

Strasbourg, le 18 septembre 2024

## ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS-MOBILITÉ (ZFE-m)

Présentation des enseignements de l'évaluation du dispositif ZFE-m  
et des réponses de l'Eurométropole de Strasbourg



# SOMMAIRE

## 1/ De grands enjeux de santé et de solidarité

1. a La pollution de l'air, une urgence de santé publique

1. b La mise en œuvre de directives et réglementations visant à réduire l'impact de la pollution atmosphérique sur la santé

1. c Au-delà de la qualité de l'air : des bénéfices pour la qualité de vie

## 2/ Une politique ambitieuse engagée depuis le début du mandat

2. a Le renforcement des alternatives à la voiture individuelle

2. b L'Eurométropole a endigué l'une des ZFE les plus ambitieuses de France

## 3/ Les grands enseignements de l'évaluation intermédiaire du dispositif ZFE-m

3. a La mise en place d'un observatoire partenarial avec l'ADEUS

3. b Les huit grands enseignements de l'évaluation

## 4/ Une ambition qui va se poursuivre

4. a Le calendrier de déploiement de la ZFE-m s'adapte à la situation économique et sociale du territoire

4. b L'Agence du climat et l'Eurométropole de Strasbourg continueront d'accompagner les habitant·es et les professionnel·les

4. c Révolution des mobilités : évolution des projets et traitement des axes les plus pollués

## 5/ Conclusion

## 6/ Chiffres clés

## 7/ Liens utiles

## INTRODUCTION

L'Eurométropole de Strasbourg a fait de l'amélioration de la qualité de l'air et de la santé de ses habitant·es un des objectifs majeurs de son action.

Au début du mandat (2020), le constat était clair et alarmant : comme depuis de trop nombreuses années, notre territoire et ses habitants souffraient de dépassements réguliers des émissions polluantes liées, en majeure partie, aux transports routiers, avec des conséquences néfastes pour la santé de la population.

Après des condamnations successives pour inaction en matière de qualité de l'air, **l'État a imposé à l'ensemble des intercommunalités de plus de 150 000 habitant·es la mise en place d'une ZFE-m**. Cet outil réglementaire limite la circulation et le stationnement des véhicules les plus polluants de manière progressive et dans un périmètre défini afin d'améliorer la qualité de l'air. Pour l'Eurométropole de Strasbourg, comme pour les 10 autres villes françaises en dépassements réguliers des seuils de pollution, cette obligation devait se traduire dans un **calendrier de mise en œuvre** imposé par la loi.

Au regard des enjeux et des défis écologiques, sanitaires, économiques, sociaux et territoriaux d'une telle mesure, l'Eurométropole de Strasbourg s'était engagée, dès la mise en place de la ZFE-m, à **réaliser une évaluation approfondie du dispositif en 2024** pour analyser sa mise en œuvre et ses impacts, et en tirer des conclusions propres à le faire évoluer le cas échéant.

## 1/ De grands enjeux de santé et de solidarité

### 1. a La pollution de l'air, une urgence de santé publique

Le trafic routier est responsable en majeure partie de l'émission de deux des polluants nocifs pour la santé : 81% du **dioxyde d'azote** (pour le NO<sub>2</sub>) et 20% des **particules fines** (PM). L'exposition à ces polluants n'est pas égale, les personnes résidant ou travaillant le long d'axes routiers denses sont les plus exposées. À l'échelle nationale, ces deux polluants étaient à l'origine de **47 000 décès prématurés en 2021** (Santé Publique France), dont 500 environ dans l'Eurométropole. Ces chiffres alarmants font de l'amélioration de la qualité de l'air un des grands objectifs du mandat.

Au-delà de la mortalité, les polluants atmosphériques ont un impact négatif sur la santé et **contribuent au développement de cancers ainsi que de maladies cardiovasculaires et neurologiques**. Ce sont les plus fragiles qui sont les plus touché·es : les personnes âgées, les enfants, les personnes vivant avec des maladies chroniques etc. Des études récentes ont également souligné l'impact de la pollution atmosphérique au cours d'une grossesse.

