véhicules individuels, propres, autopartage et covoiturage	40
Transports en commun	44
Vélos	47
Marche à pied	50
Deux roues motorisées	51
Stationnement	51
Transport fluvial	54



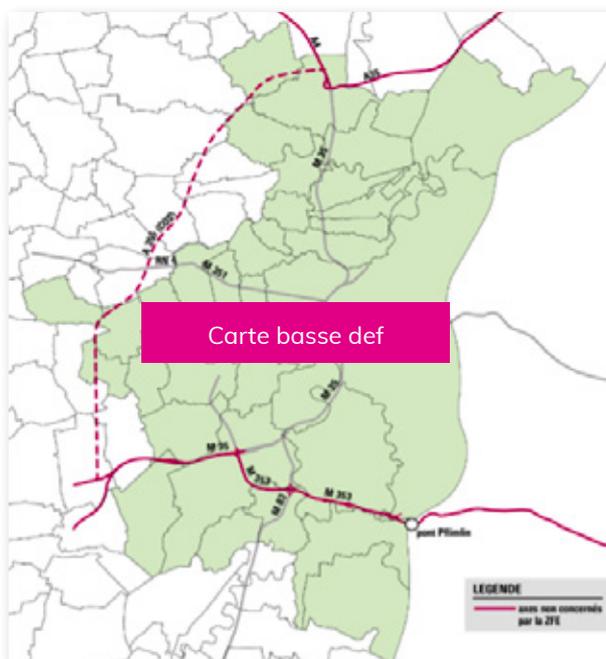
Le périmètre de la Zone à Faibles Émissions-mobilité

Propositions de la conférence citoyenne :

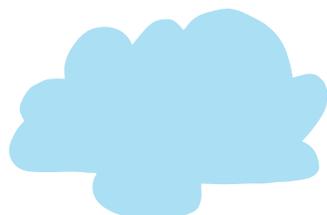
- ▶ Améliorer prioritairement la qualité de l'air sur les axes structurants de l'agglomération avec par exemple, d'ici 2025 les Crit'Air 3 interdits.
- ▶ Ouvrir l'accompagnement aux habitant-es qui résident en dehors de l'Eurométropole et qui sont aussi impactés à travers un soutien de la communauté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

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

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



La mise en place des ZFE-m étant une obligation légale, la définition de son périmètre est encadrée par la Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019. Cette loi oblige la mise en place de Zones à Faibles Émissions-mobilités dans les communes ou EPCI (Établissement public de coopération intercommunale) où les normes de qualité de l'air sont régulièrement dépassées, c'est-à-dire pendant 3 ans au cours des 5 années passées. Dans le cadre du Programme Régional de Surveillance de la Qualité de l'Air, des Zones Administratives de Surveillance (ZAS) ont été définies pour appliquer la surveillance réglementaire. L'agglomération de Strasbourg est l'une de ces zones. Désormais s'ajoute à cela la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (plus connue sous le nom de Loi Climat et Résilience), promulguée le 24 août 2021, qui rend obligatoire la mise en place de ZFE-m dans toutes les intercommunalités de plus de 150 000 habitant-es d'ici 2024 et élargit ainsi les territoires concernés par la mise en place de ce type de dispositif. Ainsi, un maillage de territoires pourvus d'une ZFE-m se déploiera dans le Grand Est avant le 31 décembre 2024 avec Reims, Nancy, Metz, mais aussi Mulhouse Métropole Agglomération.



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

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

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

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

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

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



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

Propositions de la conférence citoyenne :

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

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

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

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

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

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

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

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

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

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

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



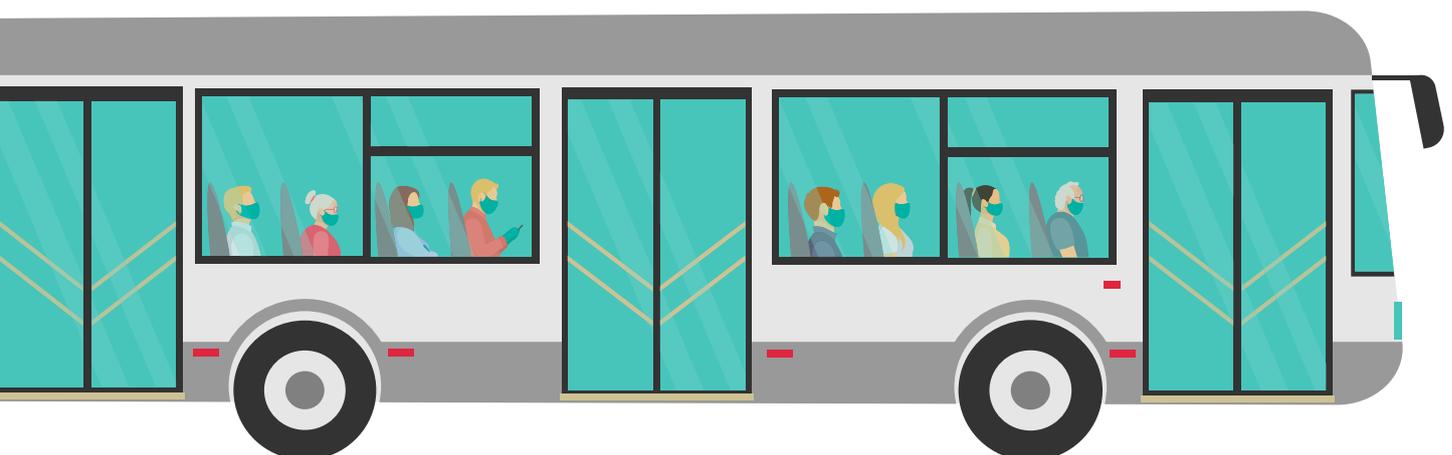
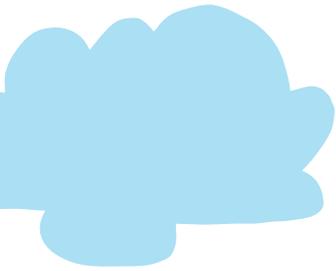


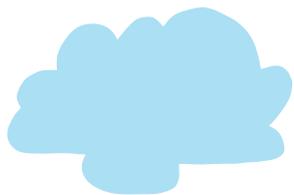
Concernant les véhicules Crit'Air 2, afin de tenir compte des échéances dans le prochain mandat, une consultation a été conduite auprès des Maires de l'Eurométropole afin de leur laisser le choix d'intégrer cette disposition dès l'arrêté de création de la ZFE-m de 2021 ou dans un arrêté ultérieur qui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

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

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

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





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

Propositions de la conférence citoyenne :

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

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

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

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

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





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

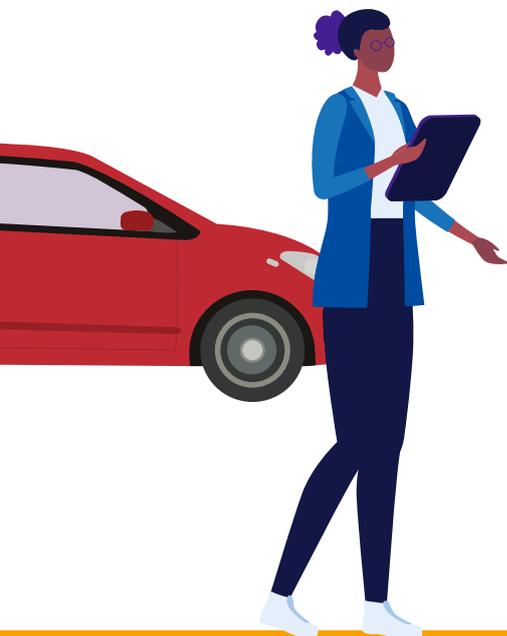
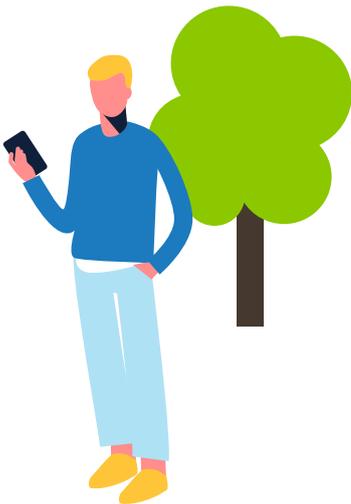
La révision des valeurs de référence par l'Organisation mondiale de la Santé, annoncée le 22 septembre 2021, entraînera sans doute une révision de la directive européenne de 2005 sur la qualité de l'air dans le sens d'un renforcement de la réglementation sur les émissions de polluants atmosphériques. En particulier pour les NO₂, ces valeurs situent l'ensemble du territoire de la métropole en zone de dépassement de qualité de l'air, ce qui conforte encore l'impérieuse nécessité de créer la ZFE-m sur le périmètre des 33 communes de l'Eurométropole de Strasbourg pour répondre aux enjeux de santé publique.

