

DOSSIER DE CONSULTATION RÈGLEMENTAIRE 2026

ZFE-m

Mieux respirer,
c'est ça l'idée !

Avec la contribution de ATMO Grand Est et de l'Adeus



Préambule

Ce dossier de consultation, précédant la modification de 2026 du calendrier de la ZFE-m de l'Eurométropole de Strasbourg, est un dossier unique à destination des acteurs institutionnels ainsi que du public, dont l'avis est réglementairement sollicité.

Les éléments présentés le sont conformément aux articles L2213-4-1 III al. 1 et R2213-1-0-1 du code général des collectivités territoriales ainsi qu'à l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement.

Ainsi, ce dossier présente les projets d'arrêtés ainsi que l'étude justifiant les mesures envisagées, exposant les bénéfices environnementaux et sanitaires passés et attendus de la mise en œuvre de la ZFE-m, notamment en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique, ainsi que les impacts socio-économiques attendus à l'échelle de la zone urbaine.

Vous trouverez ci-dessous un résumé non technique, une description de l'état initial de la qualité de l'air sur la zone concernée ainsi qu'une évaluation de la population concernée par les dépassements ou le risque de dépassement des normes de qualité de l'air, des émissions de polluants atmosphériques dues au transport routier sur la zone concernée, de la proportion de véhicules concernés par les restrictions et, le cas échéant, les dérogations prévues et des réductions des émissions de polluants atmosphériques attendues par la création de la zone à circulation restreinte.

Table des matières

Résumé non technique.....	3
Une nouvelle étape en 2026	3
Pourquoi adapter le calendrier ?.....	4
1. Parce que la transition automobile nécessite du temps, des ressources et de l'accompagnement	4
2. Parce que les conditions de contrôle doivent être pleinement opérationnelles.....	5
3. Parce que le cadre réglementaire européen est lui-même en évolution	6
4. Parce que le contexte national appelle à conserver de la souplesse	6
5. Parce que les catégories Crit'Air pourraient elles-mêmes évoluer	6
6. Parce que la qualité de l'air s'est améliorée, sans que l'objectif sanitaire ne disparaisse.....	6
Conclusion : une adaptation du calendrier, pas un renoncement.....	7
Projet d'arrêté modificatif.....	7
Les mesures de restriction de la ZFE-m.....	8
Rappel des mesures de restriction actuelles de la ZFE-m de l'Eurométropole de Strasbourg	8
Propositions de modifications du calendrier	9
État des lieux de la qualité de l'air : la pollution atmosphérique, un enjeu de santé publique majeur .	9
Répartition sectorielle des émissions de polluants	10
Évolution des émissions de polluants atmosphériques	12
Situation du territoire au regard des valeurs réglementaires et exposition de la population	13
Une hausse du dioxyde d'azote en 2025.....	13
Des particules également en hausse en 2025	14
Bénéfices environnementaux et sanitaires attendus de leur mise en œuvre	15
Éléments d'impact sanitaire directement liés au NO ₂	17
Impacts socio-économiques de la ZFE-m	19
Analyse des impacts sociaux à partir des résultats de l'enquête mobilité certifiée Cerema.....	21
Fréquentation et venues sur l'EMS	22
Les enseignements de l'analyse Insee 2026 des ZFE-m françaises	23
La proportion de véhicules concernés par les restrictions.....	24
Déroptions prévues	26
Les aides à la mobilité	28
Développer les alternatives au pétrole et à l'usage individuel de la voiture	29

Résumé non technique

Mise en place au 1^{er} janvier 2022, la Zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) de l'Eurométropole de Strasbourg constitue un outil de politique publique destiné à améliorer durablement la qualité de l'air et à protéger la santé des habitants du territoire. Sa mise en œuvre répondait alors à une obligation nationale de la Loi d'Orientations des Mobilités (dite LOM)¹ découlant de la directive européenne concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe².

Cette politique s'inscrit dans un objectif de santé publique majeur. La pollution atmosphérique constitue un facteur de risque avéré pour la santé et ses effets concernent particulièrement les populations les plus exposées, notamment à proximité des grands axes routiers. Sur le territoire de l'Eurométropole, le transport routier représente une part très importante des émissions de NO₂, ce qui justifie l'action engagée sur les mobilités.

Depuis la mise en place de la ZFE-m, la qualité de l'air s'est significativement améliorée. Les concentrations de NO₂ ont diminué de manière continue et sont passées sous la valeur limite réglementaire annuelle de 40 µg/m³. Cette amélioration a conduit l'État à reconnaître, à compter de mars 2024, l'Eurométropole de Strasbourg comme un « territoire de vigilance », ouvrant la possibilité d'adapter le calendrier des restrictions.

Cette évolution a permis à l'Eurométropole de faire le choix en 2024 d'un premier assouplissement du calendrier. L'interdiction des véhicules Crit'Air 3, initialement prévue au 1^{er} janvier 2025, a ainsi été reportée au 1^{er} janvier 2027. Cette décision reposait à la fois sur l'amélioration de la qualité de l'air et sur la volonté de donner davantage de temps aux particuliers et aux professionnels pour anticiper l'évolution de leurs mobilités. La période pédagogique a ainsi été prolongée afin de permettre une transition progressive et de renforcer l'accompagnement des publics concernés.

L'évaluation réalisée par l'ADEUS en 2024 a notamment montré que la mise en œuvre de la ZFE-m s'accompagne d'une diminution et d'un renouvellement progressif du parc automobile, ainsi que d'une montée en puissance des alternatives à l'autosolisme. Elle a également mis en évidence des disparités importantes entre les territoires et les catégories de population³.

Une nouvelle étape en 2026

En 2026, l'Eurométropole se trouve à nouveau à un moment charnière. Une nouvelle évaluation de la ZFE-m dont la publication est prévue pour 2027 devra permettre d'objectiver les effets de la mesure ZFE-m sur la qualité de l'air, les mobilités, les ménages et les activités économiques. L'enjeu est donc de poursuivre l'amélioration de la qualité de l'air tout en

¹ Legifrance. (2019, décembre 24). LOI n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (1). <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000039666574/2021-02-02>

² EUR-Lex. (2008, mai 21). Directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:32008L0050>

³ ADEUS. (2024, septembre). Évaluation de la zone à faibles émissions – mobilité. <https://www.adeus.org/publications/evaluation-de-la-zone-a-faibles-emissions-mobilite/>

veillant à ce que la transition soit socialement soutenable, économiquement réaliste et compréhensible pour les habitants et les professionnels.

La situation sanitaire justifie la poursuite de l'action. **Le passage sous le seuil réglementaire européen actuel de 40 µg/m³ ne signifie pas que tout risque sanitaire ait disparu** : les effets de la pollution atmosphérique sont documentés à des niveaux supérieurs aux seuils réglementaires européens à horizon 2030 et les recommandations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) demeurent plus exigeantes encore⁴.

L'Eurométropole fait le choix de **poursuivre l'objectif d'amélioration de la qualité de l'air et de protection de la santé, tout en adaptant le rythme de la transition aux réalités du territoire et aux capacités des ménages et des entreprises à s'y conformer.**

Dans ce contexte, la modification ci-après est proposée à la consultation :

Report de l'interdiction des véhicules Crit'Air 3 du 1^{er} janvier 2027 au 1^{er} janvier 2028

Ce report ne constitue pas une remise en cause de la ZFE-m ni de son objectif sanitaire. Il vise à inscrire son déploiement dans une trajectoire **progressive et accompagnée**, en tenant compte de l'évolution de la qualité de l'air comme de la situation concrète des habitants et acteurs économiques.

Pourquoi adapter le calendrier ?

1. Parce que la transition automobile nécessite du temps, des ressources et de l'accompagnement

Le renouvellement d'un véhicule représente une dépense importante pour un ménage comme pour une entreprise. Tous les publics ne disposent pas des mêmes capacités financières ni des mêmes alternatives en matière de mobilité.

D'après les données partagées par le service des données et études statistiques (SDES) du Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires, depuis la mise en place de la ZFE-m, le nombre de véhicules immatriculés au sein de l'Eurométropole de Strasbourg concernés par les restrictions a diminué de 60 %, tandis que le nombre de véhicules Crit'air 1 et 0 a progressé de 68 %, traduisant une évolution du parc vers des véhicules moins polluants. Concernant l'interdiction des Crit'Air 3 à venir et dont la modification fait l'objet de ce dossier, au 1^{er} janvier 2026 les véhicules Crit'Air 3 représentaient 39 197 véhicules motorisés immatriculés au sein de l'Eurométropole, soit 13,8% du parc.

L'enquête mobilité certifiée Cerema (EMC²) dont les résultats ont été publiés par l'ADEUS en 2026 présente quant à elle des données sur la caractérisation socio-économique des ménages les plus affectés par la mesure, en soulignant notamment que les ménages disposant des

⁴ OMS. (2021). *Lignes directrices OMS relatives à la qualité de l'air Particules (PM_{2,5} et PM₁₀), ozone, dioxyde d'azote, dioxyde de soufre et monoxyde de carbone Résumé d'orientation*.
<https://iris.who.int/server/api/core/bitstreams/8fd970cb-f316-414c-b07f-9bd0b6bcf061/content>

revenus les plus faibles sont davantage représentés parmi les détenteurs de véhicules anciens et à terme interdits par la ZFE-m. Cette enquête met également en exergue les habitudes de fréquentation de l'Eurométropole par les habitants non eurométropolitains du bassin de mobilité Nord-Alsace. Il en ressort que l'Eurométropole de Strasbourg constitue un pôle d'attractivité à l'échelle du bassin de mobilité Nord-Alsace au sein duquel 82 % des habitants résidant en dehors de l'Eurométropole déclarent la fréquenter.

Afin d'accompagner au mieux les transitions des particuliers et des professionnels vers des véhicules plus propres Crit'Air 1 ou 0, ainsi que vers des modes de déplacements alternatifs inclusifs et durables, l'Eurométropole a mis en place depuis 2022 plusieurs dispositifs d'accompagnement.

Dans ce cadre, des dérogations nationales et locales ont été instaurées à destination des particuliers et des professionnels, incluant la création d'un Pass ZFE 24h permettant de circuler avec un véhicule interdit par la ZFE-m 24 fois par an pour une durée de 24h sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg. Les différentes dérogations ainsi que le Pass ZFE 24h répondent à de nombreuses situations sociales et professionnelles.

Un accompagnement social et financier au changement de véhicule et d'habitudes de mobilités a également été développé, notamment à travers des projets d'accompagnement à la mobilité durable et inclusive. Ces projets complètent le conseil en mobilité proposé gratuitement par l'Agence du climat, qui est une première étape préalable et obligatoire afin de pouvoir bénéficier d'une aide financière ZFE-m. Ces aides ont vocation à accompagner les particuliers ainsi que les professionnels dans leur changement de véhicule en cédant un véhicule interdit à terme par la ZFE-m pour acquérir un véhicule Crit'Air 1 ou 0 qui permettra de réduire la part des véhicules polluants sur le territoire et respecter le calendrier d'interdiction de la ZFE-m, ou en bénéficiant d'une aide financière aux modes alternatifs à la voiture individuelle avec l'ouverture d'un compte mobilité.