### 1. b La mise en œuvre de directives et réglementations visant à réduire l'impact de la pollution atmosphérique sur la santé

En matière de pollution atmosphérique, trois ensembles de normes sont à distinguer :

- Les **valeurs guides de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS)**, qui résultent des connaissances scientifiques, et qui définissent à partir de quel niveau d'exposition la pollution a des effets sur la santé ;
- La **réglementation européenne**, qui impose aux États membres des niveaux de pollution à respecter dans un calendrier défini via la transposition dans leur propre réglementation nationale ;
- L'échelle locale, avec le **Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA)**, défini entre la Préfecture et les collectivités, qui pose des objectifs de qualité de l'air et un plan d'actions pour y parvenir.

Au regard des connaissances scientifiques des effets de la pollution de l'air sur la santé, l'OMS préconise des seuils à partir desquels il y a des effets négatifs avérés pour la santé. Revus à la baisse en 2021, ils sont de 10µg/m<sup>3</sup> pour le NO<sub>2</sub>, 15µg/m<sup>3</sup> pour les PM<sub>10</sub> et 5µg/m<sup>3</sup> pour les PM<sub>2.5</sub>.

Actuellement, la réglementation européenne impose le respect des valeurs suivantes : 40µg/m<sup>3</sup> pour le NO<sub>2</sub>, 40µg/m<sup>3</sup> pour les PM<sub>10</sub> et 25µg/m<sup>3</sup> pour les PM<sub>2.5</sub>.

Une nouvelle directive proposée en 2024 abaisse ces seuils pour se rapprocher des valeurs définies par l'OMS. Ils seront de 20µg/m<sup>3</sup> pour le NO<sub>2</sub>, 20µg/m<sup>3</sup> pour les PM<sub>10</sub> et 10µg/m<sup>3</sup> pour les PM<sub>2.5</sub>. Ces nouveaux seuils européens devraient ensuite être retranscrits dans la législation des pays membres. Ils devraient être



adoptés en droit français en 2026 pour une obligation de résultat d'ici 2030. En cas de non-respect des niveaux de pollution à atteindre, les États s'exposent à des sanctions financières. Ce fut le cas de la France en 2019.

Moyenne annuelle	Valeur réglementaire actuelle	Valeurs dans la nouvelle directive européenne	Recommandations OMS 2021
<b>NO<sub>2</sub></b>	40 µg/m <sup>3</sup>	20 µg/m <sup>3</sup>	10 µg/m <sup>3</sup>
<b>PM10</b>	40 µg/m <sup>3</sup>	20 µg/m <sup>3</sup>	15 µg/m <sup>3</sup>
<b>PM2,5</b>	25 µg/m <sup>3</sup>	10 µg/m <sup>3</sup>	5 µg/m <sup>3</sup>

Adoptée en 2021, la **loi Climat et Résilience** a créé deux types d'obligations pour les agglomérations de plus de 150 000 habitant·es :

- L'obligation de mettre en place une réglementation ZFE-m, pour toutes celles dépassant pour le NO<sub>2</sub> la valeur guide de l'OMS de 10µg/m<sup>3</sup> ;
- L'obligation de mettre en place une réglementation ZFE-m et de suivre un calendrier précis pour chaque étape d'interdiction, pour toutes celles dépassant pour le NO<sub>2</sub> le seuil réglementaire en vigueur (actuellement 40µg/m<sup>3</sup>).

Issus de déclinaisons des directives européennes fixant des normes en termes de qualité de l'air, les PPA ont pour objectif de ramener dans les délais les plus courts possibles les concentrations en polluants dans l'atmosphère à un niveau conforme aux normes de qualité de l'air du code de l'environnement. Au-delà des obligations légales, **l'Eurométropole de Strasbourg mène une politique volontariste en matière de qualité de l'air**. Elle se donne pour objectif d'atteindre à terme les seuils préconisés par l'OMS, avec les nouveaux seuils de l'Union Européenne en étape intermédiaire, afin de garantir un air sain pour toutes et tous. Aujourd'hui, 9 eurométropolitain·es sur 10 sont exposé·es à des concentrations excessives en matière de NO<sub>2</sub>.

Au sein du nouveau PPA approuvé par arrêté préfectoral le 30 juillet 2024, la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg portent 24 actions dans cette nouvelle planification (sur 49 au total réparties en 7 axes).