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

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

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

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



Le système des vignettes Crit'Air :



Propositions de la conférence citoyenne :

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

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

Tableau de classification des véhicules Crit'air

Classe	2 roues, tricycles et quadricycles à moteur	Voitures	Véhicules utilitaires légers	Poids lourds, autobus et autocar
	Véhicules électriques et hydrogène			
	Véhicules gaz Véhicules hybrides rechargeables			

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

Classe	Date de première immatriculation ou norme euro						
	2 roues, tricycles et quadricycles à moteur	Voitures		Véhicules utilitaires légers		Poids lourds, autobus et autocar	
		Diesel	Essence	Diesel	Essence	Diesel	Essence
	EURO 4 À partir du : 1 ^{er} janvier 2017 pour les motocycles 1 ^{er} janvier 2018 pour les cyclomoteurs	-	EURO 5 et 6 À partir du : 1 ^{er} janvier 2011	-	EURO 5 et 6 À partir du : 1 ^{er} janvier 2011	-	EURO VI À partir du : 1 ^{er} janvier 2014
	EURO 3 du 1 ^{er} janvier 2007 au 31 décembre 2016 pour les motocycles 31 décembre 2017 pour les cyclomoteurs	EURO 5 et 6 À partir du : 1 ^{er} janvier 2011	EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO 5 et 6 À partir du : 1 ^{er} janvier 2011	EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO VI À partir du : 1 ^{er} janvier 2014	EURO V du 1 ^{er} octobre 2009 au 31 décembre 2013
	EURO 2 du 1 ^{er} juillet 2004 au 31 décembre 2006	EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO 2 et 3 du 1 ^{er} janvier 2001 au 31 décembre 2010	EURO 4 du 1 ^{er} janvier 2006 au 31 décembre 2010	EURO 2 et 3 du 1 ^{er} octobre 1997 au 31 décembre 2005	EURO V du 1 ^{er} octobre 2009 au 31 décembre 2013	EURO III et IV du 1 ^{er} octobre 2001 au 30 septembre 2009
	Pas de norme tout type du 1 ^{er} juin 2000 au 30 juin 2004	EURO 3 du 1 ^{er} janvier 2001 au 31 décembre 2005	-	EURO 3 du 1 ^{er} janvier 2001 au 31 décembre 2005	-	EURO IV du 1 ^{er} octobre 2006 au 30 septembre 2009	-
	-	EURO 2 du 1 ^{er} janvier 1997 au 31 décembre 2000	-	EURO 2 du 1 ^{er} octobre 1997 au 31 décembre 2000	-	EURO III du 1 ^{er} octobre 2001 au 30 septembre 2006	-
Non classés	Pas de norme tout type jusqu'au 31 mai 2000	EURO 1 et avant jusqu'au 31 décembre 1996	EURO 1 et avant jusqu'au 31 décembre 1996	EURO 1 et avant jusqu'au 30 septembre 1997	EURO 1 et avant jusqu'au 30 septembre 1997	EURO 1, II et avant jusqu'au 30 septembre 2001	EURO 1, III et avant jusqu'au 30 septembre 2001

Certificat-air.gouv.fr, 2016



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

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

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

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

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

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



Dérogations possibles de la ZFE-m

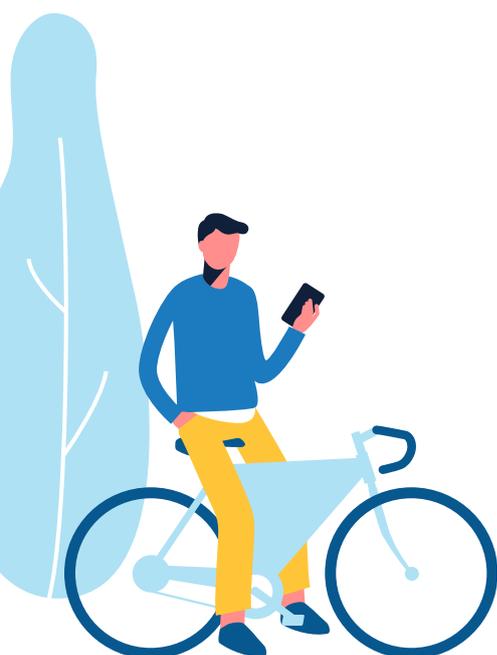
Propositions de la conférence citoyenne :

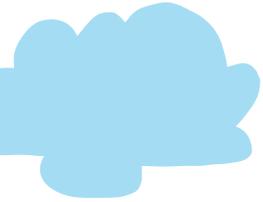
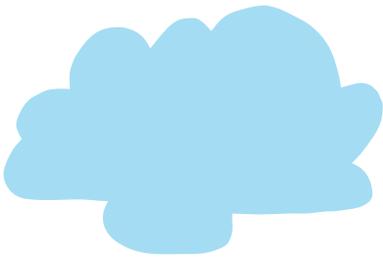
- ▶ Accorder des dérogations aux voitures de collection
- ▶ Accorder des dérogations aux motos de collection
- ▶ Accorder des dérogations pour un usage limité du véhicule par semaine ou par mois
- ▶ Accorder des dérogations aux voitures de personnes à mobilité réduite
- ▶ Accorder des dérogations aux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

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

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

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





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.

Il convient malgré tout de noter que le succès de la ZFE-m, évaluée par des bilans annuels et lors d'évaluations en 2024 et 2026, dépendra de son bon respect et de son déploiement le plus large possible. On se souviendra de l'exemple de Lisbonne où seule une très faible partie du parc automobile était concernée par la ZFE-m, et qui a donc échoué à améliorer la qualité de l'air. De plus, la mise en place de la ZFE-m s'accompagne de la possibilité d'octroyer des dérogations à certains véhicules en raison de leur contribution aux missions d'intérêt général. Certaines dérogations sont obligatoires. D'autres peuvent être attribuées de manière temporaire.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La mise en œuvre concrète

Propositions de la conférence citoyenne :

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

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

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

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

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

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

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



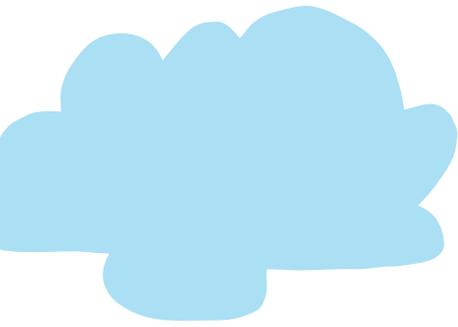
La question de la justice sociale

Propositions de la conférence citoyenne :

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

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

La pollution atmosphérique touche tout le monde, et principalement les personnes résidant le long de axes routiers. Ces habitant-es sont souvent des populations plus fragiles et moins aisées, qui ne peuvent pas forcément habiter ailleurs. Cependant, ces ménages sont faiblement émetteurs de polluants alors qu'ils sont les premiers à en subir les conséquences. Ce n'est donc pas tant la ZFE-m que la pollution qui est injuste. La ZFE-m se déploiera selon un temps lent, qui permettra à tous et toutes de s'adapter, grâce à un panel d'aides financières et d'aides à la mobilité. Cependant, au-delà des gains en terme de qualité de l'air, la mise en place d'une ZFE-m est forte en terme d'impact individuel. En effet, nous ne sommes pas tous-tes égaux face à la nécessaire transformation de nos mobilités. Ce constat est d'autant plus prégnant que les ménages les plus précaires sont souvent ceux qui possèdent les véhicules les plus anciens et donc les plus polluants, et que cela se double parfois d'horaires de travail atypiques ou de lieux de travail excentrés. Toutefois, ces ménages sont aussi ceux qui utilisent le plus les transports en commun.