Afin d'offrir un riche panel de solutions alternatives à l'usage de l'automobile, l'Eurométropole mène une politique de développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture thermique individuelle. Cette politique se traduit par la recherche de la meilleure offre de modes actifs, de transports publics ainsi que l'usage d'énergie décarbonée notamment à travers le déploiement d'infrastructures d'avitaillement sur le territoire.

2. Parce que les conditions de contrôle doivent être pleinement opérationnelles

La réussite d'une politique de restriction de circulation suppose que les modalités de contrôle et de sanction soient effectives, lisibles et opérationnelles. Le calendrier proposé doit donc également tenir compte du déploiement des moyens de contrôle, à savoir des outils de contrôle-sanction automatisés (CSA) que l'État s'est engagé à fournir, afin d'éviter un décalage entre les obligations imposées aux usagers et la capacité effective à faire respecter les règles communes émises, dans un souci de crédibilité de l'action publique et d'équité entre les citoyens.

3. Parce que le cadre réglementaire européen est lui-même en évolution

L'Union européenne a adopté en 2024 de nouvelles normes de qualité de l'air, avec l'objectif de se rapprocher davantage des recommandations de l'OMS en instaurant une nouvelle **valeur limite de 20 µg/m³ pour le NO₂** pour une application à l'horizon 2030⁵. Le calendrier local doit pouvoir être articulé avec cette nouvelle trajectoire réglementaire.

4. Parce que le contexte national appelle à conserver de la souplesse

Dans un contexte national en évolution, marqué à la fois par les débats parlementaires sur l'avenir des ZFE-m et par les échéances politiques à venir en 2027, il apparaît pertinent de préserver une capacité d'adaptation au niveau local. Cette souplesse permet de tenir compte des évolutions du cadre législatif et réglementaire national, tout en évitant d'imposer aux habitantes, aux habitants et aux acteurs économiques un calendrier qui pourrait être amené à évoluer à nouveau à court terme.

5. Parce que les catégories Crit'Air pourraient elles-mêmes évoluer

Le système Crit'Air constitue en France le principal référentiel utilisé pour déterminer les restrictions de circulation. Dans un contexte où les normes européennes évoluent et où les technologies automobiles se transforment rapidement, il convient de conserver suffisamment de souplesse pour intégrer d'éventuelles évolutions du cadre réglementaire national et européen.

6. Parce que la qualité de l'air s'est améliorée, sans que l'objectif sanitaire ne disparaisse

La qualité de l'air s'est améliorée ces dernières années sur le territoire de l'Eurométropole, notamment sous l'effet des politiques engagées en matière de mobilité et de la mise en œuvre de la ZFE-m. Les objectifs du Plan de protection de l'atmosphère (PPA)⁶ à l'horizon 2030 ont ainsi été atteints dès 2025 et les concentrations de NO₂ demeurent sous la valeur réglementaire actuelle de 40 µg/m³, malgré de récentes fluctuations à la hausse dues principalement à une conjoncture météorologique défavorable.

Le transport routier reste toutefois un contributeur majeur de la pollution atmosphérique : il représente en 2025 44 % des émissions d'oxydes d'azote, et 75 % des émissions de NO₂, dont 92 % sont liées aux **motorisations diesel**.

La poursuite des efforts demeure donc nécessaire afin de protéger la santé publique et répondre aux futurs seuils qui entreront en vigueur. En effet, en considérant les données 2025 de la qualité de l'air sur le territoire, selon les nouveaux seuils européens (20 µg/m³) applicables à l'horizon 2030, 22 000 habitants de l'Eurométropole ont été exposés à un dépassement de ces seuils. Lorsque l'on prend en compte les données de la qualité de l'air

⁵ Directive (UE) 2024/2881 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (refonte)

⁶ DREAL Grand Est. (2025). Approbation du 3e plan de protection de l'atmosphère de l'agglomération strasbourgeoise. <https://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/approbation-du-3e-plan-de-protection-de-l-a22825.html>

pour la même année, cette-fois ci en appliquant les seuils recommandés par l'OMS (10 µg/m³), il s'agissait de l'ensemble de la population eurométropolitaine qui était exposée.

Il est utile de rappeler que la **pollution de l'air** est reconnue en tant que **première cause environnementale de risque pour la santé humaine**. La pollution génère notamment le développement de maladies chroniques graves (maladies cardiovasculaires, respiratoires, neurologiques, cancers, etc.). Ainsi, Santé Publique France estimait en 2021 que la pollution atmosphérique est responsable en France de 40 000 décès prématurés par an et d'une réduction de l'espérance de vie de près de 8 mois pour les personnes âgées de plus de 30 ans.

Conclusion : une adaptation du calendrier, pas un renoncement

La proposition soumise à consultation repose ainsi sur un principe simple : **poursuivre la transition en ne laissant personne au bord du chemin**.

La qualité de l'air demeure pour l'Eurométropole une priorité de santé publique. L'amélioration observée ces dernières années montre que les politiques engagées produisent des résultats et qu'il est possible d'agir efficacement. Mais cette réussite nous impose également de construire la suite avec pragmatisme.

Le report proposé doit permettre de mieux articuler trois objectifs : **protéger la santé, accompagner les transitions et tenir compte de la réalité sociale et économique du territoire**.

Il ne s'agit donc ni d'abandonner la ZFE-m, ni de renoncer à l'amélioration de la qualité de l'air. Il s'agit de poursuivre cette politique avec un calendrier adapté à la situation réelle du territoire, en donnant aux ménages et aux professionnels le temps nécessaire pour se préparer, en renforçant les alternatives à la voiture individuelle et en continuant à évaluer régulièrement les effets de la mesure.

Cette approche permet de maintenir le cap tout en faisant le choix d'une transition **progressive, juste, accompagnée et adaptable**.

LaPrésidente

ARRETE MODIFIANT L'ARRETE N° P2022-001 DU 30 DECEMBRE 2021 PORTANT CREATION D'UNE ZONE A FAIBLES EMISSIONS MOBILITE SUR LE TERRITOIRE DE L'EUROMETROPOLE DE STRASBOURG

La Présidente

- vu la directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 modifiée concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe,
- vu le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L. 2213-4-1, L. 5211-9-2, R. 2213-1-0-1, D. 2213-1-0-2 et D. 2213-1-0-3,
- vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 211-1, L. 123-19-1, et R. 211-1,
- vu le code de la route, notamment ses articles L. 318-1, R. 318-2 et R. 411-19-1,
- vu l'arrêté ministériel du 9 février 2009 relatif aux modalités d'immatriculation des véhicules,
- vu l'arrêté ministériel du 21 juin 2016 établissant la nomenclature des véhicules classés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques en application de l'article R. 318-2 du code de la route,
- vu l'arrêté préfectoral du 30 juillet 2024 portant approbation du 3ème plan de protection de l'atmosphère (PPA) de l'agglomération strasbourgeoise,
- vu l'arrêté préfectoral du 31 octobre 2017 relatif au dispositif de circulation différenciée en cas de pic de pollution atmosphérique sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg,
- vu la délibération du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du 18 décembre 2019 portant adoption définitive du plan climat air énergie métropolitain, qui prévoit dans son plan d'actions, annexe 2, la mise en place progressive de la zone à faibles émissions mobilité, sur l'ensemble du périmètre de l'Eurométropole,
- vu la délibération du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du 15 octobre 2021, qui a modifié la délibération précitée s'agissant du calendrier de mise en œuvre au regard des dispositions de la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets,
- vu l'accord préfectoral en date du 22 décembre 2021 autorisant l'inclusion du domaine public routier national dans le périmètre de la zone à faibles émissions mobilité de l'Eurométropole de Strasbourg ;
- vu l'arrêté métropolitain P2022-001 du 30 décembre 2021 portant création d'une zone à faibles émissions mobilité sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg ;

vu l'arrêté métropolitain N°P2025-001 du 18 décembre 2024 modifiant l'arrêté N°P2022-001 du 30 décembre 2021 portant création d'une zone à faibles émissions mobilité sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg ;

- considérant l'obligation d'instaurer une zone à faibles émissions mobilité, lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du code de l'environnement ne sont pas respectées de manière régulière, au regard de critères définis par voie réglementaire, sur le territoire de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent,
- considérant les nouvelles lignes directrices de l'Organisation Mondiale de la Santé relatives à la qualité de l'air, lancées le 22 septembre 2021, qui offrent une plus grande certitude quant au fait que les effets sur la santé se produisent à des niveaux de pollution atmosphérique plus faibles qu'on ne le croyait auparavant, inférieurs aux valeurs normatives en vigueur,
- considérant la part prépondérante que représente le secteur du transport routier dans les émissions totales de dioxyde d'azote NO₂ du territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, (source ATMO Grand Est),
- considérant l'étude réglementaire d'impact présentant l'objet des mesures de restriction, justifiant leur nécessité et exposant les bénéfices environnementaux et sanitaires attendus de leur mise en œuvre, notamment en termes d'amélioration de la qualité de l'air et de diminution de l'exposition de la population à la pollution atmosphérique, ainsi que les impacts socio-économiques attendus à l'échelle de la zone urbaine,
- considérant que le présent projet d'arrêté a été soumis pour avis, par l'autorité compétente, aux autorités organisatrices de la mobilité dans les zones et dans leurs abords, aux conseils municipaux des communes limitrophes, aux gestionnaires de voirie, ainsi qu'aux chambres consulaires concernées,
- considérant la campagne d'information locale, d'une durée minimale de trois mois portant à la connaissance du public les modifications envisagées,
- considérant le respect des seuils réglementaires pour le dioxyde d'azote définis par l'Union Européenne (40µm/m³) pendant 3 ans sur les 5 dernières années et l'entrée de l'Eurométropole de Strasbourg dans la catégorie des « territoire de vigilance ZFE-m ».

arrête

Article 1 : Modification de l'article 1 de l'arrêté métropolitain P2022-001 du 30 décembre 2021 : Création d'une zone à faibles émissions mobilité

L'article 1 de l'arrêté métropolitain P2022-001 du 30 décembre 2021 est ainsi modifié :

- Au 1.1 : les mots « *les véhicules « Crit'Air 3 » au 1^{er} janvier 2027* » sont remplacés par les mots « *les véhicules « Crit'Air 3 » au 1^{er} janvier 2028* ».

Article 2 : Publicité et respect de l'arrêté

Le présent arrêté sera publié et affiché conformément à la réglementation en vigueur.

Les infractions au présent arrêté seront constatées par procès-verbaux dressés par les agents et agentes chargé(e)s des contrôles situés sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg et réprimées selon les textes et la réglementation en vigueur, prévue à l'article R. 411-19-1 du code de la route.

Article 3 : Entrée en vigueur de l'arrêté

Les dispositions du présent arrêté prendront effet à compter de sa date de publication au recueil des actes administratifs de l'Eurométropole de Strasbourg. À cette date, elles modifient et complètent l'arrêté métropolitain P2022-001 du 30 décembre 2021.

Article 4 : Recours contre l'arrêté

Outre les recours gracieux et hiérarchiques qui s'exercent dans le même délai, un recours contentieux pour excès de pouvoir peut être déposé au tribunal administratif de Strasbourg, sis 31 avenue de la Paix, ou effectué par voie dématérialisée sur le site www.telerecours.fr, dans un délai de deux mois à compter de la publication du présent arrêté. Ce recours peut également être effectué par la plateforme de télerecours.