La ZFE-m de l'agglomération strasbourgeoise, incluse dans l'axe 1 : « Aménager et équiper le territoire pour une réduction des déplacements motorisés et des mobilités motorisées à faibles émissions », est identifiée par l'État comme une mesure phare de ce nouveau Plan de Protection de l'Atmosphère.

Ces objectifs et mesures pour les atteindre ont été inscrits au Plan Climat 2030 en 2020 et réactualisés en 2024 à l'occasion du bilan à mi-parcours.

### 1. c Au-delà de la qualité de l'air : des bénéfices pour la qualité de vie

Les bénéfices d'une ZFE-m s'étendent bien au-delà de la qualité de l'air : elle contribue à la qualité de vie et à la réduction des nuisances sonores par exemple. Les efforts

déployés pour améliorer la qualité de l'air peuvent également permettre d'atténuer davantage les changements climatiques (les émissions de gaz à effet de serre sont majoritairement issues de la combustion des énergies fossiles) notamment par des efforts de report modal, de démotorisation ou de recherche de véhicules moins consommateurs, plus légers et mieux partagés.

## 2/ Une politique ambitieuse engagée depuis le début du mandat

### 2. a Le renforcement des alternatives à la voiture individuelle

La collectivité investit pour proposer un bouquet de services étoffé à travers la «**Révolution des mobilités** » qui est une priorité politique et opérationnelle du mandat avec plus de **500 millions d'euros d'investissements au service des mobilités alternatives** à la voiture :

- La mise en place du Réseau Express Métropolitain européen (REME) et le déploiement d'un réseau de Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) pour favoriser les relations entre la métropole et les territoires voisins ;
- Le développement du covoiturage (offre de service, voies réservées sur la M35) ;
- Le développement des Transport en Commun en Site Propre (TCSP), tram, BHNS et voies réservées sur ex-autoroutes ;
- Le plan vélo de 100 M€ (plus de 100 km de pistes cyclables) et le plan piétons ;
- La décarbonation du Port autonome de Strasbourg (développement fret ferroviaire et fluvial) ;
- La structuration d'une offre logistique du dernier kilomètre décarbonée.

Au-delà de cet effort d'investissements, c'est le développement de nouveaux services, d'évolutions tarifaires (gratuité pour les moins de 18 ans), de conseils, d'information et de renforcement de la couverture géographique ou des fréquences qui rendent possible de nouvelles pratiques plus soutenables.

### 2. b L'Eurométropole a déployé l'une des ZFE les plus ambitieuses de France

En complément de ces mesures en faveur des mobilités alternatives, l'Eurométropole a déployé **dès 2021** l'une des ZFE-m les plus ambitieuses de France pour endiguer le fléau de la pollution de l'air générée par le trafic routier : la ZFE-m s'applique **sur l'ensemble des 33 communes** afin de maximiser les gains en termes de qualité de l'air pour toutes les eurométropolitain·es. La réglementation cible **tous types de véhicules** (des 2 roues-motorisés aux poids-lourds) et s'applique **7j/7 et 24h/24**.

En conformité avec la loi Climat et Résilience, des interdictions de véhicules ont été mises en place en application de la ZFE-m à Strasbourg : depuis le 1er janvier 2023, les véhicules Crit'Air 5 et des véhicules non-classés ne peuvent plus circuler (hors

autorisations ponctuelles) et depuis le 1er janvier 2024 cette interdiction a été étendue aux véhicules Crit'Air 4.

### ***Un accompagnement économique et social exemplaire, reconnu à l'échelle nationale***

Chaque phase d'interdiction est précédée par **une période pédagogique** de minimum un an favorisant la communication, la sensibilisation (notamment visant spécifiquement les populations les moins touchées par la communication institutionnelle) **et l'accompagnement**. En effet, la ZFE-m est accompagnée d'un conseil en mobilité personnalisé réalisé par l'Agence du climat (prenant la forme d'un diagnostic suivi de solutions adaptées comme des itinéraires transport en commun, faisabilité de covoiturage, éligibilité aux aides ZFE-m...). Ce conseil en mobilité est une étape obligatoire pour bénéficier des aides liées à la ZFE-m, à savoir :

- **Les aides à la conversion** (pour les particuliers et professionnel·les) afin de remplacer un véhicule à terme interdit par la ZFE-m par un véhicule Crit'Air 1 ou 0, acheté neuf ou d'occasion ;
- **Le Compte Mobilité** : un porte-monnaie numérique permettant de financer des mobilités alternatives à la voiture individuelle pour les ménages se séparant d'un véhicule visé à terme par la ZFE-m.

