

ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS-MOBILITÉ

BILAN 2025

358

MARS 2026



MOBILITÉ



Le 1^{er} janvier 2022, l'Eurométropole de Strasbourg a mis en place sur son territoire une zone à faibles émissions-mobilité (ZFE-m) qui prévoit une restriction progressive, en fonction du Crit'Air, des véhicules motorisés.

La mise en œuvre de la mesure s'est imposée au regard des dépassements réglementaires des seuils de dioxyde d'azote (NO₂) alors récurrents sur le territoire. Elle découlait d'une obligation nationale, en application d'une directive européenne, dont l'objectif est d'améliorer la qualité de l'air.

En 2023, les concentrations de NO₂ dans l'air, mesurées sur l'Eurométropole de Strasbourg, sont passées sous les seuils réglementaires, ce qui a permis un assouplissement du calendrier d'application de la mesure. Le 17 juin 2025, l'Assemblée nationale a voté en faveur d'une suppression de l'obligation nationale imposant la mise en œuvre des ZFE-m en France, questionnant leur devenir.

La ZFE-m est encore aujourd'hui partie intégrante de la politique de mobilité globale de l'Eurométropole de

Strasbourg, la restriction qu'elle porte sur les mobilités s'accompagnant d'un accroissement de l'offre en alternatives à l'autosolisme (voies réservées sur la M35, REMe, voies cyclables...).

Cette note présente, à l'état 2025, un suivi, sur l'Eurométropole de Strasbourg, de l'évolution de la qualité de l'air et de l'équipement automobile, ainsi qu'un bilan des dispositifs d'aide accompagnant la mesure. Elle aborde également la question de l'impact de la ZFE-m sur le rayonnement de la métropole.

Contexte

La zone à faibles émissions-mobilité

L'objectif de la zone à faibles émissions-mobilité est **d'améliorer la qualité de l'air** sur le territoire en **limitant la circulation des véhicules les plus polluants** du parc motorisé. Le niveau de détérioration de la qualité de l'air par un véhicule est déterminé par son année de première immatriculation et son type de carburant, représentés par une vignette « Crit'Air » allant de 0 (ou E pour électrique) à 5 et non classé (NC). Notons qu'il n'y a pas aujourd'hui de contrôles automatiques du Crit'Air des véhicules en circulation car il n'existe pas actuellement de solutions de contrôle automatique agréées par l'État.

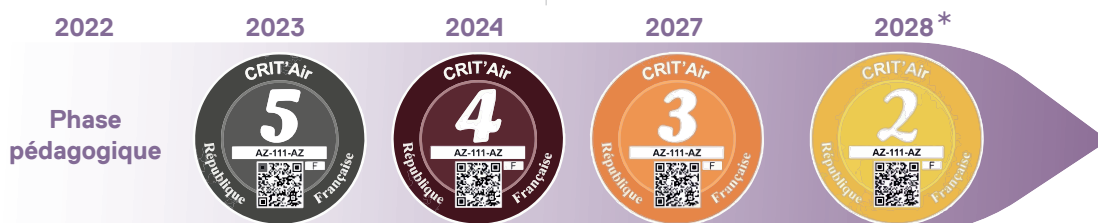
La mise en place de la ZFE-m concerne les 33 communes de l'Eurométropole de Strasbourg, à l'exception des axes qui permettent un contournement de la zone par le nord et le sud pour des trajets de transit. Elle concerne l'ensemble des véhicules : voitures particulières, véhicules utilitaires légers, poids lourds, autobus et autocars. La mesure s'applique de manière continue sur le territoire (toute l'année, tous les jours 24h/24).

Les restrictions de circulation des véhicules sont mises en place progressivement, selon le calendrier suivant :

- Restriction de circulation des véhicules de Crit'Air 5 et NC au 1^{er} janvier 2023.
- Restriction de circulation des véhicules de Crit'Air 4 au 1^{er} janvier 2024.
- Restriction de circulation des véhicules de Crit'Air 3 au 1^{er} janvier 2027.
- Restriction de circulation des véhicules de Crit'Air 2 au 1^{er} janvier 2028 (aujourd'hui actée uniquement pour les communes de Strasbourg, Schiltigheim, Ostwald et Holtzheim).

Les différentes phases de restriction de circulation sont précédées d'une **période pédagogique**, qui permet d'accompagner au changement, sans sanction financière.

CALENDRIER DE DÉPLOIEMENT DE LA ZFE-M



L'observatoire de la ZFE-m

La mise en œuvre progressive de la ZFE-m nécessite un **suivi afin d'en mesurer les effets et les impacts dans l'Eurométropole**. L'observatoire de la ZFE-m poursuit trois objectifs de suivi :

1. Observation de l'efficacité de la mesure sur **la qualité de l'air dans le territoire d'étude**.
2. Observation de l'efficacité de la mesure sur **le renouvellement du parc des transports routiers**.
3. Observation de la mise en œuvre de **l'accompagnement des publics impactés**.