Article 5 : Exécution de l'arrêté

Le Directeur Interdépartemental de la Police Nationale, Monsieur le Commandant de la Compagnie Républicaine de Sécurité (CRS) Autoroutière Lorraine Alsace, Monsieur le Commandant de la Brigade de Gendarmerie du Bas-Rhin et Messieurs/Mesdames les Directeurs/trices Généraux des services des communes de l'Eurométropole de Strasbourg sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

La Présidente

Les mesures de restriction de la ZFE-m

Rappel des mesures de restriction actuelles de la ZFE-m de l'Eurométropole de Strasbourg

Les modalités de mise en œuvre de la ZFE-m restent inchangées depuis sa mise en place en 2022. Hormis les ajustements calendaires, celles-ci n'ont pas vocation à évoluer dans le cadre de cette consultation. Ci-dessous un rappel des mesures, dont les éléments sont également consultables sur le site strasbourg.eu⁷.

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

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

La ZFE-m concerne l'ensemble des types de véhicules motorisés : voitures particulières, véhicules utilitaires légers, poids-lourds, autobus et autocars, deux et trois roues motorisés. Elle s'adresse donc tant aux particuliers qu'aux acteurs socio-économiques du territoire. **Elle s'applique en continu, 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24.**

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

Ces contrôles ne donnent pas lieu à une amende durant les phases pédagogiques précédant chaque interdiction, selon le calendrier précisé ci-dessous. Lors des contrôles, un rappel de la réglementation et de l'information sur le calendrier d'interdiction peuvent être communiqués.

L'évaluation 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 a été créé.

En 2024 a été publiée par l'ADEUS une évaluation renforcée de la ZFE-m de l'Eurométropole de Strasbourg. Cette évaluation est consultable sur le site de l'ADEUS⁸. Un rapport annuel est par ailleurs publié par l'ADEUS.

⁷ Strasbourg.eu. *La Zone à Faibles Émissions-mobilité de l'Eurométropole de Strasbourg.*

<https://www.strasbourg.eu/la-zfe-m>

⁸ ADEUS. (2024, septembre). *Évaluation de la zone à faibles émissions – mobilité.*

<https://www.adeus.org/publications/evaluation-de-la-zone-a-faibles-emissions-mobilite/>

Propositions de modifications du calendrier

Ci-dessous est présentée la version du calendrier actuel, puis une version de ce qu'advientra le calendrier une fois que les modifications des arrêtés entreront en vigueur.

Calendrier actuel :

Phases	janv-22	janv-23	janv-24	janv-25	janv-27	Janv- 2028
Pédagogiques	Crit'Air 5	Crit'Air 4	Crit'Air 3	Crit'Air 3 Crit'Air 2	Crit'Air 2	-
D'interdiction	-	Crit'Air 5	Crit'Air 4	-	Crit'Air 3	Crit'Air 2*

Calendrier suite à l'entrée en vigueur de la modification proposée :

Phases	janv-22	janv-23	janv-24	janv-25	janv-27	Janv- 2028
Pédagogiques	Crit'Air 5	Crit'Air 4	Crit'Air 3	Crit'Air 3 Crit'Air 2	Crit'Air 3 Crit'Air 2	-
D'interdiction	-	Crit'Air 5	Crit'Air 4	-	-	Crit'Air 3 Crit'Air 2*

* Strasbourg, Schiltigheim, Ostwald et Holtzheim avaient décidé en 2021 d'interdire les Crit'Air 2 en 2028.

État des lieux de la qualité de l'air : la pollution atmosphérique, un enjeu de santé publique majeur

Trois polluants sont principalement préoccupants sur le territoire de l'agglomération strasbourgeoise.

- Le dioxyde d'azote (NO₂) est un polluant majoritairement lié au trafic routier. Les zones de proximité routière sont donc particulièrement affectées.
- Les particules en suspension (PM₁₀ et PM_{2,5}) sont émises par des secteurs variés. C'est cependant majoritairement le chauffage au bois non performant qui est responsable d'une grande part des émissions sur le territoire. Si les valeurs réglementaires sont respectées sur l'Eurométropole depuis 2014, la totalité de la population est exposée à un dépassement des seuils préconisés par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).
- L'ozone (O₃) est un polluant secondaire qui affecte plus les territoires d'altitude, périurbains et ruraux que les territoires urbains. Des actions visant à réduire les émissions des précurseurs de l'ozone (oxydes d'azote NO_x émis par le trafic routier notamment) doivent être conduites à grande échelle pour réduire les niveaux d'exposition à l'ozone.

Afin d'améliorer cette situation, l'Eurométropole de Strasbourg lutte contre la pollution de l'air et le réchauffement climatique grâce à la mise en œuvre de nombreuses actions suivies dans le cadre de plusieurs planifications stratégiques (le Plan de Protection de l'Atmosphère

porté par la Préfecture du Bas-Rhin⁹, le Plan Climat porté par l'Eurométropole¹⁰, incluant un Schéma Directeur des Energies, etc.). La mise en place de la Zone à Faibles Émissions-mobilité (ZFE-m) est l'une des actions phares de ces stratégies, car elle permet de réduire les émissions d'oxydes d'azote NOx, de particules fines et dans une moindre mesure de gaz à effet de serre.

L'ensemble des données décrites ci-après proviennent de l'Observatoire Climat-Air-Énergie du Grand Est, animé par ATMO Grand Est, qui dispose de la plupart des données nécessaires à la mission de service public que constitue l'observatoire¹¹.

Répartition sectorielle des émissions de polluants

Le trafic routier, et en particulier les moteurs diesel, génère la grande majorité des émissions d'oxydes d'azote (NOx et NO₂) en milieu urbain.

À l'échelle de l'Eurométropole de Strasbourg, le transport routier est responsable de 44% des émissions d'oxydes d'azote en 2025. Si on se focalise plus spécifiquement sur le dioxyde d'azote, dont les concentrations sont réglementées dans l'air, ce sont **75% des émissions de NO₂ qui sont attribuables au trafic routier sur le territoire en 2025** (cf. figure ci-dessous). Les motorisations diesel sont par ailleurs largement contributrices, avec 92% des émissions de NO₂ des Véhicules Utilitaires Légers (VUL), Poids Lourds (PL) et Véhicules Particuliers (VP) provenant de véhicules diesel.

Les moteurs diesel fonctionnent avec un mélange très pauvre en carburant et de fortes températures de combustion. Cela favorise la formation de NOx (NO + NO₂). **Pour cette raison, les émissions de NOx émanant d'une motorisation diesel sont 5 à 10 fois plus importantes qu'une motorisation essence.** Les émissions peuvent fortement augmenter en ville et sur les courts trajets, lors des premiers kilomètres lorsque le moteur est froid.

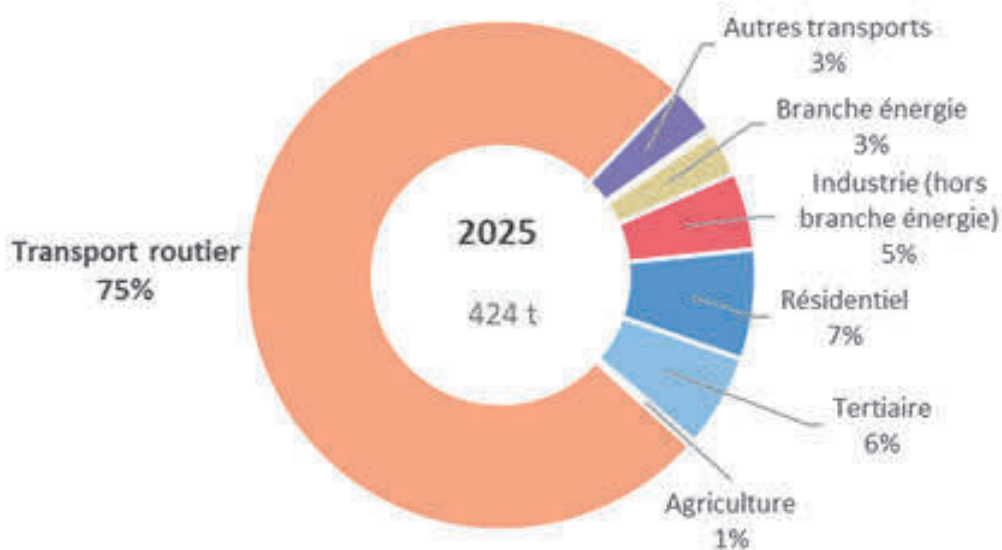
Au bilan, la différence entre diesel et essence est particulièrement marquée pour les émissions de NOx, surtout pour les générations diesel anciennes. En revanche, cette différence s'est fortement réduite avec les diesels récents équipés de systèmes SCR performants.

⁹ Op. cit

¹⁰ Strasbourg.eu. *Le Plan Climat 2030 - Eurométropole de Strasbourg*. <https://www.strasbourg.eu/plan-climat-2030-ems>

¹¹ ATMO Grand Est. Observatoire climat air énergie Grand Est. <https://observatoire.atmo-grandest.eu/>

Répartition des émissions de NO₂ par secteur en 2025
Eurométropole de Strasbourg



Source : données ATMO Grand Est

Dans une moindre mesure, respectivement 17% et 15% des émissions annuelles de particules PM10 et particules fines PM2.5 sont liées au trafic routier. À la différence des oxydes d'azote qui sont intégralement issus des gaz d'échappement des véhicules, les particules fines proviennent majoritairement de l'usure des plaquettes de frein et de l'abrasion des pneus sur le goudron.

Avant la généralisation des filtres à particules (FAP), la différence entre le diesel et l'essence était considérable. Les diesel anciens produisaient davantage de particules et de « carbone noir » très nocif. Ces particules ont une très grande surface rapportée à leur masse et peuvent transporter des composés organiques toxiques. Mais les véhicules diesel Crit'Air 2 sont désormais équipés d'un FAP.

Ainsi, aujourd'hui, certains moteurs essence à injection directe (GDI) peuvent eux-mêmes produire beaucoup de particules, parfois davantage qu'un diesel moderne correctement équipé. Avec le renouvellement naturel du parc, les particules routières proviennent de plus en plus des pneus, freins et chaussées.

C'est pourquoi l'Union européenne a progressivement introduit des limites de nombre de particules (PN), en complément de la masse de PM.

Jusqu'à la norme Euro 6, la réglementation automobile européenne contrôlait principalement le nombre de particules solides ≥ 23 nanomètres (PN23). La norme Euro 7 abaisse le seuil de mesure à 10 nanomètres (PN10), ce qui implique la comptabilisation de particules beaucoup plus petites.

Dans la norme Euro 7, la limite PN10 est la même pour les moteurs essence et diesel : $6 \times 10^{11}/\text{km}$ pour les voitures particulières. Le législateur impose donc une limite commune au

nombre de particules solides, indépendamment de la motorisation. La norme Euro 7 réglemente dorénavant également les particules de freinage et l'abrasion des pneumatiques.

Les évaluations récentes des ZFE indiquent que l'extension des restrictions aux véhicules Crit'Air 2 peut produire des réductions importantes des émissions de NOx et, par conséquent, de l'exposition au NO₂, particulièrement à proximité des axes routiers. En revanche, les effets sur les particules fines sont nettement plus limités, car une part croissante des particules routières provient de sources non liées à l'échappement.