Si aucune solution adaptée aux besoins des usagers·ères n'existe, des dérogations spécifiques ont été mises en place pour répondre aux besoins des « petits-rouleurs » et des véhicules sans alternatives.

**Un budget de 50M€ a été provisionné à l'échelle du mandat pour financer ces mesures d'accompagnement.**

## **3/ Les grands enseignements de l'évaluation intermédiaire du dispositif ZFE-m**

### **3. a La mise en place d'un observatoire partenarial avec l'ADEUS**

Dès la délibération-cadre de mise en œuvre de la ZFE-m en octobre 2021, il était décidé la mise en place d'un observatoire partenarial coordonné par l'ADEUS. **Deux évaluations détaillées étaient fixées en 2024 et en 2026**. Ces évaluations ont pour objectif de mesurer l'efficacité du dispositif et de l'adapter en cas de besoin.

En plus de diverses bases de données issues d'ATMO, du SDES (Service des données et études statistiques de l'Etat), des opérateurs de mobilité, de l'Agence du Climat, **des enquêtes spécifiques avaient été réalisées en 2021** (enquêtes téléphoniques et web auprès des particuliers et des professionnel·les, enquête lecture de plaques d'immatriculation pour qualifier le parc roulant). Afin d'alimenter le premier bilan d'étape majeur de 2024, **ces mêmes enquêtes ont été reproduites fin 2023** et ont permis d'observer ce qui peut être retenu de la première année d'interdiction des

véhicules Crit'Air NC et 5 et de la première année pédagogique pour les véhicules Crit'Air 4.

Le rapport d'évaluation exhaustif ainsi qu'une synthèse sont disponibles sur les sites internet de l'ADEUS et de l'Eurométropole (voir la partie « *Liens utiles* »).

Cette évaluation permet d'émettre **des conclusions confortant les orientations prises en 2021 et permettant de tracer des pistes d'adaptation du dispositif** pour répondre aux enjeux locaux en matière de qualité de l'air et de mobilités.

### 3. b Les huit grands enseignements de l'évaluation

- Conclusion n°1 : une amélioration en termes de qualité de l'air  
La qualité de l'air s'améliore tendanciuellement sur le territoire, tant sur les particules que sur le NO<sub>2</sub>, avec une baisse sur ce dernier polluant de 36% en 5 ans ; et même s'il faut rester prudent sur les variabilités liées aux conditions météorologiques, l'Eurométropole n'est plus considérée comme étant en dépassement des seuils européens actuels et se trouve qualifiée de « territoire de vigilance ZFE-m ». L'ambition de tendre vers les objectifs OMS via l'étape intermédiaire des objectifs PPA et de la future directive européenne nécessite de maintenir les efforts pour accélérer la réduction du trafic et des émissions unitaires des véhicules.
- Conclusion n°2 : un dispositif de plus en plus connu à l'échelle métropolitaine et départementale  
Fin 2023, le dispositif était connu par plus des  $\frac{3}{4}$  des habitants de l'Eurométropole et plus de 70% des bas-rhinois, ce qui restait encore insuffisant et a justifié la poursuite de campagnes de communication qui avaient déjà permis d'améliorer la connaissance de plus de 35 points en 2 ans. Les actions d'aller-vers menées par l'association Mobilex et l'Agence du Climat permettent de cibler les automobilistes des QPV qui sont encore insuffisamment informés.
- Conclusion n°3 : un parc de véhicules de moins en moins polluant  
Le parc de véhicules diminue de 7000 unités en 2022, pour la première fois ; cette inversion de tendance est à observer dans la durée. Le renouvellement naturel de la composition du parc par Crit'Air est accéléré dans les grandes villes mais la réduction des véhicules les plus anciens est encore plus importante pour les agglomérations soumises à ZFE, dont l'Eurométropole.
- Conclusion n°4 : un accompagnement des particuliers qui touche sa cible  
L'Eurométropole a mis en place un dispositif d'aides qui a contribué au verdissement et à la diminution du parc automobile ; plus de 8000 conseils personnalisés par l'Agence du Climat, plus de 3500 aides à la conversion et une accélération ses derniers mois pour une dépense de déjà plus de 11M€. Les aides touchent leur cible, puisque 50% du montant financier aide des ménages au RFR/part inférieur à 7100€/an.