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

Depuis le 1^{er} septembre 2021, tous les jeunes de moins de 18 ans habitant l'Eurométropole de Strasbourg bénéficient de la gratuité des transports en commun pour un accès simplifié à l'ensemble des équipements et services du territoire. D'ores et déjà plus de 60 000 jeunes sur le territoire ont acquis leur titre de transport gratuit. Bien que les transports en commun ne soient pas gratuits pour tous, et ne peuvent l'être sans mettre à mal les finances publiques et le développement nécessaire de l'offre, la tarification solidaire s'adapte aux ressources de chacun.es en s'appuyant sur le coefficient familial de la CAF. Par exemple, une personne âgée à faibles ressources peut bénéficier d'un abonnement mensuel illimité pour un tarif de seulement 3.4€. Une réflexion globale de remise à plat de la grille de tarification solidaire est en cours. Par ailleurs, dans le cadre de l'étude réglementaire, une étude sur l'impact social de la ZFE-m a été réalisée et sera mise à disposition du public.



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

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

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

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

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





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

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

L'évaluation globale se déclinera par :

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

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

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

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

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

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

Les aides aux particuliers se scindent en deux grandes catégories :

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





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

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

Quelques exemples de ménages éligibles aux aides :

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

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

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

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



L'aide aux mobilités alternatives à la voiture individuelle :

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

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

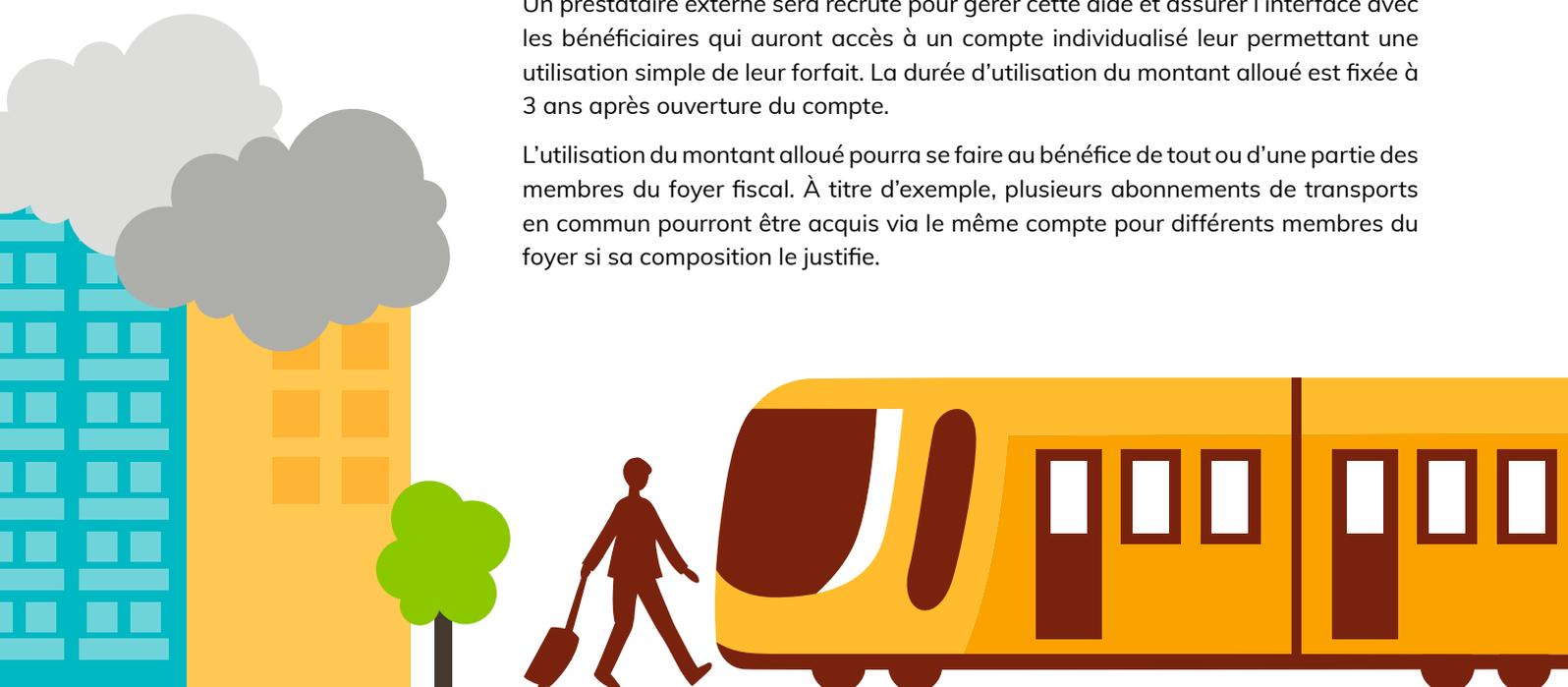
Le montant alloué au bénéficiaire servira exclusivement à l'achat de prestations, de services ou d'équipements de mobilité permettant de se déplacer au moyen d'un ou plusieurs modes alternatifs à la voiture individuelle personnelle. Un système de compte individuel permettra d'en assurer la bonne gestion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

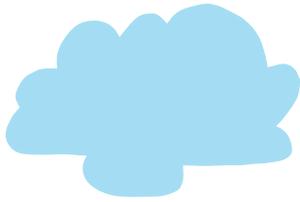
Le bénéficiaire se verra proposer un bouquet d'offre de services et de prestations de mobilité accessibles avec ce forfait, dans une logique multiservices et multimodes « à la carte », en partenariat avec tout opérateur de mobilité respectant les conditions qui auront été préalablement fixées par la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

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

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

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



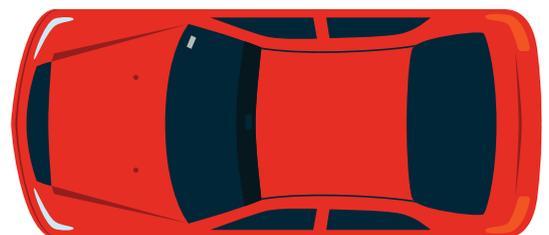
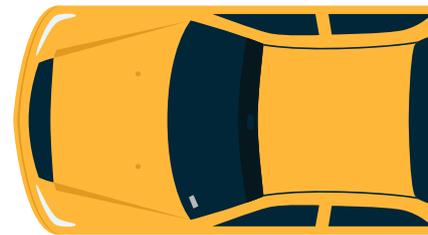
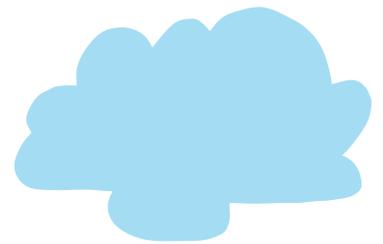
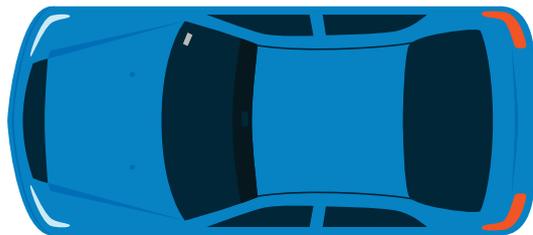
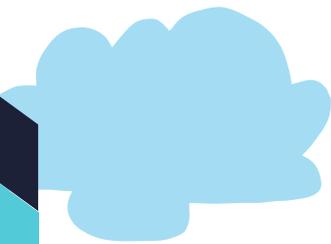
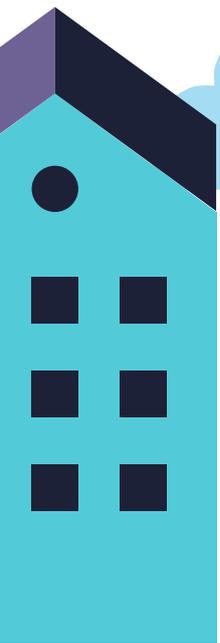