Évolution des émissions de polluants atmosphériques

Depuis 2005, les émissions présentent une tendance à la baisse pour l'ensemble des polluants atmosphériques. Cette baisse est plus ou moins notable selon le polluant considéré au regard des objectifs du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA).

INDICATEURS	Valeur 2019	Valeur 2025	Objectif PPA 2030	Tendance
Evolution des émissions de SO ₂ depuis 2005	-97%	-98%	-84%	↘
Evolution des émissions de NOx depuis 2005	-57%	-73%	-72%	↘
Evolution des émissions de PM2.5 depuis 2005	-40%	-56%	-57%	↘
Evolution des émissions de COVNM depuis 2005	-58%	-56%	-56%	↘
Evolution des émissions de NH ₃ depuis 2005	-11%	27%	-14%	↗

Source : ATMO Grand Est, Invent'Air V2026

Ainsi, comme le montre le tableau ci-dessus, en matière d'émissions, les objectifs du PPA sont d'ores et déjà atteints en 2025 pour l'ensemble des polluants, excepté pour l'ammoniac NH₃.

Pour les **oxydes d'azote NO_x**, polluants issus majoritairement du transport routier, **les émissions ont diminué à hauteur de 73%** entre 2005 et 2025. Même si la majorité du recul observé provient du renouvellement tendanciel du parc automobile, en lien avec le renforcement progressif des normes Euro antipollution sur les véhicules neufs, et de l'ouverture de l'A355 qui a désengorgé la M35, la mise en place de la ZFE-m sur l'agglomération strasbourgeoise a contribué à une baisse non négligeable de ces émissions ces dernières années. En effet, selon une étude de l'INSEE parue en août 2026, le gain attribuable à la mise en place de la ZFE-m est de 9% des émissions de NOx depuis 2014. En d'autres termes, sans la mise en place de la ZFE-m, les objectifs du PPA en matière d'émissions de NOx ne seraient pas encore atteints en 2025 sur le territoire.

Les émissions de particules PM₁₀ et de PM_{2.5} issues du trafic routier ont diminué respectivement de 24 % et de 30 % entre 2021 et 2025. Là aussi, ces baisses peuvent s'expliquer pour 2 raisons : l'ouverture de l'A355 qui a transféré notamment le trafic de transit poids-lourds et le renouvellement du parc automobile qui se traduit par une « dédiésélisation » du parc et par une part croissante de véhicules électriques. La contribution de la ZFE-m dans la baisse des émissions de particules fines n'est pas significative. L'effet est

plus marqué pour les oxydes d'azote car les normes Euro récentes ont fortement réduit ces émissions pour l'ensemble des motorisations. Pour les particules fines, la baisse concerne surtout les véhicules diesel. Les émissions des autres voitures, mêmes anciennes, sont déjà relativement faibles.

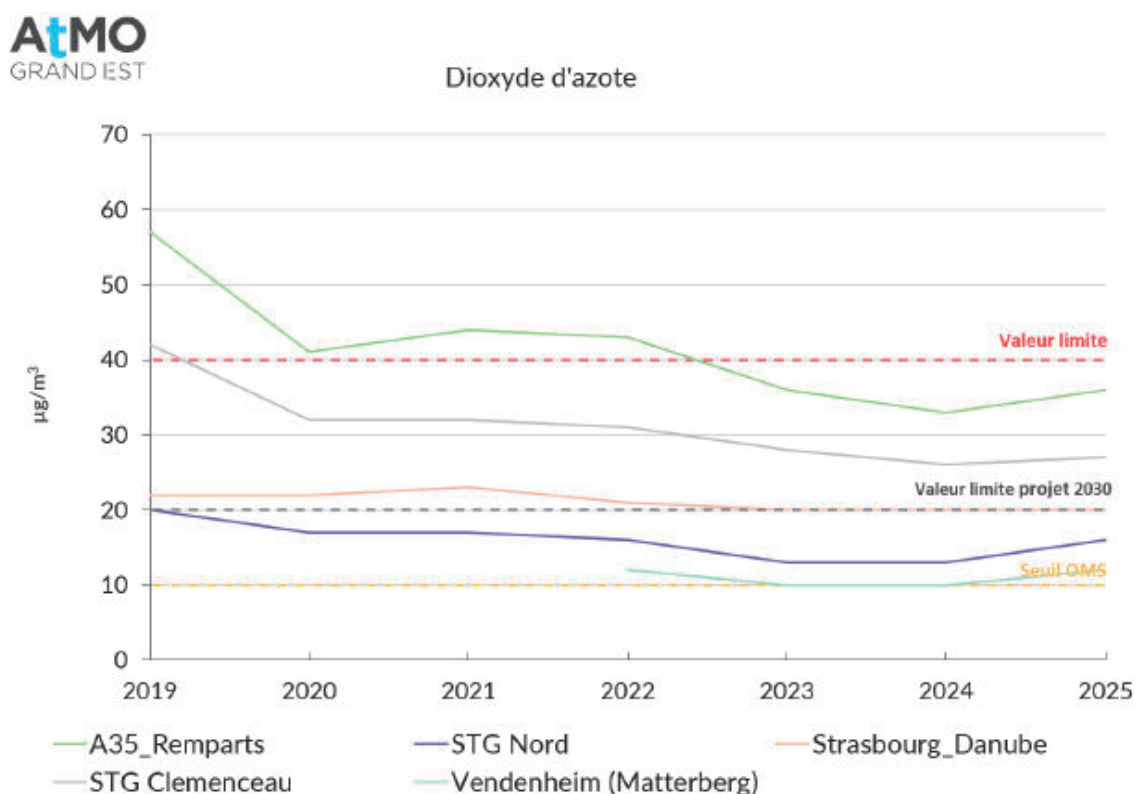
Situation du territoire au regard des valeurs réglementaires et exposition de la population

Les moyennes annuelles de dioxyde d'azote et de particules sont globalement en baisse depuis une quinzaine d'années.

En 2025, après une année 2024 stable par rapport à l'année précédente, les teneurs en polluants atmosphériques étaient à la hausse sur l'agglomération strasbourgeoise. Les conditions atmosphériques avaient été plus favorables à l'accumulation des polluants, principalement en février et mars. Les particules PM10, mais aussi l'ozone ont été responsables de plusieurs épisodes de pollution dans le département. En 2026, la tendance des taux de NO₂ est à nouveau légèrement à la baisse. Cette baisse serait attribuée à un hiver 2025/2026 moins froid, de ce fait moins favorable à l'émission de polluants de l'air, ainsi que pluvieux, ceci favorisant le lessivage des polluants dans l'air.

Une hausse du dioxyde d'azote en 2025

Les concentrations en dioxyde d'azote ont globalement tendance à diminuer ces dernières années. Cependant, l'année 2025 marque une légère hausse.



Depuis 2023, la totalité des stations de l'Eurométropole de Strasbourg respecte la valeur limite réglementaire (40 µg/m³ en moyenne annuelle).

En 2025, malgré la baisse continue des émissions d'oxydes d'azote sur le territoire, les moyennes annuelles sont en hausse sur l'ensemble des stations de mesure. À titre d'information, le même constat est effectué à l'échelle du Grand Est.

L'évolution du trafic sur les axes structurants de l'agglomération et le renouvellement du parc automobile n'ont pas suffi à compenser la hausse imputable aux conditions atmosphériques hivernales propices à l'accumulation des polluants.

Moyenne annuelle NO ₂ (µg/m ³)	Typologie / influence	2020	2021	2022	2023	2024	2025
A35 Remparts	Urbaine / Trafic	41	44	43	36	33	36
A35 (historique)		34	34	34	29	-	-
Strasbourg Clemenceau		32	32	31	28	26	27
Strasbourg Danube (Neudorf)	Urbaine / Fond	22	23	21	20	20	20
Strasbourg Nord (Robertsau)		17	17	16	13	13	16
Vendenheim	Périurbaine / fond			12	10	10	12
Valeur limite		40					
Valeur limite 2030 (nouvelle directive)		20					
Ligne directrice OMS		10					

Les stations « A35 Remparts » et « Strasbourg Clémenceau » présentent des moyennes annuelles supérieures à la valeur limite prévue dans la nouvelle directive européenne (20 µg/m³). Les deux stations urbaines d'influence de fond se situent entre la ligne directrice de l'OMS et le seuil de la nouvelle directive. En 2025, la station de Vendenheim ne respecte pas la recommandation de l'OMS (10 µg/m³).

En matière d'exposition de la population en 2025 :

- aucun habitant de l'Eurométropole de Strasbourg n'est exposé à un dépassement de la valeur limite actuelle (40 µg/m³) ;
- environ 22 000 personnes sont exposées à un dépassement de la valeur limite 2030 (20 µg/m³) ;

Au bilan, malgré une tendance à la baisse ces dernières années, les concentrations dans l'air en dioxyde d'azote demeurent un enjeu majeur de santé publique. En 2025, l'ensemble de la population de l'Eurométropole respire un air qui ne respecte pas la valeur guide pour la protection de la santé recommandée par l'OMS (fixée à 10 µg/m³).

D'autre part, sur la base des données de surveillance de l'année 2026 (toutefois encore partielles), si la valeur limite 2030 était d'ores et déjà applicable, l'agglomération strasbourgeoise serait en situation de non-conformité.

Des particules également en hausse en 2025

Les concentrations de particules dans l'air respectent les valeurs limites réglementaires depuis une dizaine d'années sur le territoire de l'agglomération.

Cependant, après deux années relativement stables, les concentrations de particules repartent à la hausse en 2025. Cette hausse s'explique notamment par un hiver plus sec et

plus froid, entraînant une utilisation plus importante du chauffage et augmentant de manière générale les émissions.

Moyenne annuelle Particules ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Typologie / influence	PM10						PM2,5					
		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2020	2021	2022	2023	2024	2025
A35 Rempart	Urbaine / Trafic			25	20	21	25				-	-	-
A35 (historique)		22	23	23	19	-	-				-	-	-
Strasbourg Clemenceau		20	19	21	17	17	20				-	-	-
Strasbourg Danube (Neudorf)	Urbaine / Fond	18	17	18	15	14	16	10	11	11	9	9	11
Strasbourg Nord (Robertsau)		18	17	20	14	15	15				-	-	11
Vendenheim	Périurbaine / fond			17	14	13	15			12	9	10	11
Valeur limite		40						25					
Valeur limite 2030 (nouvelle directive)		20						10					
Ligne directrice OMS		15						5					

Pour les particules PM10, seule la station sous influence du trafic routier 'A35 Remparts' présente une moyenne annuelle supérieure à la valeur limite de la nouvelle directive 2030 ($20 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Les stations de fond se situent à la limite de la ligne directrice de l'OMS.

Pour les particules fines PM2.5, les moyennes annuelles sont en augmentation par rapport à 2024 et sont très homogènes sur les trois stations de mesures. Ces trois stations présentent des moyennes annuelles supérieures à la valeur limite applicable pour 2030 ($10 \mu\text{g}/\text{m}^3$), en en restant toutefois très proche.