- Conclusion n°5 : un Compte mobilité qui reste peu sollicité  
Seulement 5% des ménages aidés ont fait le choix du Compte mobilité et donc de se séparer de leur véhicule ; cette décision très engageante n'a pas été suffisamment aidée par un dispositif encore trop peu connu et jugé perfectible.
- Conclusion n°6 : des aides financières qui accompagnent surtout les véhicules les plus polluants vers des véhicules essence d'occasion  
Les aides à la conversion ont surtout permis de se séparer des catégories de véhicules les plus anciennes, en cohérence avec leur objectif ; les nouveaux véhicules sont en grande majorité des véhicules essence (Crit'air1) et surtout achetés d'occasion.
- Conclusion n°7 : des acteurs économiques impactés principalement à partir des Crit'Air 2  
Les véhicules Crit'Air 3 et plus ne représentent que 11% du parc des acteurs économiques, c'est par contre l'horizon de l'interdiction des Crit'Air 2 à horizon 2028 qui les concernent et en inquiètent certains par rapport à la disponibilité et le coût des alternatives.
- Conclusion n°8 : de nouvelles solutions de mobilités qui répondent aux besoins  
L'Eurométropole de Strasbourg a déployé sur cette période des services de mobilité et des infrastructures qui ont rencontré leur public : augmentation des abonnés CTS de 26%, de l'usage des pistes cyclables de 12%...

## 4/ Une ambition qui va se poursuivre

### 4. a Le calendrier de déploiement de la ZFE-m s'adapte à la situation économique et sociale du territoire

L'amélioration de la qualité de l'air obtenue grâce aux mesures déployées sur le territoire permet aujourd'hui à l'Eurométropole d'être placée dans la catégorie des «**Territoires de vigilance ZFE-m** », c'est-à-dire qu'elle reste dans l'obligation de mettre en place une ZFE-m sans avoir de stricte contrainte de calendrier d'application.

#### La prolongation de la période d'interdiction pédagogique pour les Crit'Air 3 jusqu'au 31 décembre 2026

Ainsi, au regard de la situation économique et sociale de nombreux ménages, de l'état du parc de véhicules encore en circulation, ainsi que de l'absence de moyens de contrôles automatisés pourtant promis par l'État, l'exécutif métropolitain propose d'adapter le calendrier de déploiement **en prolongeant la période d'interdiction pédagogique sur les véhicules Crit'Air 3 jusqu'au 31 décembre 2026.**

Cette date coïncide avec la mise en place du contrôle sanction automatisé selon le dernier calendrier communiqué par l'État et à la livraison de la 2ème évaluation approfondie prévue par la délibération de 2021.

### Le maintien des mesures d'interdiction pour les véhicules Crit'Air 5 et 4

Les mesures qui concernent les interdictions de circulation et le périmètre d'application des véhicules **Crit'Air 5 et 4 restent inchangées** afin de maximiser l'amélioration de la qualité de l'air sur l'ensemble du territoire.

### Le maintien des mesures d'accompagnement et leurs évolutions

Ces deux années d'interdiction pédagogiques supplémentaires permettront de poursuivre l'accompagnement des habitant·es et professionnel·les. En effet, les **aides** liées à la ZFE-m ainsi que les **dérogations** ont démontré leur pertinence et resteront en vigueur. L'aide à la conversion pour les professionnel·les sera maintenue à l'identique.

Quant à l'aide à la conversion pour les particuliers, elle connaîtra deux évolutions début 2025 :

- Un critère de tonnage (soit une masse maximum pour le véhicule acheté, variable selon la motorisation et le nombre de places dans le véhicule) afin de favoriser des véhicules moins énergivores, moins émetteurs de gaz à effet de serre, moins polluants et moins consommateurs d'espace public ;
- L'application effective de la nécessité d'effectuer un conseil en mobilité avant l'acquisition ou la location d'un véhicule pour pouvoir bénéficier d'aides de l'Eurométropole, afin d'accompagner une réelle réflexion sur les meilleures réponses aux besoins des ménages.