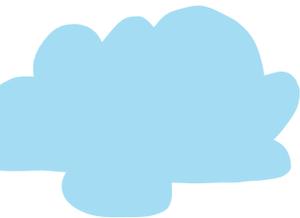
L'aide à la conversion automobile :

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

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

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





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

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

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

Strates	RFR / part	Aide (montant maximum)
1	RFF < 6300 €	1 400 €
2	6300 € < RFF < 13489 €	1 100 €
3	13489 € < RFF < 20966 €	900 €
-	20 966 € < RFF	-

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

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

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





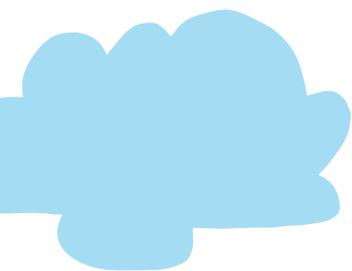
La question de la justice territoriale

Propositions de la conférence citoyenne :

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

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

La conférence citoyenne a permis de montrer qu'en filigrane de la question de justice sociale se dessinait celle de la justice territoriale. En effet, l'Eurométropole de Strasbourg est un territoire attractif qui attire et concentre d'importants flux dépassant souvent ses frontières.



Les territoires n'étant pas tous desservis de la même façon par les réseaux de transports en commun, et notamment pas en termes d'amplitudes horaires ou de couverture géographique, ni aussi bien dotés de moyens de transports alternatifs comme les aménagements vélo ou le maillage de bornes de recharge pour les véhicules électriques, les différents secteurs de l'EMS ne sont pas égaux face à la mise en œuvre de la ZFE-m. Ainsi, la mise en place de la Zone à Faibles Emissions mobilité étant un temps où chacun.e est invité à repenser sa façon de se déplacer, elle pourra être un levier permettant de limiter ces inégalités territoriales. Pour cela la ZFE-m s'appuie sur 2 axes : un dispositif unique, qui s'applique à tou.tes de façon égale, mais un accompagnement différencié qui s'adapte aux besoins de chacun.e.

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

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

Ainsi, le dispositif de l'accompagnement financier se base sur des aides sous conditions de ressources, sans être liées à des critères géographique, puisque la ZFE-m touchera toutes et tous de la même façon, et que l'Eurométropole travaille activement à assurer une bonne couverture d'alternative à la voiture sur l'ensemble de son territoire. L'ouverture d'une ligne de bus de nuit franchissant la frontière sera bientôt mise à l'étude, pour aller plus loin dans le maillage de transport, même de nuit. Pour permettre de combiner plusieurs modes de transport en plus des transports en commun, des abonnements comme le Pass Mobilité permettent de combiner CTS, Vélhop, Citiz, usage des parcs-relais. Une évolution de cette offre multimodale de type « bouquet de services » est à l'étude. Des échanges sont en cours avec la Région Grand Est et les territoires environnants l'Eurométropole de Strasbourg pour imaginer des accompagnements des résidents hors Eurométropole étant amenés à y circuler. Dans ce cadre sont aussi abordés le sujet des trajets terminaux pour relier gares et arrêts de transport public avec les lieux d'origine ou de destination ; la place du vélo ou de nouvelles mobilités individuelles adaptées à ces centaines de mètres mais aussi le travail sur les cheminements piétons sont évoqués, sur tous les territoires. Enfin, la question de l'articulation entre transport et urbanisme est évidemment cruciale pour réduire les déplacements contraints et fait l'objet d'une prise en compte, tant au niveau du PLU de l'Eurométropole qu'à une échelle plus large (Scoters, SRADDET). En conclusion, l'objectif est d'apporter un accompagnement adapté selon les besoins de chacun.



Les risques économiques

Propositions de la conférence citoyenne :

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

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

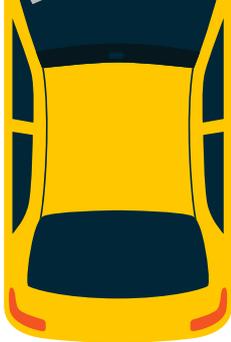
L'Eurométropole de Strasbourg se tient aux côtés des entreprises dans la mise en place de la ZFE-m, pour aider chacun et chacune à trouver la solution de mobilité qui convient en fonction de ses usages et besoins. C'est dans cette optique qu'une consultation a été menée du 7 mai au 6 juin auprès des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

Objectif : prendre en compte les avis et enjeux majeurs du monde économique pour prévoir des solutions adaptées aux entreprises dans la mise en œuvre de la ZFE-m.

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

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

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



Le volume d'aides qui sera apporté sur le mandat par l'Eurométropole aux entreprises et aux particuliers a été plus que triplé. Le montant des aides proposées par l'Eurométropole en complément de celles de l'Etat a été construit dans le cadre des concertations réalisées ces derniers mois avec les acteurs économiques ; une enveloppe spécifique de 300 000€ par an a été imaginée pour répondre à des projets particulièrement innovants de renouvellement de flotte, pour des véhicules très spécifiques ou des motorisations encore émergentes (comme l'hydrogène). Deux aides seront proposées, une aide à la conversion et une aide aux projets innovants, en concertation avec la Région Grand Est. Comme pour les particuliers, la réalisation d'un diagnostic de mobilité, par l'Agence du Climat ou tout autre organisme référencé, sera une étape obligatoire pour bénéficier d'une aide de l'Eurométropole de Strasbourg, afin d'accompagner les entreprises dans leurs choix de transition en encourageant un changement de mode et, quand cela n'est pas possible, un changement de véhicule.

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

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

Les conditions principales d'éligibilité sont les suivantes :

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

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

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

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

*Sauf essence (1 500€)

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

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

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

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

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

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

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



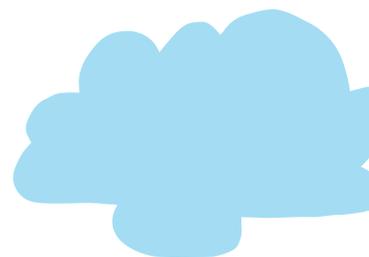


Concernant l'approvisionnement des chantiers ayant lieu sur le territoire de l'Eurométropole et étant donc concernés par la mise en place de la ZFE-m, l'Eurométropole de Strasbourg a introduit sur ses marchés publics des clauses environnementales, ce qui a permis d'arriver à des solutions très innovantes,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



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

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



Les effets pervers et paradoxes

Propositions de la conférence citoyenne :

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

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

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

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

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

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

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

Pour les professionnel-les, l'aide au rétrofit sera la suivante :

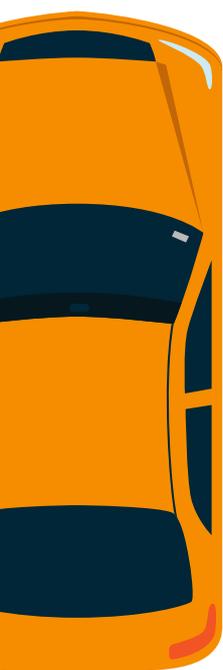
Catégorie de véhicule	Adaptation GNV	Adaptation GPL	Adaptation électrique
Véhicules légers	2 500€	2 500€	2 500€
Petit VUL < 2,5t	4 000€	3 000€	4 000€
Grand VUL / petit PL 2,5-7t	4 000€	3 000€	6 000€

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

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

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

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



Renforcer les infrastructures et les services

Propositions de la conférence citoyenne :

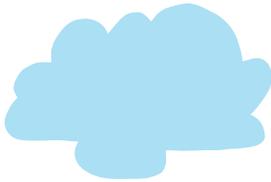
- ▶ Mettre en place une politique d'aménagement du territoire : localisation des emplois et des logements en fonction de leur accessibilité
- ▶ Supprimer toutes les doubles voies voitures dans le cœur de ville, pour faire place à de nouveaux usages
- ▶ Mettre en place des Zones à Trafic Limité en plus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



Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

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

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



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

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

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

Une métropole des proximités :