En matière d'exposition de la population aux particules les plus fines PM2.5 en 2025 :

- aucun habitant de l'Eurométropole de Strasbourg n'est exposé à un dépassement de la valeur limite actuelle ($25 \mu\text{g}/\text{m}^3$), et ce depuis une dizaine d'années ;
- 54% de la population est exposée à un dépassement de la valeur limite 2030 ($10 \mu\text{g}/\text{m}^3$) ;

Au bilan, les concentrations dans l'air en particules fines PM_{2.5} demeurent un enjeu majeur de santé publique. En 2025, l'ensemble de la population de l'Eurométropole respire un air qui ne respecte pas la valeur guide pour la protection de la santé recommandée par l'OMS (fixée à $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

D'autre part, sur la base des données de surveillance de l'année 2026 (toutefois encore partielles), si la valeur limite 2030 était d'ores et déjà applicable, l'agglomération strasbourgeoise serait en situation de non-conformité.

Bénéfices environnementaux et sanitaires attendus de leur mise en œuvre

De nombreuses études scientifiques ont démontré l'impact de la pollution de l'air sur la santé, première cause environnementale de risque pour la santé humaine.

Cet impact se traduit par des effets à court terme lors de pics de pollution mais surtout par des effets à long terme à cause d'une exposition continue à une pollution de fond. Ces effets de long terme entraînent le développement de maladies chroniques graves (maladies cardiovasculaires, respiratoires, neurologiques, cancers, etc.). Ils représentent la majeure partie de l'impact sanitaire de la pollution. Ainsi, Santé publique France estimait en 2021 que la pollution atmosphérique est responsable en France de 40 000 décès prématurés par an et d'une réduction de l'espérance de vie de près de 8 mois pour les personnes âgées de plus de 30 ans.

Afin d'obtenir des informations plus précises sur l'ampleur de son impact sur la population du territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, la collectivité a réalisé une Évaluation Quantitative des Impacts sur la Santé de la Pollution Atmosphérique (EQIS-PA), avec le soutien financier de l'ADEME, conduit en partenariat avec l'Observatoire Régional de la Santé (ORS) du Grand Est, et ATMO Grand Est.

Une EQIS-PA permet de calculer l'ampleur du fardeau de la pollution atmosphérique sur la santé et les bénéfices attendus de différents scénarios de réduction des niveaux de pollution au sein d'une population donnée. Elle quantifie les effets sur la mortalité, et également sur la morbidité au travers de 10 pathologies, permettant de mieux mesurer l'impact sanitaire lié à la pollution de l'air.

Les résultats montrent qu'au-delà des exigences réglementaires européennes, atteindre les valeurs guides de l'OMS reste un impératif pour maximiser les bénéfices sanitaires, permettant de préserver véritablement la santé de la population.

Ainsi, en respectant les valeurs guides de l'OMS, ce sont environ chaque année sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, attribuables aux particules fines PM_{2,5} :

- 300 décès évités, soit 7 % de la mortalité totale,
- 190 cas d'asthme chez l'enfant évités, soit 14 % des nouveaux cas d'asthme annuels,
- 50 cas d'accidents vasculaires cérébraux évités,
- 215 cas d'hypertension artérielle évités,
- 18 cas de faible poids à la naissance évités, soit 16 % des nouveaux cas de faible poids à la naissance.

Au-delà des effets sanitaires chroniques, la pollution atmosphérique a aussi un coût socio-économique induit très important (dépenses de santé, perte de qualité de vie et de production, baisse des performances scolaires...).

De récentes études ont mis en évidence de manière concrète les effets des politiques de réduction de la pollution liée au trafic routier. Menée à Londres, **une étude publiée en juillet 2026** et dont les conclusions ont été relayées par ATMO France¹² évalue les effets de la mise en place progressive de restrictions de circulation pour les véhicules les plus polluants, d'abord dans le centre de Londres puis sur un périmètre plus large. Ces mesures visaient à accélérer le renouvellement du parc automobile vers des véhicules moins émetteurs de polluants

¹² ATMO France. (2026, juillet 16). ZFE : de nouvelles données confirment leur intérêt pour la santé. <https://www.atmo-france.org/actualite/zfe-de-nouvelles-donnees-confirment-leur-interet-pour-la-sante>

atmosphériques. Les chercheurs montrent qu'après la mise en œuvre de ces restrictions de circulation, les hospitalisations d'urgence chez les adultes ont diminué. Ils observent notamment :

- une inversion de la tendance des hospitalisations d'urgence, passant d'une augmentation annuelle d'environ 3 % à une diminution de 3 % après la mise en œuvre des dispositifs ;
- une baisse d'environ 8 % des hospitalisations liées aux maladies cardiovasculaires ;
- une diminution des hospitalisations pour pathologies respiratoires, même si ce résultat est moins marqué statistiquement dans cette étude menée uniquement chez les adultes.

Une autre étude, publiée le 18 août 2026 dans la revue "The Lancet"¹³, relève une amélioration des capacités pulmonaires des écoliers de la capitale britannique depuis l'exclusion des voitures les plus polluantes de la ville, en 2019.

La mise en place d'une zone à ultra-faible émission (appelée *Ulez*) dans les rues de Londres a débouché sur une amélioration significative et rapide de la santé des enfants de la capitale britannique.

Les résultats de cette analyse menée sur 3 200 écoliers de 2018 à 2022, dont un groupe témoin dans la ville voisine de Luton, dépourvue d'*Ulez*, ont mis en évidence une réduction de l'exposition au dioxyde d'azote et un meilleur développement pulmonaire des petits Londoniens.

Une plus faible capacité pulmonaire durant l'enfance, attribuée par les scientifiques aux effets de l'exposition au dioxyde d'azote, augmente les risques de développer des problèmes respiratoires à l'âge adulte ainsi que des maladies cardiovasculaires. D'après les chercheurs, la proportion d'enfants londoniens aux capacités pulmonaires altérées a chuté de 14 % à 9 % en quatre ans. Leur exposition au dioxyde d'azote a dans le même temps plongé deux fois plus vite que celle du groupe témoin.

Éléments d'impact sanitaire directement liés au NO₂

Le dioxyde d'azote NO₂ est un gaz polluant qui irrite les voies respiratoires et aggrave les maladies du cœur et des poumons, touchant particulièrement les enfants et les adultes sensibles. Le NO₂ provient principalement du trafic routier, en particulier des moteurs diesel. Les NOx participent à la formation de particules secondaires et d'ozone dans l'atmosphère.

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

Les **chiffres** présentés ci-dessous sont issus d'une Évaluation Quantitative des Impacts sur la Santé de la Pollution Atmosphérique (EQIS-PA) portée par la collectivité sur le périmètre de

¹³ The Lancet. (2026, août 18). *Impact of the Ultra Low Emission Zone on lung function growth in children in London, UK: a prospective parallel cohort study*. [https://www.thelancet.com/journals/lanpub/article/PIIS2468-2667\(26\)00163-5/fulltext](https://www.thelancet.com/journals/lanpub/article/PIIS2468-2667(26)00163-5/fulltext)

l'Eurométropole de Strasbourg, permettant de calculer les bénéfices sanitaires attendus de différents scénarios de réduction des niveaux de pollution. Ils **correspondent au respect des valeurs guides de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) révisées en 2021** pour le dioxyde d'azote, fixant la limite en moyenne annuelle à **10 µg/m³**.

Chez les enfants

Les enfants sont particulièrement exposés en raison de leur système respiratoire en plein développement. Ainsi, une exposition précoce au NO₂ peut entraîner une **perte de capacité respiratoire définitive à l'âge adulte**.

- **L'apparition et l'aggravation d'asthme** : un lien direct est démontré entre le niveau de NO₂ et l'incidence (nouveaux cas) de l'asthme chez l'enfant. Sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, l'exposition au NO₂ provoque chaque année environ **68 nouveaux cas d'asthme chez l'enfant**, représentant **5 % de l'ensemble des nouveaux cas** sur le territoire.
- **Les infections et altérations pulmonaires** : une exposition prolongée au NO₂ favorise les **bronchites chroniques**, réduit la fonction pulmonaire globale et accroît fortement la sensibilité aux infections pulmonaires. Sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, l'exposition au NO₂ provoque chaque année environ **14 nouveaux cas d'ALRI** (chez les 1-12 ans) - *Infections Aiguës des Voies Respiratoires Inférieures* – représentant **5 % des nouveaux cas**.
- **À la naissance** : une forte exposition des mères au NO₂ durant la grossesse est désormais associée à un **faible poids du nourrisson à la naissance** et à un risque accru de complications précoces. Sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, l'exposition au NO₂ provoque chaque année **5 nouveaux cas de faible poids à la naissance**, représentant **5 % des nouveaux cas** sur le territoire.

Chez l'adulte

- **Une mortalité et des maladies cardiovasculaires** : à court terme, un pic de NO₂ est corrélé à une **hausse de la mortalité non accidentelle**, des AVC et des insuffisances cardiaques. Le gaz pénètre profondément dans l'organisme, provoquant une inflammation. Sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, l'exposition au NO₂ est responsable d'environ **53 décès prématurés par an**, représentant **1,13 % des cas de décès totaux** sur le territoire¹⁴.
- **Des maladies respiratoires** : Sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, l'exposition au NO₂ provoque chaque année environ **54 nouveaux cas d'asthme chez l'adulte**, représentant **5 % de l'ensemble des nouveaux cas** sur le territoire.

Au vu de ces enjeux, la mise en œuvre de la ZFE-m doit viser les objectifs suivants en matière de qualité de l'air :

- assurer, dès que possible et au plus tard en 2030, le respect en tout point du territoire des valeurs limites réglementaires applicables à compter du 1^{er} janvier 2030, en particulier pour la concentration annuelle en NO₂, soit 20 µg/m³ ;

¹⁴ Marge d'erreur de 5%.

- se rapprocher autant que possible, d'ici à 2035, des seuils recommandés par l'OMS permettant de protéger la santé des populations.

La ZFE-m de l'Eurométropole de Strasbourg est une mesure phare inscrite dans le PPA 2023-2027. En 2023, une évaluation de l'atteinte des objectifs du PPA a été menée et décrit les éléments suivants :

« Les évolutions des concentrations pour les polluants NO₂ et PM₁₀ sont en bonne voie. Seront encore exposés en 2027 plusieurs milliers d'habitants **à l'objectif 2030 de 20 µg/m³ fixé par le PPA pour le NO₂**. Mais les mesures prévues entre 2027 et 2030 **comme l'interdiction des Crit'Air 2 pour la ZFE-m, devraient bien permettre de respecter cette valeur en 2030.** »

Impacts socio-économiques de la ZFE-m

Les impacts socio-économiques globaux de la ZFE-m ont été détaillés dans le dossier réglementaire à la création de la ZFE-m en 2021. Les analyses complémentaires faites dans les cadre des évaluations 2022 et 2024 ont montré de manière détaillée les publics particulièrement concernés, les secteurs économiques plus concernés en fonction de la composition du parc de véhicules, la combinaison de conseils, d'aides, de dérogations afin de prendre en compte les contraintes et d'accompagner au changement de véhicule et au changement de pratiques de déplacements.