Ces observations s'appuient sur le traitement d'un ensemble de données :

- Données de l'État, notamment celles du service des données et études statistiques (SDES) du Ministère de la transition écologique ;
- Données d'ATMO Grand Est, pour le suivi de la qualité de l'air ;
- Données de l'Eurométropole de Strasbourg et de l'Agence du climat, pour le suivi de l'accompagnement et des aides ;
- Données de l'Adeus, issues de l'enquête mobilité certifiée CEREMA (EMC2) de 2024.

Lors de la coconstruction initiale de la ZFE-m, la collectivité s'est engagée à réaliser des bilans annuels (objet de la présente note) dont deux évaluations approfondies - matérialisées par des rapports d'évaluation détaillée - en 2024 et 2026.

À la suite d'une amélioration de la qualité de l'air en 2023, avec **une concentration de NO₂ dans l'air qui est passée en dessous de la limite réglementaire**, la contrainte qui imposait le calendrier d'application de la mesure a pu être assouplie. Cela a donné lieu - en lien avec les observations du rapport d'évaluation détaillée de 2024 - à un **report de la date de restriction de circulation des véhicules de Crit'Air 3 du 1^{er} janvier 2025 au 1^{er} janvier 2027**.

* Valable uniquement pour les communes de : Holtzheim, Ostwald, Schiltigheim et Strasbourg

Catégories Crit'Air



Véhicules 100 % électriques et véhicules à hydrogène



Véhicules gaz et véhicules hybrides rechargeables

ESSENCE ET ASSIMILÉS



EURO 5 et 6

à partir du 1^{er} janvier 2011



EURO 4

Entre le 1^{er} janvier 2006
et le 31 décembre 2010 inclus



EURO 2 et 3

Entre le 1^{er} janvier 1997
et le 31 décembre 2005 inclus



DIESEL ET ASSIMILÉS

EURO 5 et 6

A partir du 1^{er} janvier 2011

EURO 4

Entre le 1^{er} janvier 2006
et le 31 décembre 2010 inclus

EURO 3

Entre le 1^{er} janvier 2001
et le 31 décembre 2005 inclus

EURO 2

Entre le 1^{er} juillet 1997
et le 31 décembre 2000 inclus



EURO 1 ET AVANT

Véhicules non classés pour lesquels il n'y a pas de délivrance de vignettes

Jusqu'au 31 décembre 1996

Le tableau n'est pas contractuel. Pour une information plus précise, consultez l'arrêté 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.

Pour obtenir son certificat qualité de l'air
certificat-air.gouv.fr

EXCER-001/01/2017 - AVRIL 2017

Évolution de la qualité de l'air

Trois objectifs différents

L'objectif d'amélioration de la qualité de l'air doit se comprendre à l'analyse de **trois valeurs limites** :

- **les valeurs limites actuelles** : elles sont contraignantes, pour tous les états membres de l'Union européenne (via des directives comme la Directive 2008/50/CE) ;
- **les valeurs limites 2030** : entrée en vigueur en décembre 2024, une nouvelle directive unifie les règles de l'Union européenne sur la qualité de l'air pour se rapprocher des valeurs guide de l'Organisation Mondiale de la Santé (mais sans les atteindre pleinement) ;
- **les valeurs guides de l'Organisation mondiale de la santé**, quoique non réglementaires, mais les plus protectrices pour la santé humaine.