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

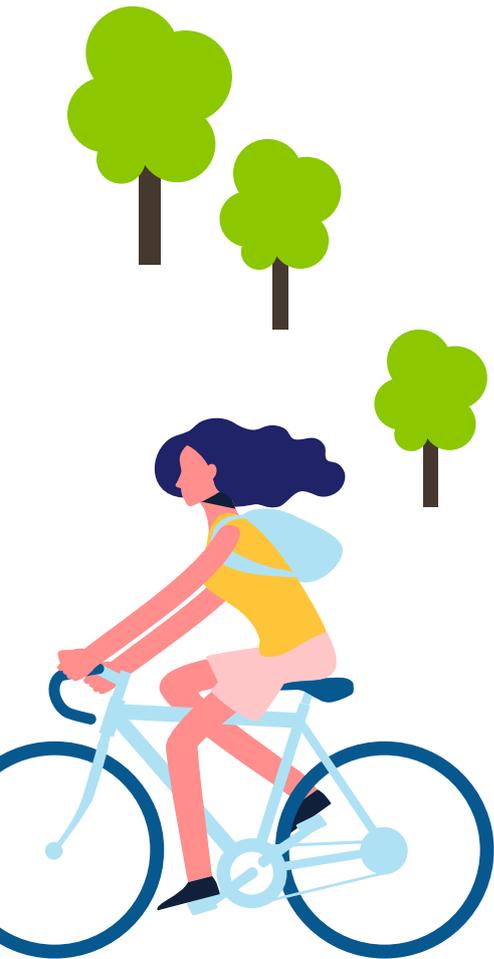
Une métropole durable :

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

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

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

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



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



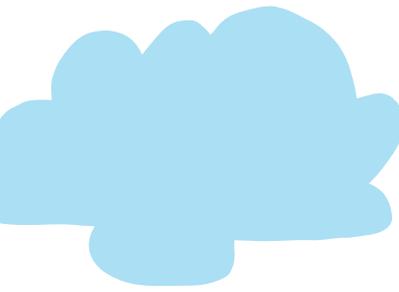
À Strasbourg, on trouve une Zone à Circulation Restreinte (ZCR). C'est dans le cadre de « Strasbourg Ville et Eurométropole respirables » qu'une ZCR a été décidée par une délibération du 23 octobre 2017 sur le périmètre de la Grande-Île de Strasbourg pour les véhicules de livraison. Cette zone concentre 8% de l'activité de livraison de l'Eurométropole, qui émettent 18% des émissions d'oxyde d'azote sur ce périmètre, qui ne représente que 0,3% de la superficie de la métropole. Le déploiement de cette zone a débuté en 2018 avec les véhicules de livraisons (Véhicules Utilitaires Légers (VUL)) et Poids Lourds (PL)) non classés et Crit'Air 5, et en septembre 2019 pour les véhicules Crit'Air 4. De plus, les véhicules de livraison ne sont autorisés que de 6h à 10h30 pour les véhicules vignettes 3 et 4, et de 6h à 11h30 pour les véhicules propres (Vignettes 1 et 0). Désormais des vélos cargos sillonnent la Grande-Île toute la journée pour apporter des livraisons, et depuis juillet 2020, la société Urban Logistic Solution (ULS) livre la grande île par bateaux, avec le dernier kilomètre assuré par des vélos cargos. Cela illustre le report modal des véhicules les plus polluants vers des mobilités plus douces qui a eu lieu.

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

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

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





Faire connaître les modes alternatifs et leur efficacité



Propositions de la conférence citoyenne :

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

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

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

Tout d'abord, l'Eurométropole travaille à mieux diffuser l'information auprès de chaque habitant-es du territoire. À l'ouverture de la conférence citoyenne, une plaquette d'explication sur la ZFE-m a été diffusée dans toutes les boîtes à lettres de l'Eurométropole, accompagnée d'une campagne de communication multi-support pour toucher un maximum de public. Toutefois, la conférence citoyenne a permis d'observer que de nombreuses personnes n'ont pas connaissances des solutions de mobilités existantes.



Ainsi, une nouvelle plaquette d'explication sur la ZFE-m sera publiée en fin d'année pour expliquer clairement comment la ZFE-m va se déployer, et quelles solutions de mobilité existent. Ce guide, évoqué précédemment, permettra une prise en main rapide des différentes façons de se déplacer qui peuvent exister sur le territoire de l'Eurométropole.

Ensuite, dans le cadre de l'Agence Locale pour le Climat, des conseiller-es en mobilité permettront à chaque habitant-e d'échanger autour de leur mobilité, et d'être aidé-es dans leurs prises de décision, au cas par cas. Par ailleurs, ce conseil, qui pourra également être assuré par d'autres opérateurs référencés, sera un passage obligé pour celles et ceux souhaitant percevoir les aides de l'Eurométropole. Enfin, l'Eurométropole continuera de promouvoir le déploiement des plans de mobilité dans les entreprises grâce à Optimix, afin de sensibiliser et d'accompagner ces dernières et leurs salarié-es vers des solutions alternatives à la voiture individuelle. Par ailleurs, afin de permettre plus de flexibilité dans le choix des modes de transports, notamment en fonction du motif, du lieu et de l'horaire du déplacement, le Pass Mobilité va être revu, pour répondre plus précisément aux évolutions des besoins et usages des habitant-es de l'Eurométropole.

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

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



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

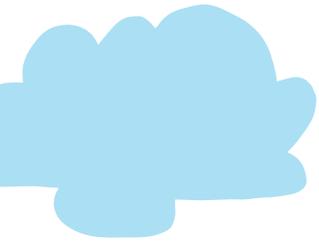
Propositions de la conférence citoyenne :

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

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

Avant de revenir plus précisément sur les préconisations, il convient de définir quelques termes.





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

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

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

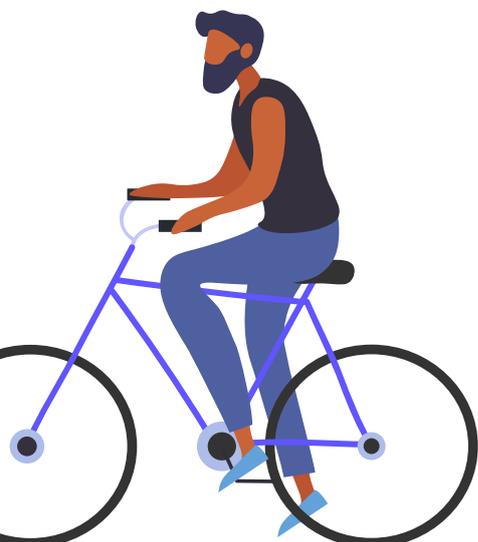
On peut notamment citer la toute dernière version de l'appli CTS qui permet d'avoir l'information en temps réel sur le réseau de transports en commun, mais aussi la disponibilité dans les P+R et des stations Vél'hop, les emplacements Citiz et Yea, et permet d'acheter des titres pour se déplacer sur les lignes urbaines, interurbaines et avec le transport à la demande Flex'hop.

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

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

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

Le dimanche, les vélos sont autorisés toute la journée et ne sont pas limités à 2 par rame mais doivent tenir compte de la place disponible. Les trottinettes et vélos pliés sont autorisés à toutes les heures à condition de ne pas être plus encombrant qu'une valise. Les vélos cargo et les cyclistes livreurs professionnels ne sont pas admis dans les trams. Ces règles sont mises en place car la présence des vélos dans les bus et trams pose des problèmes de sécurité, notamment en cas de freinage brutal, et d'encombrement des rames au détriment des autres usagers. Ainsi l'Eurométropole s'efforce de développer l'intermodalité vélo + tram/bus en équipant les parkings relais de zones de stationnement sécurisées pour les vélos, en équipant les arrêts tram et les principaux arrêts bus d'arceaux à vélos.





Par ailleurs, et notamment dans le cadre de la démarche Optimix, la collectivité propose aux entreprises, via VélHop, de louer des flottes de vélos pour leurs salarié-es tant pour leurs déplacements professionnels que domicile travail, pour des trajets simples ou combinés avec le tram. Ainsi, plutôt que de mettre son vélo dans le tram, un-e salarié-e pourrait stationner ce dernier à sa station tram de départ et récupérer un vélo de la flotte de son entreprise stationné à sa station de descente, pour ensuite pour effectuer le reste de son trajet jusqu'à son lieu de travail.