En ce qui concerne plus spécifiquement l'impact socio-économique du projet d'arrêté modificatif, il est mineur, étant donné qu'il ne fait que repousser l'échéance d'interdiction des Crit'air 3. Néanmoins, la clarification du report permettra les éléments suivants :

- D'acter clairement un temps supplémentaire pour se séparer de véhicules Crit'Air 3. Cette nécessité de visibilité et ce temps de préparation ont été rappelés à de multiples reprises par les représentants des acteurs économiques dans les différentes instances de concertation depuis le début de ce projet. La visibilité pluriannuelle permettant de planifier des investissements est nécessaire à la bonne marche des entreprises. Les incertitudes au niveau national (transposition de la directive européenne, devenir de la ZFE-m, rôle de l'État dans la mise à disposition d'un contrôle sanction automatisé) voire international (évolution des prix des carburants/énergies, affectant notamment la vitesse de pénétration des véhicules électriques) limitent cependant cette capacité d'anticipation.
- De pouvoir communiquer plus clairement auprès des visiteurs (et notamment des touristes étrangers) qui s'inquiétaient des limitations envers les Crit'Air 3. Cela reste marginal (quelques sollicitations courrier, mail ou téléphonique), le principal souci restant les difficultés administratives d'obtention de la pastille Crit'Air, puisque la reconnaissance des pastilles d'autres pays n'a pas pu se faire.
- De rassurer les visiteurs occasionnels dont le nombre disposant de véhicules Crit'Air 3 est encore important. Cela permet de garantir une bonne accessibilité à l'Eurométropole et notamment ses services et commerces dont la zone d'attraction

dépasse largement l'Eurométropole, voire l'Alsace. Le délai supplémentaire pourra être mis à contribution pour multiplier les occasions de sensibilisation sur le besoin de se séparer de ce véhicule au bénéfice d'un plus récent ou de modes de transports alternatifs à la voiture individuelle. Le travail de conseil en mobilité de l'Agence du Climat auprès des ménages extérieurs à l'Eurométropole est très utile de ce point de vue, incluant des démarches pro-actives sur ces territoires péri-urbains.

- De poursuivre la promotion des alternatives pour les actifs travaillant ou habitant dans l'Eurométropole. Les offres du SERM (ex Réseau Express Métropolitain européen – REMe), qu'elles soient ferroviaires ou routières, ont gagné en fiabilité et amplitude horaire, permettant davantage un usage, par exemple avec des horaires décalés par rapport aux classiques heures de pointe du matin et du soir. Cela permet de rendre plus aisé le rabattement en voiture vers des gares ou arrêts au plus près de la commune de départ, pour pénétrer dans l'EMS en transports publics.
- De poursuivre les actions d'aller-vers les publics les plus pénalisés par l'échéance d'interdiction des Crit'Air 3. Ce sont (cf rapports d'évaluation antérieurs et enquêtes particuliers 2021 et 2023) les ménages mono-motorisés, personnes vivant seules (dont retraités à faibles revenus), familles monoparentales et familles nombreuses. Si l'on croise ces données avec le niveau de revenus qui peut freiner les capacités de renouvellement de son véhicule, cela définit un public qui est ciblé par les conseils de l'Agence du Climat, par les actions dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville réalisées avec des acteurs associatifs (exemple du projet SEMIS¹⁵ avec l'association Mobilex, de VoisinsMalins sur le quartier de l'Elsau).
- Les filières économiques disposant proportionnellement de plus de véhicules classés Crit'Air 3 et inférieurs sont le BTP et certains métiers de l'artisanat (cf enquêtes auprès des entreprises, 2021 et 2023). Cela s'explique principalement par des véhicules spécialisés, dont la durée d'amortissement est longue, qui ne réalisent pas forcément beaucoup de kilomètres (rayon d'action assez réduit) mais pour lesquels la capacité à changer de véhicule est réduite par une offre restreinte de motorisations et des prix élevés. Ces filières sont cependant visées par des dérogations adaptées (par exemple les camions-toupies, bennes, porte-engins, ou encore les véhicules adaptés des marchands ambulants...). Des dérogations existent aussi par exemple pour les véhicules de transport de matières dangereuses ou de camions de déménagement. Comme cela se cumule avec la possibilité pour les professionnels d'avoir recours au Pass ZFE 24 fois/an par véhicule, le dispositif permet effectivement d'apporter une réponse satisfaisante aux professionnels « captifs » de véhicules anciens.

¹⁵ Strasbourg.eu. *Projet SEMIS*. <https://www.strasbourg.eu/projet-semis>

Analyse des impacts sociaux à partir des résultats de l'enquête mobilité certifiée Cerema

L'enquête mobilité certifiée Cerema (EMC²) (enquête au premier semestre 2024, exploitations de 2025 et 2026) ¹⁶ a permis d'analyser les caractéristiques socio-économiques des ménages et cela a confirmé les disparités dans la composition du parc automobile selon le niveau de revenus. Les ménages disposant des revenus les plus faibles sont davantage représentés parmi les détenteurs de véhicules anciens, appartenant aux catégories Crit'Air 3, 4, 5 ou non classés. À l'inverse, les véhicules Crit'Air 0 et 1 sont davantage représentés parmi les ménages disposant des revenus les plus élevés. Cette analyse confirme celle faite au début du projet, en juin 2018 (cf RR&A, enquête parc automobile).

Ainsi, dans l'Eurométropole de Strasbourg, la part des conducteurs utilisant un véhicule Crit'Air 3 ou plus ancien atteint 29 % parmi les ménages disposant de moins de 1 200 € de revenus mensuels, contre 7 % parmi ceux disposant de plus de 5 000 €. À l'inverse, les véhicules Crit'Air 0 et 1 représentent respectivement 41 % et 66 % des véhicules utilisés dans ces deux catégories de revenus. Ces résultats mettent en évidence un lien entre niveau de revenus et renouvellement du parc automobile.

Toutefois, la possession de véhicules anciens ne concerne pas exclusivement les ménages aux revenus modestes. L'ensemble des catégories de revenus est représenté parmi les détenteurs de véhicules concernés par les restrictions de circulation. L'enjeu économique de la ZFE-m doit ainsi être appréhendé à travers la capacité des ménages à renouveler leur véhicule, plutôt qu'au regard du seul niveau de revenus.

Le nombre de véhicules détenus par les ménages constitue également un facteur différenciant. Les ménages disposant de plusieurs véhicules sont davantage susceptibles de posséder au moins un véhicule ancien ou soumis aux restrictions. Dans l'Eurométropole, la part des ménages disposant d'au moins un véhicule Crit'Air 3, 4, 5 ou non classé passe ainsi de 22 % pour les ménages équipés d'un seul véhicule à 55 % pour ceux disposant de trois véhicules ou plus. Cette situation peut notamment s'expliquer par un renouvellement progressif des véhicules au sein des ménages multi-équipés. La conséquence d'une interdiction n'est évidemment pas la même si le ménage est mono ou multi-motorisé.

À l'échelle de l'Eurométropole, 4 % des ménages disposent d'au moins un véhicule déjà concerné par les restrictions correspondant aux Crit'Air 4, 5 ou non classés. Cette proportion est plus élevée dans le reste du bassin Nord-Alsace, où elle atteint respectivement 10 %. La question du renouvellement du parc concerne donc également les ménages résidant en dehors de l'Eurométropole et susceptibles de se déplacer régulièrement dans son périmètre. Attention toutefois : certains de ces véhicules peuvent être autorisés à circuler, par exemple à travers des dérogations comme celle pour les véhicules de collection. Enfin, il faut tenir compte de l'évolution permanente de ces chiffres, à la baisse pour les véhicules interdits.

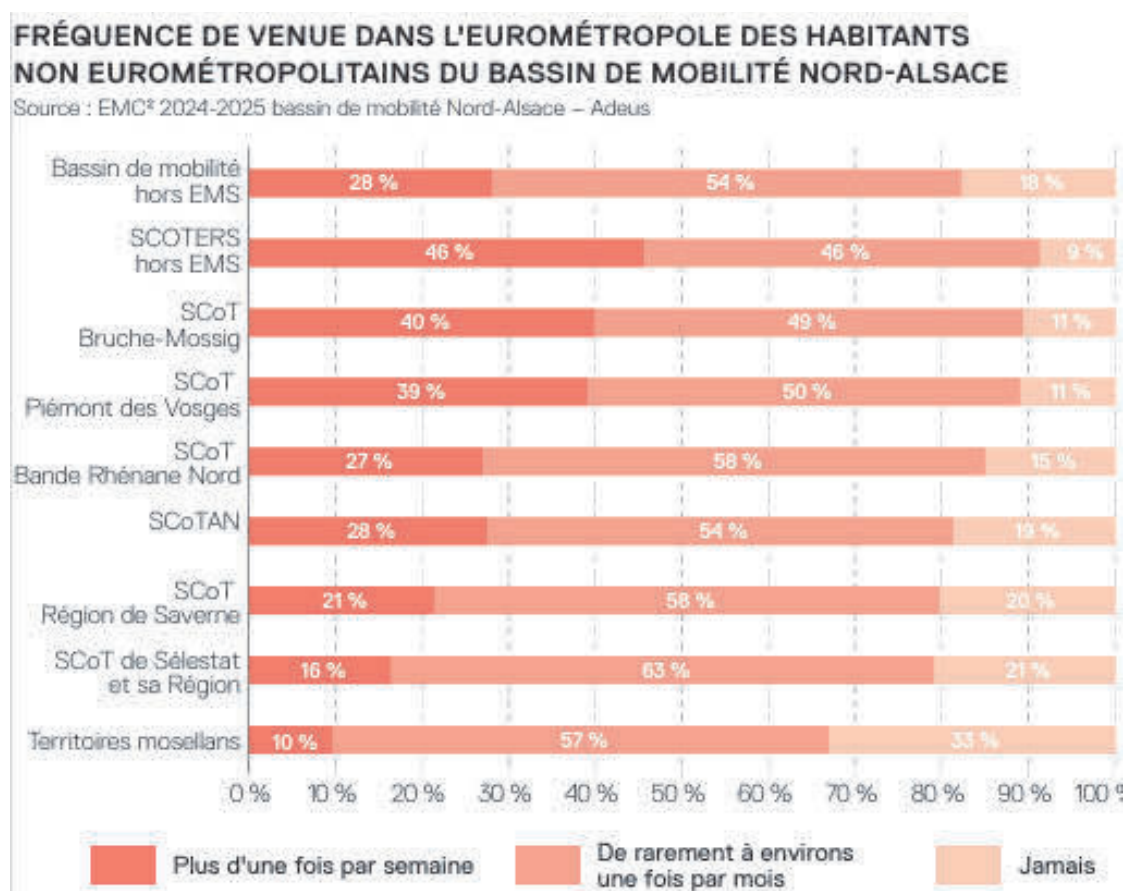
¹⁶ ADEUS. Enquête EMC² : Bas-Rhin, Scoters, Eurométropole de Strasbourg : Mobilité | décembre 2025.
<https://www.adeus.org/publications/enquete-mobilite-2024-2025-resultats-essentiels/>

Ces éléments soulignent ainsi l'importance des dispositifs d'accompagnement à la transition du parc automobile. Les données disponibles sur les aides à la conversion et le Compte mobilité montrent que 95 % des bénéficiaires concernés ont choisi de remplacer leur véhicule, contre 5 % ayant opté pour une démotorisation.