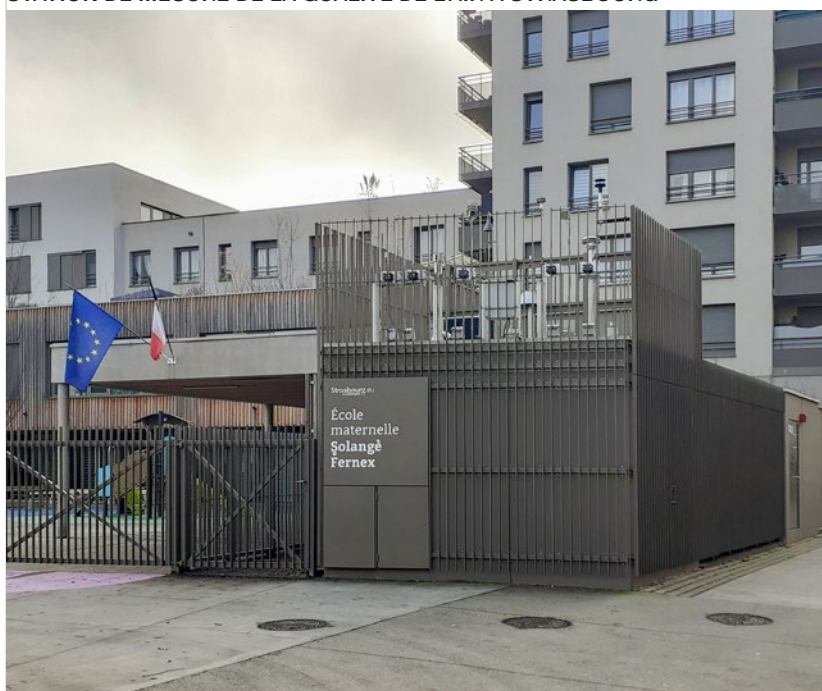
NO₂ : des progrès notables

Il convient de retenir que sur tous les points de mesure, **les concentrations de NO₂ (dioxyde d'azote) sont en diminution depuis cinq ans**.

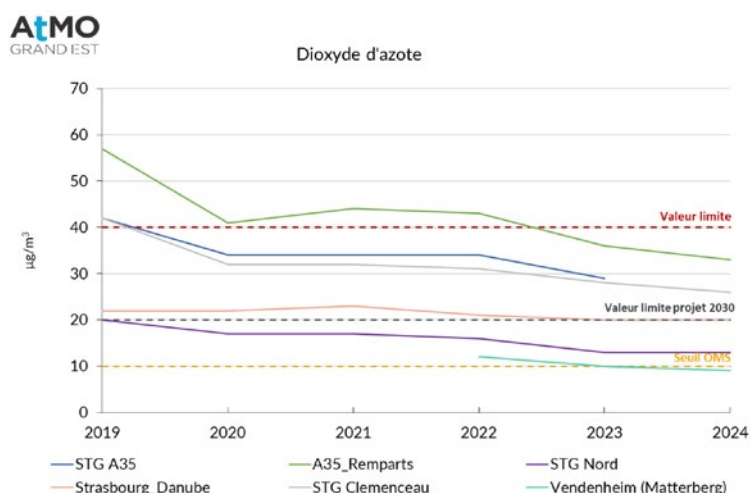
Depuis 2023, il n'y a plus aucun point de mesure en dépassement des valeurs limites de concentration de NO₂ (aujourd'hui fixées à 40 µg/m³). Néanmoins, si cette situation restait stable, deux à trois stations de mesure dépasseraient les valeurs limites qui devraient être en vigueur au sein de l'Union européenne en 2030. Ce résultat peut faire peser un **risque de contentieux européens**, même si ce futur dépassement ne concerne « que » 2 200 habitants.

Ce résultat, positif, ne doit pas occulter que la quasi intégralité de la population de l'Eurométropole de Strasbourg vit aujourd'hui avec **des concentrations de NO₂ qui dépassent la valeur guide de l'Organisation mondiale de la santé**.

STATION DE MESURE DE LA QUALITÉ DE L'AIR À STRASBOURG



ÉVOLUTION DE LA CONCENTRATION DE NO₂ DANS L'AIR SUR L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG



Evolution en % depuis 2019	A35_Remparts	Vendenheim	STG Clémenceau	STG Nord	STG Danube
NO ₂	-42%	-25%*	-38%	-35%	-9%

* Depuis 2022

Source : ATMO Grand Est, « Observatoire ZFE-m et M35 - Impact sur la qualité de l'air 2019-2024 ». Licence : ODbL 1.0.

Particules fines : également des progrès

On observe une diminution lente des concentrations en particules PM10 sur l'Eurométropole. Aucune station ne dépasse la valeur limite actuelle de 40 µg/m³, et seule la station « A35_Remparts » dépasse (très légèrement) la valeur limite de 20µg/m³ prévue à l'horizon 2030.

Ce sont davantage les PM2,5 qui devront être suivies, car si aucun habitant n'est aujourd'hui touché par des dépassements avec les valeurs limites actuelles, ils sont près de 7 000 à l'être avec celles prévues à l'horizon 2030.

NO2 et particules fines : quelles conséquences pour la santé ?