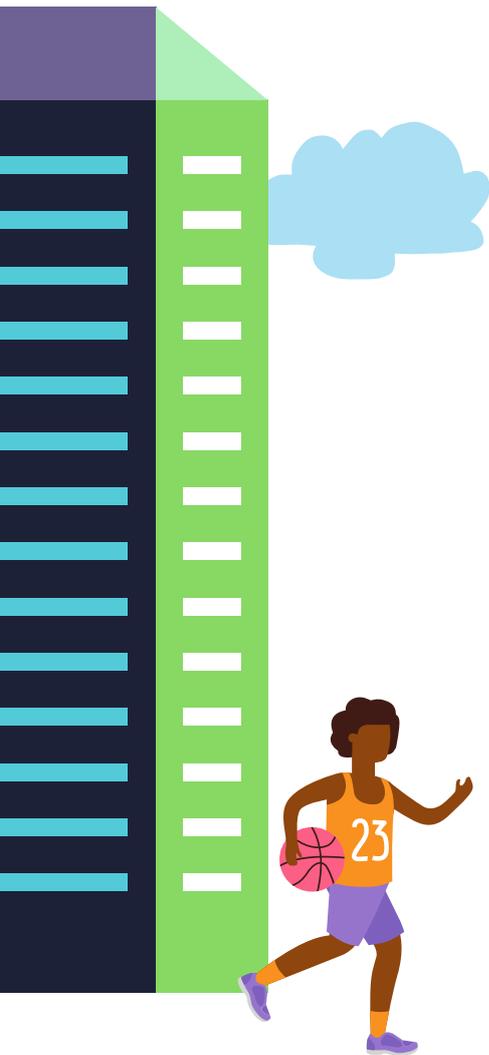
Concernant l'articulation entre les transports en commun urbains (tram et bus de la CTS) et interurbains (cars du Réseau 67 et trains TER), l'Eurométropole et la région Grand Est ont engagé une démarche partenariale afin de construire un Réseau Express Métropolitain Européen dont l'objectif est de proposer une véritable alternative transport en commun aux résident-es du bassin d'attractivité de l'agglomération strasbourgeoise. Concrètement, il s'agit d'augmenter la fréquence et l'amplitude horaire des lignes de cars interurbains et des trains TER avec des trains et des cars plus nombreux et plus souvent et des horaires permettant de faciliter les correspondances entre trains, cars, bus et tram. Ce dispositif s'accompagnera notamment d'aménagements de P+R, de parkings dans les gares, de nouvelles dessertes et nouveaux arrêts des cars dans l'Eurométropole, de créations de couloirs pour les cars (comme par exemple sur la M351 – ex autoroute A351) pour fiabiliser les temps de parcours des lignes interurbaines. Par ailleurs, le développement du réseau de transport collectif évolue aussi depuis plusieurs années pour couvrir encore plus le territoire et permettre à un plus grand nombre de l'utiliser. Si le réseau tram, BHNS et bus constitue l'armature principale de l'offre en desservant les zones les plus denses, ce dernier est désormais complété par l'offre Flexhop (transport à la demande) permettant ainsi de proposer une véritable offre dans les secteurs à plus faible densité ; en clair, des solutions de transport collectifs complémentaires afin de couvrir l'ensemble du territoire de l'Eurométropole sont déjà déployées et le seront encore à l'avenir.

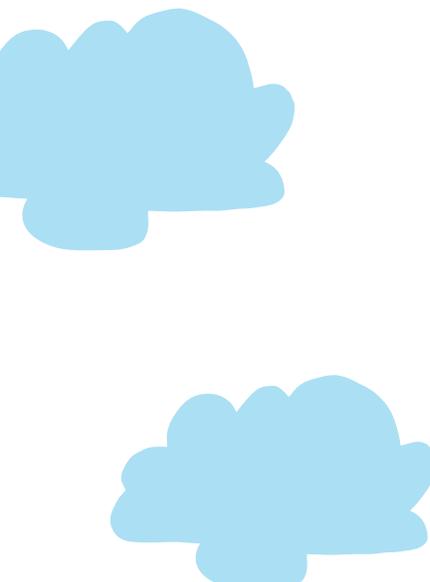
Concernant le rabattement vers les 13 gares de l'Eurométropole, le plan vélo prévoit de les améliorer, comme le SRADDET (Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire), porté par la Région, prévoit de le faire pour les gares situées hors de l'Eurométropole.

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

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

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





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

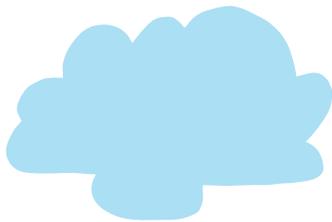
Propositions de la conférence citoyenne :

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

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

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

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



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

La police de circulation relève de la compétence de chaque commune. Néanmoins, sur l'Eurométropole de Strasbourg, l'ensemble des voies de desserte sont systématiquement réaménagés en zone 30 (ou zone de rencontre) en y intégrant un périmètre élargi. En début de mandat, 46,65% des voiries (hors réseau autoroutier sur l'EMS) étaient limités à 30 ou moins (source enquête du club 2019). Comme suggéré dans les propositions, l'objectif de la collectivité est bien de faire progresser cette part.

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

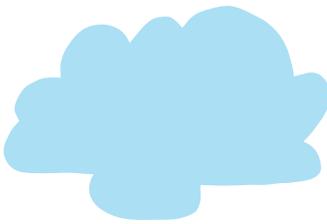
Concernant la sécurité dans les transports en commun, des agents de médiation circulent régulièrement. De plus, des actions communes sont faites par la Police municipale et les agents de la CTS ; des agents circulent, tant en tenue qu'en civil pour garantir un cadre sûr à toutes et tous.

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

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



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



Véhicules individuels, propres, autopartage et covoiturage



Propositions de la conférence citoyenne :

- ▶ Favoriser les locations longue durée pour les véhicules électriques (pour éviter les problèmes d'usure de la batterie)
- ▶ Développer des systèmes de locations occasionnelles (Citiz, loueurs, constructeurs qui louent des véhicules thermiques 30j/an)
- ▶ Développer l'auto-partage en dehors du centre de Strasbourg (Citiz & Yea !)
- ▶ Développer l'offre de stations de gaz à proximité des zones commerciales et industrielles
- ▶ Augmenter le nombre de stations à hydrogène et GNV dans l'EMS
- ▶ Mettre en place des tests de l'autopartage pour en faciliter l'usage
- ▶ Adapter les tarifs de l'autopartage à un usage plus fréquent
- ▶ Développer l'autopartage avec un tarif solidaire
- ▶ Mettre en place un comparateur de prix entre l'usage de l'autopartage et la possession d'une voiture personnelle
- ▶ Mutualiser l'acquisition des véhicules (caution, assurances)
- ▶ Mettre en place des chauffeurs bénévoles
- ▶ Développer des transports solidaires et collectifs : trouver des solutions nouvelles (ex : intervillage)
- ▶ Développer une plateforme et une application à l'échelle de la métropole pour favoriser le covoiturage
- ▶ Mutualiser les véhicules des particuliers et réduire les véhicules qui ne circulent pas sur l'espace public
- ▶ Atteindre la masse critique qui manque en termes de co-voiturage
- ▶ Mettre en place une tarification sociale pour Citiz
- ▶ Mettre en place des solutions d'accompagnement pour le covoiturage
- ▶ Mettre en place des solutions d'assurances pour l'autopartage car dans le prêt de voiture c'est souvent à la charge du propriétaire, donc cela n'incite pas à partager son véhicule
- ▶ Développer un Pass circulation libre : prendre sa voiture avec une vignette interdite pour un nombre de jours limité : étudié au cas par cas
- ▶ Soutenir les aides de Pôle emploi pour passer rapidement le permis (en moins de 6 mois par exemple)