### Le Compte Mobilité évolue

En complément, l'offre du Compte Mobilité sera rendue **plus visible, incitative, facile d'usage et renforcée de nouveaux services et achats possibles** (en fonction des réponses à l'appel d'offre en cours de lancement) :

- Mise en place d'une **période d'essai de 6 mois**, correspondant à l'objectif de permettre la découverte des services de mobilité avant même de se décider à céder son véhicule. Cela permettra de faciliter la décision parfois difficile de se séparer d'un véhicule après avoir vérifié que l'organisation familiale qui en découle est faisable.
- Mise en place d'un moyen de paiement simple, sous forme d'une carte de paiement créditée par l'Eurométropole ;
- Intégration de nouveaux services de mobilité dans et au-delà du périmètre de la métropole : train (TER et TGV), différentes formes de location de voitures, accès aux sessions de vélo-école ou d'autoréparation...
- Élargissement des acquisitions possibles concernant les modes actifs : tous équipements pour vélos rendus éligibles et capacité à acheter des vélos, vélos à assistance électrique et vélocargos.
- Communication renforcée sur l'existence de cette offre ;

#### **4. b L'Agence du Climat et l'Eurométropole de Strasbourg continueront d'accompagner les habitant·es et les professionnel·les**

L'Agence du Climat connaissant un succès croissant, notamment en terme de conseils en mobilité, elle a décidé de renforcer **son pôle mobilité par quatre postes supplémentaires** pour soutenir sa capacité de conseil individualisé ou collectif. L'accroissement des effectifs permettra également d'**accentuer l'accompagnement aux mobilités alternatives** de manière générale (accompagnement au changement de pratiques, itinéraires cyclables ou de transports en commun etc.).

**Les propositions d'évolution portant sur l'arrêté concerné seront soumises au grand public et aux personnes publiques associées (PPA) à l'automne dans le cadre d'une concertation réglementaire.**

**Celles portant sur la mise en œuvre de l'accompagnement et des aides associées à la ZFE nécessiteront également l'adoption d'une délibération en conseil métropolitain de fin d'année.**

#### **4. c Révolution des mobilités : actualité des projets et traitement des axes les plus pollués**

L'Eurométropole de Strasbourg poursuit également la mise en œuvre de plusieurs projets concourant à l'amélioration de la qualité de l'air, notamment sur les axes les plus pollués du territoire, et à la mise en œuvre des orientations du PLUi voté en 2016 en faveur de la baisse de la mobilité automobile, notamment auto-soliste, au profit des mobilités alternatives.

Il s'agit tout d'abord de **développer et articuler les réseaux de transports** du bassin de vie de l'agglomération et de mailler au mieux le territoire à travers principalement :

- La poursuite du renforcement du cadencement du **REMe et la politique de Pôles d'Échanges Multimodaux**, bénéficiant autant aux habitant·es et entreprises des territoires extra et intra métropolitains dans une logique de fonctionnement en réseau sur l'ensemble du bassin d'attraction métropolitain. Améliorer les déplacements périurbains à l'échelle de l'aire urbaine constitue une priorité, car ils sont à la fois les plus émetteurs de gaz à effet de serre du fait de leur longueur, les plus vulnérables à la hausse du coût de l'énergie et aux aléas des conditions de circulation, et les plus générateurs d'externalités négatives et de coûts collectifs d'aménagement. Il est donc nécessaire de relever le défi d'un report modal massif, vers les transports en commun et l'ensemble des autres modes alternatifs à l'autosolisme pour les déplacements périurbains. C'est la volonté commune de l'Eurométropole de Strasbourg et de la Région Grand Est, qui, dans le cadre du SERM avec l'Etat, partagent l'objectif de développer un réseau de transport public performant, cohérent, maillé et

hiérarchisé qui facilite la mobilité quotidienne et occasionnelle, sans dépendre comme souvent de la possession d'une automobile personnelle.