La mise en œuvre de la ZFE-m intervient ainsi dans un contexte où le renouvellement du parc automobile est déjà engagé, mais où des écarts subsistent selon les caractéristiques économiques et sociales des ménages. L'enjeu consiste donc à permettre la poursuite de cette évolution tout en prenant en compte les capacités différenciées des ménages à renouveler leur véhicule.

Fréquentation et venues sur l'EMS

L'impact de la ZFE nécessite donc de connaître l'attractivité de l'Eurométropole sur le bassin de mobilité et les conséquences en terme de nombre de personnes potentiellement gênées. L'Eurométropole de Strasbourg constitue un pôle d'attractivité à l'échelle du bassin de mobilité Nord-Alsace. 82 % des habitants du bassin de mobilité Nord-Alsace résidant en dehors de l'Eurométropole déclarent la fréquenter (environ 28% plus d'une fois par semaine, 24% environ une fois par mois, 31% rarement, 18% jamais). Les motifs de venue varient selon la proximité du territoire : le travail constitue un motif important pour les territoires les plus proches et les mieux connectés, tandis que les achats, les démarches de santé et les loisirs prennent davantage d'importance pour les territoires plus éloignés.



Source : ADEUS, rapport EMC²/ZFE-m

Cette fréquentation concerne donc également des personnes qui ne résident pas dans l'Eurométropole et dont les déplacements peuvent être ponctuels. La ZFE-m prévoit ainsi un dispositif spécifique pour les usagers occasionnels dont le véhicule est soumis aux restrictions : le Pass ZFE-m 24h permet de circuler dans le périmètre de la ZFE-m jusqu'à 24 fois par année civile. Ce dispositif vise notamment les personnes qui fréquentent ponctuellement l'Eurométropole et pour lesquelles un renouvellement du véhicule ne serait pas nécessairement justifié au regard de la fréquence d'utilisation.

Ainsi, la prise en compte de la fréquentation extérieure dans le déploiement de la ZFE-m permet de distinguer les besoins des usagers réguliers, pour lesquels la question du renouvellement ou de l'évolution des pratiques de mobilité peut se poser, et ceux des usagers occasionnels, pour lesquels le Pass ZFE-m 24h constitue un dispositif de dérogation permettant de maintenir un accès ponctuel. Il peut d'ailleurs être complété par d'autres dérogations, par exemple pour l'accès aux soins réguliers.

Les enseignements de l'analyse Insee 2026 des ZFE-m françaises

Au-delà des impacts sanitaires, les études concernant les ZFE-m permettent également de démontrer leur impact sur les évolutions des parcs ainsi que sur les habitudes de déplacement dans les territoires au sein desquels elles sont implantées.

À ce sujet une analyse Insee¹⁷ parue en août 2026 met en lumière l'impact des ZFE-m françaises dans l'accélération du renouvellement des parcs automobiles, ainsi que de leur verdissement, en étant capable d'isoler l'effet attribuable aux ZFE-m. Selon cette analyse, bien que le verdissement des parcs tienne d'abord au renouvellement tendanciel des véhicules, dans les intercommunalités ayant mis en place une ZFE-m, sur cinq ans, 5,8 points sur la hausse de 88,4% de l'augmentation des véhicules Crit'Air 1 et électriques peut-être imputable aux ZFE-m. Il en va de même pour la diminution de 4,3% du parc des Crit'Air 2 alors qu'il aurait augmenté de 2,8 % en l'absence de ZFE-m. Toutefois l'effet estimé des ZFE-m sur le parc des catégories Crit'Air 3, 4, 5 et non classés ne serait pas statistiquement significatif. Le peu de contrôle effectif des interdictions a effectivement minoré leur impact.

Toujours selon cette analyse, les effets des ZFE-m dépassent les périmètres réglementés. Bien qu'elles induisent des effets de reports des véhicules les plus polluants vers d'autres territoires non réglementés, elles auraient également un impact sur le verdissement du parc des communes périphériques des intercommunalités ayant instauré une ZFE-m, ainsi que sur les intercommunalités voisines, cela étant en partie en raison des déplacements domicile-travail ainsi qu'aux différents modes de mobilités entre les zones.

¹⁷ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/9031856#titre-bloc-20>

La proportion de véhicules concernés par les restrictions

Le Service des Données et Études Statistiques (SDES) du Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires publie chaque année l'état du parc de véhicules immatriculés des communes.

Les données sur l'Eurométropole de Strasbourg au 1^{er} janvier 2026 ont été publiées en septembre 2026 et permettent de suivre les tendances de renouvellement du parc.

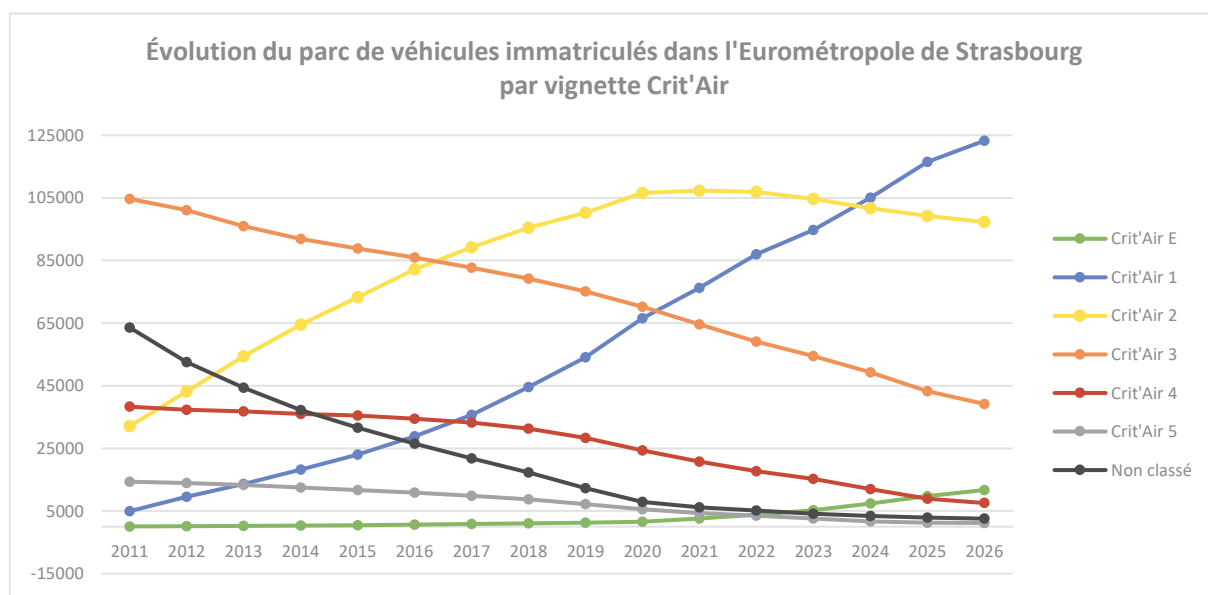
Ainsi, au 1er janvier 2026, sur un total de 244 733 véhicules immatriculés au sein de l'Eurométropole, 8 835 véhicules n'étaient plus autorisés à circuler dans l'Eurométropole de Strasbourg suite aux passages des phases d'interdiction des véhicules Crit'Air non classés, Crit'Air 5 et 4, soit 3,6 % du parc automobile.

Depuis la mise en place de la ZFE-m, le nombre de véhicules concernés par les restrictions a diminué de 60 %, tandis que le nombre de véhicules Crit'air 1 et 0 a progressé de 68 %, traduisant une évolution du parc vers des véhicules moins polluants.

Concernant l'interdiction des Crit'Air 3 à venir et dont la modification fait l'objet de ce dossier, au 1^{er} janvier 2026 les véhicules Crit'Air 3 représentaient 34 598 véhicules particuliers immatriculés et 39 197 véhicules motorisés au total au sein de l'Eurométropole, **soit respectivement 14,1% et 13,8% des parcs.**

Eurométropole de Strasbourg	VP EMS	2021	2022	2023	2024	2025	2026
	Crit'Air E	1917	3052	4276	6107	8076	9632
	Crit'Air 1	74 476	84 758	92 090	101 939	112 772	119 062
	Crit'Air 2	85 746	83 968	81 287	77 830	74 842	72 606
	Crit'Air 3	57 892	52 715	48 469	43 742	38 225	34 598
	Crit'Air 4	17 498	14 778	12 617	9800	7225	6019
	Crit'Air 5	3165	2473	1785	1113	814	714
	Non classé	5246	4340	3403	2837	2358	2102
	Total général	245 940	246 084	243 927	243 368	244 312	244 733

Source : SDES 2026



Source : SDES 2026

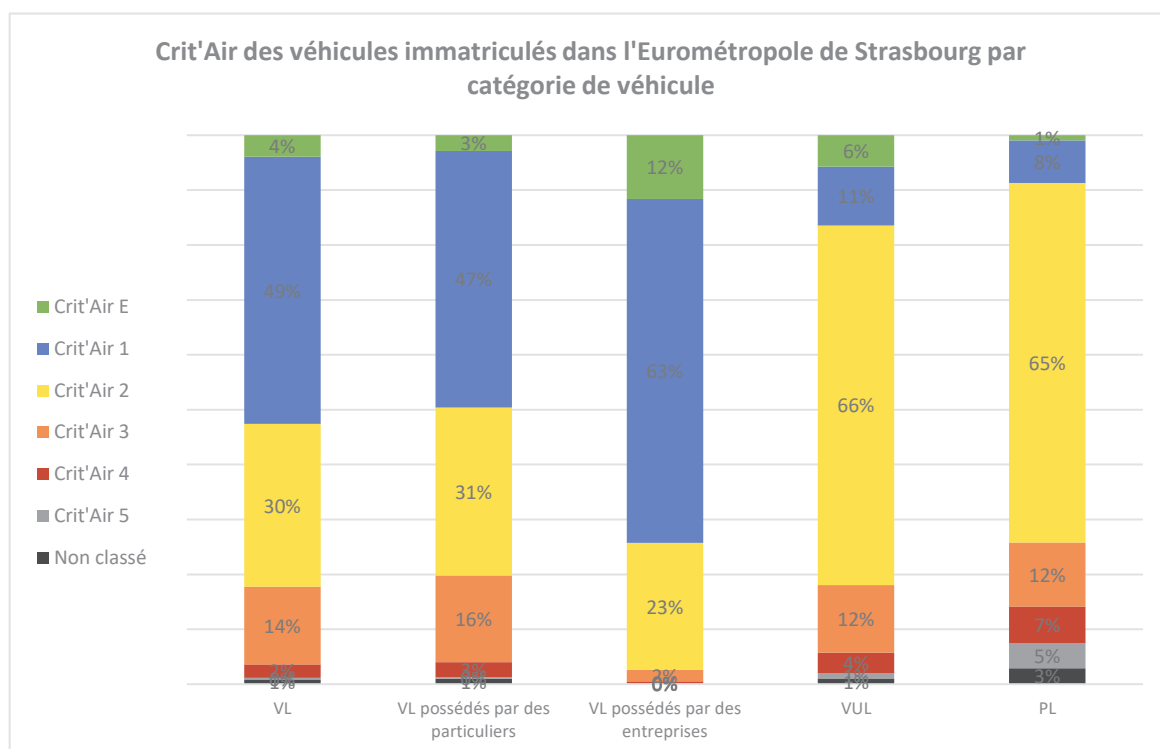
Les véhicules légers (VL) représentent 87% du parc de véhicules immatriculés dans l'Eurométropole. Ils sont possédés à 88% par des particuliers et à 12% par des entreprises. Les données du SDES exclues les véhicules de collection. Les VUL¹⁸ et les PL¹⁹ représentent respectivement 12% et 1% du parc de véhicules immatriculés dans l'Eurométropole.