Propositions de la conférence citoyenne (suite) :

- ▶ Développer des aides à l'achat ou mise à disposition de taxi à la demande (ex : pour personnes âgées)
- ▶ Développer des aides à la location de voitures : pour les usages de loisirs par exemple
- ▶ Développer le retrofit, ou la transformation pour un autre carburant (par exemple pour les véhicules qui portent des charges lourdes qui ne sont pas des Crit'Air 1 mais pas uniquement)
- ▶ Renforcer le développement des bornes électriques sur le territoire (charge lente sur voirie en particulier dans les quartiers périphériques ou mal desservis par les autres transports)
- ▶ Installer des bornes de recharge électrique dans les logements collectifs
- ▶ Aider les bailleurs à installer des bornes de recharge électrique dans les logements collectifs
- ▶ Mettre en place des aides à l'installation de bornes électriques chez les salarié-es qui rentrent avec la camionnette de l'entreprise chez eux le soir
- ▶ Interdire l'immatriculation de nouveaux véhicules diesel dans l'Eurométropole pour un passage à une autre motorisation en douceur
- ▶ Faciliter l'achat groupé de véhicules pour les entreprises
- ▶ Développer une plateforme d'autopartage spécialisée pour les petits commerçants incluant des véhicules utilitaires
- ▶ Conserver une flotte d'autopartage diesel à l'extérieur de l'EMS pour les déplacements longues distances
- ▶ Offrir des éco-chèques pour les personnes se séparant de leurs véhicules polluants
- ▶ Mise en place de taux 0% pour le remplacement du véhicule



Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

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

L'autopartage est particulièrement développé dans l'Eurométropole de Strasbourg qui possède une offre importante et bien maillée. Pour autant, cette déconnexion entre l'usage et la possession d'un véhicule s'est avant tout déployée dans les zones centrales, notamment là où des contraintes de stationnement rendent les stations d'autopartage particulièrement attractives. L'enjeu est donc, pour l'EMS, d'encourager, selon des modalités partenariales et/ou contractuelles à définir, la création de nouvelles stations dans des secteurs périphériques où l'autopartage peut permettre de réduire la multimotorisation, d'inciter des services publics ou entreprises à externaliser une partie de leur flotte vers ces systèmes mutualisés, de mettre en place des tarifications plus intégrées dans un bouquet de services (comme le Pass Mobilité qu'il s'agit d'élargir et de rendre plus connu et facile d'usage) ou encore de rendre l'autopartage plus accessible financièrement pour des ménages modestes.





La possibilité de tester l'autopartage est un point important ; c'est sur cette idée de limiter les barrières à l'essai que le service Yea ! a été créé et a permis de conquérir de nouveaux usagers, jeunes, qui ont ensuite également adopté le service Citiz et ont évité de se motoriser.

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

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



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

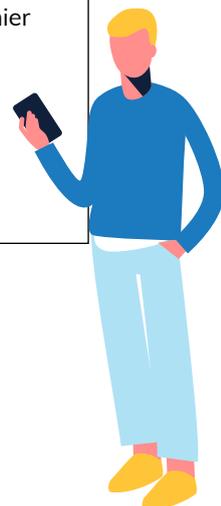
Dans le cadre de la mise en place de la ZFE-m, il est effectivement étudié la possibilité de laisser circuler des véhicules visés par les restrictions quelques fois par an ; ce dispositif à l'étude, aujourd'hui appelé Pass ZFE-m, pourrait être actionné plusieurs fois par an pour une durée de 48h. Il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



Transports en commun

Propositions de la conférence citoyenne :

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





Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

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

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

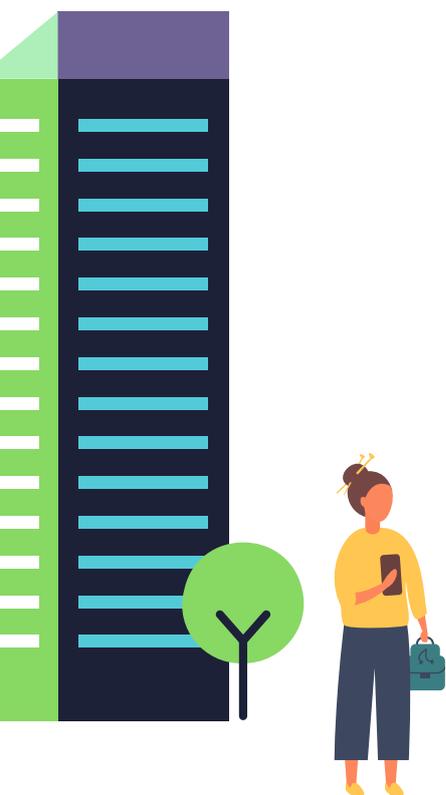
À l'échelle européenne, Strasbourg est au cœur des grands axes de voyages à grande vitesse. Pour les trajets du quotidien, les 13 gares de l'Eurométropole de Strasbourg offrent la possibilité de se déplacer sur le territoire avec des liaisons directes et régulières en train. Devenues plus attractives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

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

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

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

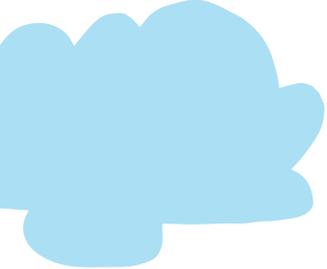
Les tarifs des transports publics tient compte les ressources réelles des ménages et sur la composition familiale, mesurées au travers du quotient familial CAF : c'est la tarification solidaire. Depuis le 1^{er} septembre 2021, tous les jeunes de moins de 18 ans habitant l'Eurométropole de Strasbourg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





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

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



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

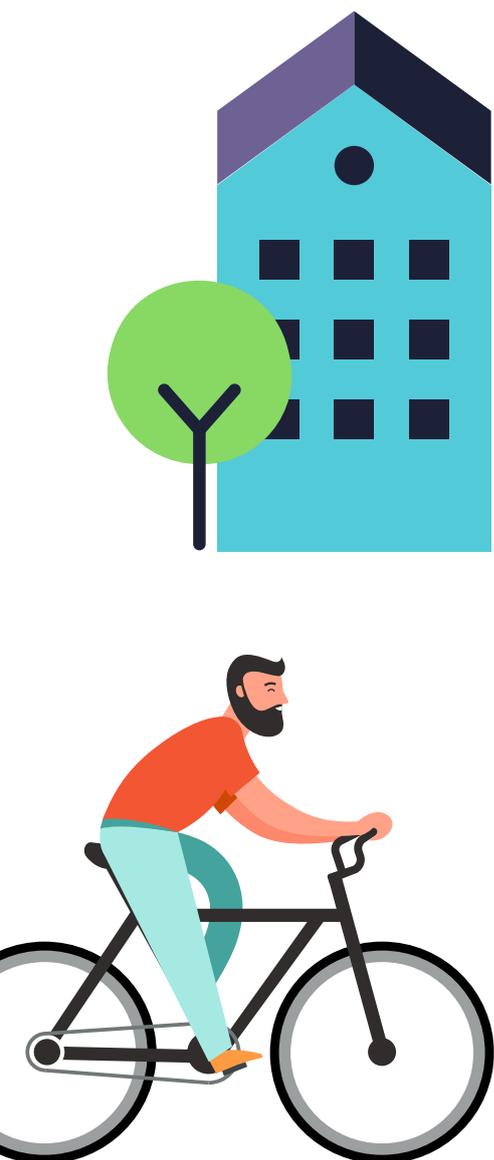
Vous trouverez plus d'information sur les transports en commun sur le site strasbourg.eu, ainsi que sur cts-strasbourg.eu, fluo.eu, et velhop.strasbourg.eu.