- Dans un contexte énergétique qui pèse de plus en plus fortement sur le budget des ménages, le **covoiturage** constitue une solution de mobilité pour réduire le coût des trajets, en particulier les trajets domicile/travail, tout en renforçant l'offre de service actuelle. Alternative à l'autosolisme, le covoiturage contribue à la limitation du changement climatique et à l'amélioration de la qualité de l'air tout en réduisant la congestion routière. Après la délibération du 28 juin 2023 actant la stratégie globale autour du développement du covoiturage courte distance, et notamment la plateforme de mise en relation et l'incitation financière « **Aut'hop – le covoiturage par Strasbourg.eu** », cette politique est soutenue par la création des voies réservées au covoiturage sur la M35 avec un dispositif optimisé depuis mi-juillet 2024) et l'incitation des entreprises à promouvoir le covoiturage via l'offre de service Optimix.
- La mise en service du **Tram ouest** : il s'agit de prolonger l'infrastructure de la ligne F du tram de la station « Comtes » jusqu'à l'entrée de Wolfisheim. Ce sont au total un peu moins de 4 kilomètres de lignes supplémentaires avec 8 à 9 stations supplémentaires. Ce projet est accompagné du réaménagement de la place Virgile et de la route des Romains et sera entièrement mis en service fin 2025. Un parking-relai au terminus de Wolfisheim et des pistes cyclables en site propre tout le long du tracé seront aménagés. Une passerelle piétons-cyclistes est également prévue pour 2027.
- Le projet de **Tram nord** est actuellement soumis à enquête publique ; il comprend le réaménagement de l'avenue des Vosges, de la place de Haguenau et la restructuration des principales voiries radiales de Schiltigheim. Ce projet apportera près de 5km et 9 stations supplémentaires au réseau de tramway. Avec la construction de 6,5 km de pistes cyclables le long du tracé, il devrait permettre de baisser de 18% la pollution routière liée à la circulation routière sur le périmètre du projet.
- L'accélération de la mise en œuvre des aménagements du **plan vélo** sur les axes structurants.
- En mai 2023 a été votée **une feuille de route pour une logistique urbaine durable et décarbonée** ; la collectivité y donne le cap concernant l'organisation du transport de marchandises dans la métropole. La délibération entérine les objectifs visés suite aux échanges réalisés avec les partenaires économiques et institutionnels : accompagner la décarbonation du transport de marchandises, baisser le trafic de poids-lourds, faciliter l'optimisation des activités de logistique urbaine, améliorer l'image de la logistique urbaine, baisser le bruit généré par cette activité, tout en positionnant le territoire comme



un terrain d'expérimentation. Afin de remplir ces objectifs, l'Eurométropole se mobilise.

Ces projets se cumulent à de nombreux autres pour transformer le territoire et notamment agir concrètement sur les axes identifiés par ATMO Grand Est comme les plus pollués :

- **La M35 et la M351** sur lesquelles convergent différentes actions pour réduire le trafic et les émissions de polluants : l'affectation de voies à certains usagers (voies réservées au covoiturage / aux transports collectifs), le REMe, la ZFE et les politiques d'incitation au covoiturage ou aux véhicules les moins émissifs (électrique) ;
- Les axes radiaux comme **l'avenue du Général de Gaulle et la route de Bischwiller** sur la première couronne nord concentrent des projets de renforcement de l'offre de transport, des aménagements de voiries favorables aux modes actifs et nouveaux plans de circulation se mettent en place ;
- **L'avenue du Rhin**, sur laquelle les collectivités étudient les mesures de réduction du trafic conciliant amélioration de la qualité du cadre de vie pour les riverains et préservation de l'accessibilité aux espaces économiques du Port, notamment la mise en place à titre d'expérimentation de voies réservées au covoiturage. Elles viseront à tester les conditions techniques et calendaires de faisabilité d'un réaménagement plus profond de la voie ;
- **Les boulevards** (de la place de la gare à l'avenue d'Alsace en passant par la place de Haguenau), qui seront transformés par le projet de tram Nord, verront se déployer des offres alternatives à travers de nouveaux maillages de lignes de tram multipliant les destinations possibles sans correspondance ou juste une seule, et permettront une circulation sécurisée et agréable à pied et à vélo. Ces évolutions s'inscrivent dans la continuité de l'extension de la ligne G du BHNS mise en service depuis novembre 2023 boulevard de Lyon et quai des Alpes.