Les VL de Crit'Air 3, 4, 5 et non classés sont majoritairement possédés par des particuliers. Seulement 2% des voitures possédées par les entreprises sont de Crit'Air 3 contre 16% pour les voitures possédées par les particuliers.

Les motorisations diesel restent très majoritaires parmi les PL et les VUL, ces derniers disposant d'alternatives limitées, d'où la part importante de véhicules de Crit'Air 2 parmi ces véhicules.

¹⁸ Un véhicule utilitaire léger (VUL) correspond à un véhicule de genre camionnette de PTAC inférieur ou égal à 3,5 T ou à un véhicule automoteur spécialisé (VASP) de PTAC inférieur ou égal à 3,5 T.

¹⁹ Un poids lourd (PL) correspond à un véhicule de genre tracteur routier ou de genre camion de PTAC strictement supérieur à 3,5 T ou à un véhicule automoteur spécialisé (VASP) de PTAC strictement supérieur à 3,5 T.



Source : SDES 2026

Dérogations prévues

La mise en place de la ZFE-m s'est accompagnée de la possibilité d'octroyer des dérogations à certains véhicules. Certaines dérogations sont obligatoires, d'autres peuvent être attribuées de manière temporaire. Les éléments présentés à la suite sont consultables sur le site strasbourg.eu dans la rubrique [Transports et déplacements](#).

Rappel des dérogations permanentes nationales obligatoires

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

* 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, affectés exclusivement à l'intervention de ces unités et du ministère de la justice, affectés 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.

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

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

Ces dérogations sont temporaires, octroyées pour une durée maximum de 3 ans.

Elles doivent être justifiées. Ces dérogations sont les suivantes :

- 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 dont le certificat d'immatriculation porte la mention « collection ».
- Véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses.
- Véhicules automoteurs spécialisés portant la mention VASP sur le certificat d'immatriculation (exemples : les laveuses, balayeuses et camping-cars).
- Convois exceptionnels munis d'une autorisation préfectorale.
- Véhicules dont le propriétaire est convoqué par un service de l'État pour le contrôle de son véhicule.
- Camions-citernes portants, véhicules frigorifiques, bétonnières, camions benne, camionnettes benne, camions benne amovible, camionnettes benne amovible, camions porte-engins, camionnettes porte-engins, camions-citernes à eau, camionnettes citerne à eau.
- Véhicules affectés à la distribution des denrées alimentaires en circuit court.
- Véhicules spécifiques dont les caractéristiques ne permettent pas un remplacement par un véhicule présentant des caractéristiques équivalentes respectant les restrictions sur le certificat de qualité de l'air (CQA), à condition que la carence du marché à proposer ce type de matériel soit démontrée par le demandeur et qu'il soit justifié que les caractéristiques en cause soient indispensables ou de nature expérimentale.
- Véhicules dont le propriétaire peut justifier de l'achat de véhicules de remplacement avec un délai de livraison important.
- Véhicules des associations reconnues d'utilité publique, des associations reconnues de mission d'utilité publique pour l'Alsace Moselle et des fondations reconnues comme telles en Alsace Moselle de moins de 250 salariés.
- Véhicules utilisés dans le cadre d'évènements ou de manifestations de type festif, économique, sportif ou culturel, faisant l'objet d'une autorisation d'utilisation du domaine public et ce pour la durée de l'évènement.
- Véhicules utilisés dans le cadre de tournages de films.
- Véhicules des professionnel·les du déménagement.

- Véhicules des entreprises en procédure de sauvegarde ou en situation de cessation de paiement.
- Véhicules transportant une personne dans le cadre de rendez-vous médicaux en établissement de santé.
- Poids-lourds école, autocars école et autobus école à usage d'enseignement des professionnels de l'enseignement de la conduite.
- Véhicules des gens du voyage accueillis sur les aires d'accueil de l'Eurométropole de Strasbourg.
- Poids-lourds (>3,5 tonnes) et aux véhicules utilitaires (>2,6 tonnes) avec une première immatriculation après le 1^{er} janvier 2022.

Les demandes de dérogations individuelles sont à faire via la plateforme numérique dédiée derogations-ZFE-m.strasbourg.eu

Le demandeur doit créer un compte MonStrasbourg et déposer son dossier qui doit comprendre une copie du certificat d'immatriculation ainsi que les pièces justificatives demandées permettant de démontrer que les conditions à l'obtention d'une dérogation sont remplies (liste de ces pièces justificatives disponible sur la plateforme).

En cas de non-respect d'application des conditions d'octroi, la dérogation pourra être retirée.

Le pass ZFE 24h

Tout véhicule n'entrant dans aucune des catégories mentionnées ci-dessus peut solliciter 24 fois par an un « pass ZFE 24h », permettant de circuler 24 heures consécutives dans la zone à faibles émissions mobilité de l'Eurométropole de Strasbourg.

Les demandeurs souhaitant l'utiliser doivent préalablement enregistrer leur véhicule sur la plateforme derogations-ZFE-m.strasbourg.eu. Une fois enregistré, ils peuvent utiliser leurs 24 pass ZFE 24h en faisant la demande à chaque utilisation depuis la même plateforme.

Pour toutes questions complémentaires sur les dérogations et le pass ZFE 24h, il est possible de contacter le 03 68 98 51 21 du lundi au vendredi, de 8h00 à 12h30 et de 13h30 à 16h30.

Les aides à la mobilité

La collectivité propose plusieurs aides à la mobilité permettant d'accompagner le changement de pratiques de mobilité et/ou le verdissement du parc automobile :

- L'aide à la conversion pour particuliers²⁰ ; elle permet de remplacer un véhicule interdit à terme par la ZFE-m de l'Eurométropole par un véhicule Crit'Air 0 ou 1.
- L'aide à la conversion pour professionnels²¹ ; elle permet de remplacer un véhicule interdit à terme par la ZFE-m de l'Eurométropole par un véhicule Crit'Air 0 ou 1.

²⁰ Strasbourg.eu. Aides à la conversion pour particuliers. <https://www.strasbourg.eu/aides-conversion>

²¹ Strasbourg.eu. Aides à la conversion pour professionnels. <https://www.strasbourg.eu/zfe-professionnels>

- Le Compte Mobilité²² ; une aide financière au changement de mobilité en contrepartie de la séparation d'un véhicule interdit à terme par la ZFE-m de l'Eurométropole.

L'attribution de l'ensemble de ces aides est conditionnée par des critères d'éligibilité, incluant des critères de revenus ainsi qu'un critère de résidence au sein de l'Eurométropole. Ces critères ainsi que les conditions d'octroi sont développés au sein des règlements affiliés disponibles sur le site strasbourg.eu.

Étape préalable dans l'instruction de tous les dossiers de demande d'aide liée à la ZFE-m, le conseil en mobilité dispensé par l'Agence du climat poursuit son succès avec 12 555 rendez-vous effectués (données en date du 31 juillet 2026). Sur l'ensemble des habitants accompagnés en conseil, 30% étaient résidents de quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Depuis leur instauration en 2022, ont été attribués 7 267 aides à la conversion pour les particuliers, 100 aides à la conversion pour les professionnels, 501 Comptes Mobilité et environ 6 500 aides à l'acquisition d'un Vélo à Assistance Électrique (données sur la période de janvier 2022 à juillet 2026).

Développer les alternatives au pétrole et à l'usage individuel de la voiture

Afin de permettre la mutation des flottes vers des véhicules propres et décarbonés, il est nécessaire que les énergies alternatives au pétrole soient facilement disponibles. En ce sens l'Eurométropole est déjà engagée dans une transition de son offre énergétique au travers d'un Schéma Directeur des Energies (SDE). Celui-ci vise en 2050 un mix-énergétique 100 % renouvelable, en intégrant le développement fort de l'électrification, du bioGNV et de l'hydrogène pour les mobilités²³.

Avec le développement actuel des véhicules fonctionnant (principalement) à l'électricité et au gaz (uniquement pour les véhicules lourds), le déploiement d'infrastructures d'avitaillement est déjà engagé, notamment par la mise en place de bornes de recharge électrique et des projets de stations de gaz naturel comprimé. Des projets de production et distribution d'hydrogène vert sont également en cours sur le territoire mais correspondent à un déploiement à plus longue échéance pour certains besoins spécifiques.

En matière d'équipement du domaine public en bornes électriques, l'Eurométropole de Strasbourg avait lancé un appel à initiatives privées remporté en avril 2020 par Engie Solutions et Freshmile, un spécialiste strasbourgeois de la recharge de véhicules électriques. Depuis, le territoire a été équipé de 630 bornes (soit 1 265 points de charge), à la fois sur l'espace public,

²² Strasbourg.eu. *Compte Mobilité*. <https://www.strasbourg.eu/compte-mobilite>

²³ Strasbourg.eu. *La trajectoire de l'Eurométropole vers la neutralité carbone et le 100% renouvelable en 2050*. <https://www.strasbourg.eu/transition-energetique>

dans les parcs publics en ouvrage ou mises à disposition du public sur des espaces privés. Ce déploiement s'inscrit dans un objectif global qui a été planifié dans le schéma directeur des infrastructures de recharge de véhicules électriques (SDIRVE) et dans le schéma directeur de la mobilité décarbonée (SDMD), documents cadre votés en décembre 2023.

Même si les éléments fondamentaux pour le déploiement de la mobilité électrique sont la disponibilité de véhicules (ce qui est en train de s'étendre aux véhicules utilitaires même lourds), le prix (des gammes moins coûteuses ont émergé ces derniers mois), l'autonomie et la capacité de recharge (principalement à domicile et sur le lieu de travail où des charges lentes suffisent), les bornes publiques ont une fonction de réassurance et de recharge d'appoint intéressantes pour aider à lever les freins à la décarbonation du parc.

En matière d'avitaillement en gaz naturel véhicules, 4 stations publiques sont actuellement disponibles (dont une seulement accessible aux professionnels), avec 11 pistes d'avitaillement dont certaines accessibles aux poids lourds.

En matière d'hydrogène, 2 pistes d'avitaillement ont été mises en service sur la Plaine des Bouchers depuis 2024.

Enfin, la ZFE-m s'inscrit dans une politique des déplacements qui recherche à la fois à diminuer les émissions des véhicules (Normes Euro, vitesses sur voies rapides...), à améliorer le remplissage des véhicules (autant de mobilité dans moins de véhicules et donc moins d'émissions, cf. covoiturage et optimisation des chaînes logistiques) et à reporter une partie des voyages vers des modes moins émissifs. Cette dernière partie combine les actions conduisant à une meilleure attractivité des réseaux de transport public (CTS, CTBR et TER Fluo), à celles rendant plus facile et sûr la mobilité active, à pied ou à vélo.