Vélos

Propositions de la conférence citoyenne :

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



Propositions de la conférence citoyenne (suite) :

- ▶ Instaurer une prime à la mobilité zéro émission pour les personnes allant au travail à vélo toute l'année.
- ▶ Mettre en place des vélos en libre-service avec comme objectif la location courte durée.
- ▶ Aides à l'acquisition de vélos mécaniques (en lien avec des associations / Écoles de vélo)
- ▶ Distribution d'un bon d'achat cadenas et proposition d'un conseil en mobilité pour les nouveaux-elles arrivants-es
- ▶ Développement des services vélos dans les gares de l'Eurométropole

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

L'Eurométropole de Strasbourg est la 1^{ère} métropole cyclable de France, et a comme objectif de doubler le nombre de déplacements à vélo d'ici 2030. Actuellement 1 déplacement sur 10 s'effectue en vélo. L'objectif est d'atteindre 1 déplacement sur 5 à l'horizon 2030. Pour y parvenir, la collectivité passe à la vitesse supérieure en s'attachant à faciliter l'usage du vélo grâce à la création de nouveaux services et à l'amélioration d'un réseau toujours plus cohérent et continu sur l'ensemble du territoire. Dans cette perspective, l'Eurométropole de Strasbourg va déployer un ambitieux plan vélo : 100 millions d'euros d'investissement engagés dans le réseau cyclable d'intérêt eurométropolitain d'ici 2026. Il permet de répondre à de nombreuses questions que l'on peut voir ci-dessus.

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

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

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

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

- ▶ Une aide à l'acquisition des Vélo à Assistance Électrique (VAE) sur le territoire (entre 300 et 500 euros), car le VAE permet d'élargir le périmètre de l'usage quotidien du vélo au-delà des 5 à 10 kilomètres en couvrant de fait l'ensemble de l'Eurométropole et favorisant l'usage quotidien du vélo au détriment de la voiture.



- La mise en place d'actions systématiques de sensibilisation dans toutes les écoles, le développement des ateliers d'autoréparation, la généralisation des « vélo-écoles » pour adultes dans les quartiers, le soutien aux réseaux associatifs et citoyens se mobilisant autour de l'usage du vélo, sans oublier des actions d'information et de sensibilisation dans toutes les communes, pour que petites et grand-es s'approprient le vélo.

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

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

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

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



Marche à pied

Propositions de la conférence citoyenne :

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

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

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

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

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

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



Deux roues motorisées

Propositions de la conférence citoyenne :

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

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

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

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

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

Stationnement

Propositions de la conférence citoyenne :

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

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

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

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

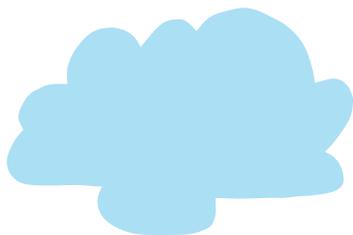
Dans cette perspective, l'évolution de la politique du stationnement joue un rôle fondamental. La politique du stationnement sur voirie vise, par la mise en place de mesures pragmatiques, à favoriser un usage raisonné de la voiture et à encourager le report vers les modes de déplacement plus respectueux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

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

Outre les nombreux parkings publics et les parkings-relais implantés le long du réseau de transport en commun, la ville de Strasbourg compte à ce jour 14 000 places de stationnement dans le périmètre « payant » sur voirie. À ces chiffres, il convient d'ajouter les places de stationnement des parkings privés, qu'ils soient collectifs ou individuels (lots en copropriété ou sur les parcelles individuelles), ainsi que les places de stationnement sur voirie hors secteur payant.

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





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

La mise en œuvre progressive dans les différents secteurs de la ville de Strasbourg de la stratégie du stationnement, permettra de transférer une partie du stationnement en voirie vers des ouvrages, qu'ils soient publics, parapublics ou privés. Dès lors, les rues ou places, libérées en tout ou partie de leur stationnement, pourront être transformées, en lien avec le plan piéton, par la création de trottoirs ou leur élargissement, la plantation d'arbres ou de massifs de végétation, la création de pistes cyclables et de dispositifs de stationnement sécurisés pour les vélos, l'installation de bancs, de lieux de détente ou de jeux pour les familles. Ces aménagements s'inscriront dans le cadre des budgets voirie, extensions tram, canopée, déminéralisation et vélo. Ils pourront être provisoires pour certains, dans l'attente d'un aménagement définitif, notamment dans les secteurs à enjeux dans lesquels des compléments de concertation sont nécessaires sur le choix de l'affectation de l'espace libéré. En revanche, le stationnement qui sera maintenu sera en priorité dédié aux personnes en situation de handicap, aux livraisons et aux dessertes de proximité.

Par ailleurs, rappelons que l'un des objectifs de la Zone à Faibles Émissions-mobilité, et d'inciter aux changements de comportements et de pratiques.

Ainsi, dans le cadre de la démarche Optimix, l'Eurométropole accompagne les entreprises et leurs salarié.es vers de nouvelles pratiques de mobilités autre que la voiture individuelle, tant pour leurs déplacements personnels que professionnels ; le gain en réduction de places de stationnement pouvant être réaffecté vers de la végétalisation ou des projets concourant au développement de l'entreprise.

Enfin, si les entreprises souhaitent voir de nouveaux dispositifs se développer, comme par exemple des plateformes de livraisons, l'Eurométropole pourra les accompagner dans leur démarche, comme elle le fait aujourd'hui, en jouant notamment un rôle de facilitateur.



Transport fluvial

Propositions de la conférence citoyenne :

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

Réponses de l'Eurométropole de Strasbourg :

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

Ainsi, l'Eurométropole s'attachera notamment à accompagner la stratégie ferroviaire du Port Autonome de Strasbourg qui prévoit notamment un doublement du trafic de fret ferroviaire à l'horizon 2035. La massification des flux de marchandises confère au transport par voie fluviale un caractère particulièrement vertueux : réduction des nuisances sonores, cinq fois moins d'émissions de CO2 par tonne transportée que la route, faible consommation énergétique... L'Eurométropole de Strasbourg est maillée de voies d'eaux qui constituent de véritables boulevards fluviaux qui irriguent une bonne partie de son territoire. Cet atout permet d'envisager des livraisons par voie fluviale au plus près des lieux de consommation.

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

En partenariat avec Voies navigables de France (VNF), l'Eurométropole entend aller plus loin dans le développement de la logistique fluviale en raisonnant à une échelle géographique plus large. Dans cette perspective, l'Eurométropole soutient la mise en place d'une navette fluviale quotidienne qui permettra de transporter par le canal de la Marne au Rhin des conteneurs entre Saverne et Strasbourg. À l'horizon 2024, la mise en place de cette nouvelle péniche permettra d'enlever de la route jusqu'à 8000 conteneurs par an. Des délibérations ultérieures pourront conduire à une participation de l'Eurométropole au tour de table de ce projet.

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





Pour encourager le développement de solutions innovantes de logistique urbaine par la voie d'eau, l'Eurométropole lancera en 2022 un Appel à Manifestation d'Intérêt à destination des entreprises. L'utilisation des canaux et rivières sur l'Eurométropole a été étudié dans le cadre de l'étude Illéo. Les études tant techniques, qu'économiques, et de marché, ont montré la non faisabilité d'un tel service. D'un point de vue technique tout d'abord, cela s'explique par l'accessibilité impossible à mettre en place pour les personnes à mobilités réduites, principalement dans la zone centrale de la ville de Strasbourg du fait de dénivelés importants. D'un point de vue économique ensuite, cela se justifie par la faible attractivité de cette offre, car sa vitesse commerciale sera faible, certains itinéraires étant bloqués par des écluses longues à activer, et les axes dépourvus d'écluses ont des solutions de transport suffisamment proches (ex : tram) qui rendent le transport par la voie d'eau plus long que par terre.

Cependant, ce type de trajet peut être intéressant pour certaines cibles, principalement les personnes retraitées, et le secteur du tourisme et du loisir. Ainsi, entre le centre-ville et le phare Citadelle, une voie a été mise en place. Le trajet dure 45 minutes et coûte 3,5 euros. Cependant, le volume de clientèle n'est pas suffisant pour justifier d'utiliser les voies d'eau comme réponse à la demande de report modal apporté par la mise en place de la Zone à Faibles Émissions.

En conclusion, si la voie d'eau peut permettre de répondre à certaines demandes de déplacement touristiques ou de loisirs, celle-ci ne peut être une réponse de tous les jours à la ZFE-m en termes de transport de personnes.