## 5/ Conclusion

La collectivité se félicite des évolutions positives en termes de qualité de l'air, de parc automobile de plus en plus vertueux et de mobilités alternatives à la voiture individuelle en plein essor. Ces efforts collectifs doivent se poursuivre et se renforcer afin de continuer à améliorer la qualité de l'air et de lutter contre le dérèglement climatique. En effet, les effets négatifs de la pollution issue du trafic routier sur la santé, présentés en première partie de ce document, sont le principal fondement de la ZFE-m.

C'est par ce constat que l'Eurométropole, en accord avec les objectifs européens et nationaux en matière de qualité de l'air, maintient son ambition de tendre vers les normes préconisées par l'OMS et de réduire drastiquement les impacts sanitaires sur le territoire.

## 6/ Chiffres clés

### UNE QUALITÉ DE L'AIR ET UN PARC DE VEHICULES QUI S'AMELIORENT DANS L'EUROMÉTROPOLE

**Une baisse de 36% de concentration en NO<sub>2</sub>** à la station A35 Rempart entre 2019 et 2023.

En 2023, **7 800 habitant·es contre 220 800 en 2019** exposé·es à une concentration de plus de 20 µg/m<sup>3</sup> de NO<sub>2</sub>, seuil de la nouvelle directive européenne.

**Une diminution de 7000 véhicules immatriculés** dans l'EMS entre le 1er janvier 2022 et le 1er janvier 2023.

40% des véhicules immatriculés dans l'EMS sont Crit'Air 1 ou 0 au 1<sup>er</sup> janvier 2023 contre 22% en 2019.

### MAINTENIR LES EFFORTS ET LES AIDES

Néanmoins, **Strasbourg est la 3<sup>ème</sup> agglomération la plus polluée** après Paris et Lyon.

**92% des habitant·es** sont toujours exposé·es à plus de 10 µg/m<sup>3</sup> de NO<sub>2</sub> (valeur guide OMS).

**47 000 véhicules Crit'Air 3** encore recensés dans l'EMS au 1er janvier 2023.

### GRACE A L'ACCOMPAGNEMENT ZFE-M

**82% des foyers fiscaux** potentiellement éligibles aux aides.

Plus de **8300 conseils en mobilité** réalisés par l'Agence du climat.

Près de 3 800 véhicules interdits à termes par la ZFE-m aidés par la collectivité :  
**3 600 aides à la conversion et 195 Comptes Mobilité.**

**50% des aides** eurométropolitaines soutiennent des ménages les plus modestes (au RFR/part inférieur à 7100€/an).

**48% des véhicules** acquis via les aides sont Crit'Air 1 achetés d'occasion.

### ET AUX ALTERNATIVES DE LA REVOLUTION DES MOBILITES

REMe : **+ 650 trains par semaine** soit +30% d'offre.

Autopartage (Citiz) : **+20% de stations** dans l'EMS depuis 2019, +26% de véhicules et +60% d'abonnés entre 2019 et 2022.

Aut'hop : **32 600 voyages** depuis mars 2024.

Transport en commun urbains : **+ de 5 millions de voyages par an** réalisés en plus par rapport à 2019 soit 4% d'augmentation.

Ligne G : **+ 102% après 2 mois** de mise en service passant de 11 106 voyages par jour en octobre 2023 à plus de 22 500 voyages.

Vélo : **+ 12% de fréquentation cyclable** depuis 2019.

## 7/ Liens utiles

### Ville et Eurométropole de Strasbourg

- Site web de la collectivité : <https://www.strasbourg.eu/transports-deplacements>
- Le rapport d'évaluation complet, la synthèse des questions évaluatives, le rapport de réponses politiques sont disponibles sur :  
[https://drive.google.com/drive/folders/1hF4PApO1g2URFFMpzvt1S3-x\\_p\\_rGseR?usp=sharing](https://drive.google.com/drive/folders/1hF4PApO1g2URFFMpzvt1S3-x_p_rGseR?usp=sharing)

### ATMO Grand Est

- Site web : <https://www.atmo-grandest.eu/>

### ADEUS (Agence d'urbanisme de Strasbourg Rhin supérieur)

- Site web : <https://www.adeus.org/>

### Agence du Climat de l'Eurométropole de Strasbourg

- Site web : <https://agenceduclimat-strasbourg.eu/>