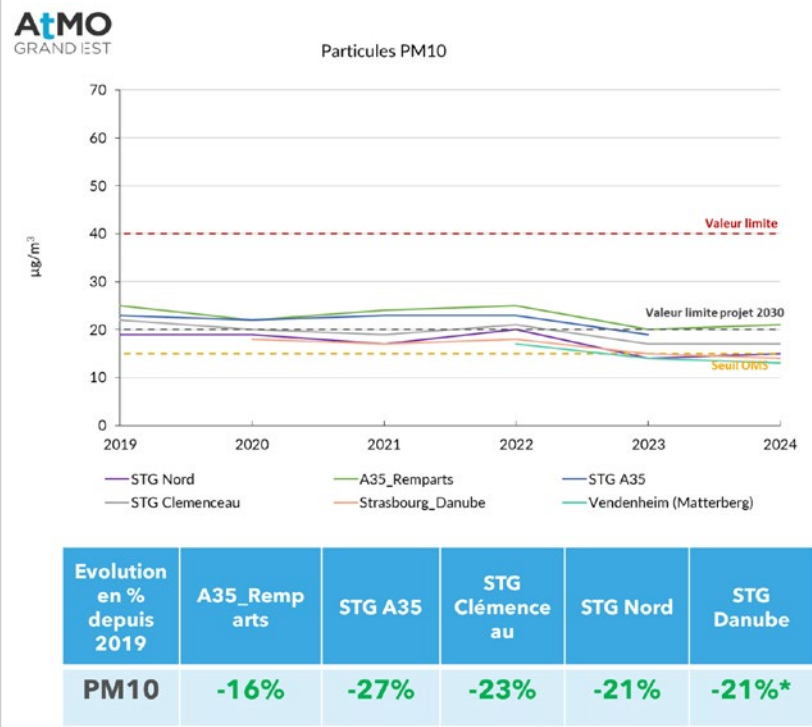
L'exposition à la pollution de l'air favorise le développement de pathologies chroniques graves, en particulier des pathologies cardiovasculaires et respiratoires ainsi que des cancers. Un nombre croissant d'études pointe également des impacts sur la reproduction, sur le développement de l'enfant, sur les maladies endocriniennes ou encore neurologiques.

Cela se traduit par une augmentation de la mortalité, une baisse de l'espérance de vie et un recours accru aux soins. Ainsi, selon Santé publique France¹, la pollution de l'air est responsable de 40 000 décès par an dus aux particules fines et 7 000 dus au NO2. Lors du premier confinement de la crise du Covid 19, la réduction des émissions aurait permis d'éviter 2 300 morts.

Ainsi, la mise en œuvre de la ZFE-m répond encore à un impératif européen et national d'amélioration de la qualité de l'air, compte tenu de l'impact important de la pollution de l'air sur la santé publique.

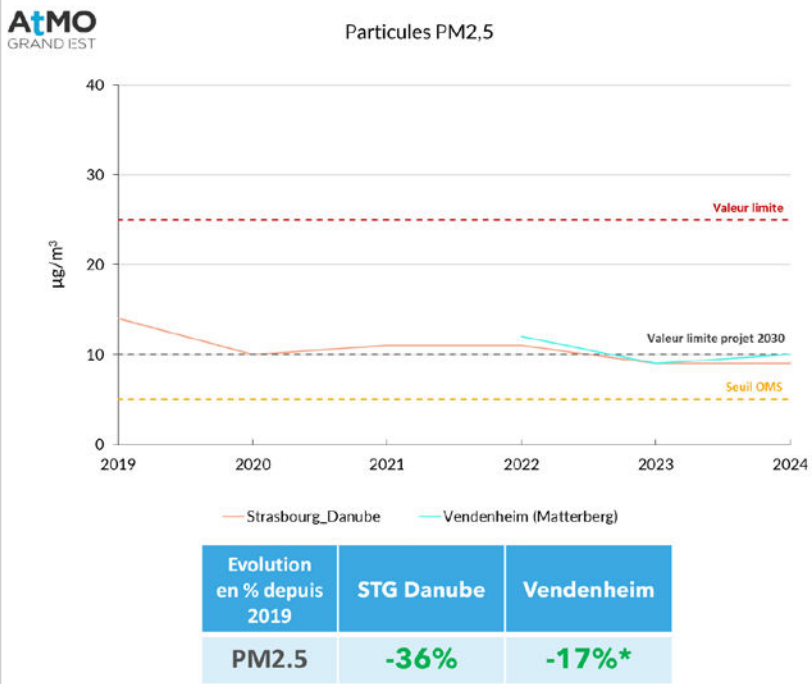
1. Rapport 2021 « Pollution de l'air ambiant : nouvelles estimations de son impact sur la santé des Français », disponible à : <https://www.santepubliquefrance.fr/presse/2021/pollution-de-l-air-ambiant-nouvelles-estimations-de-son-impact-sur-la-sante-des-francais>

ÉVOLUTION DE LA CONCENTRATION DE PM10 DANS L'AIR SUR L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG



Source : ATMO Grand Est, « Observatoire ZFE-m et M35 - Impact sur la qualité de l'air 2019-2024 ». Licence : ODbL 1.0.

ÉVOLUTION DE LA CONCENTRATION DE PM2,5 DANS L'AIR SUR L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG



Source : ATMO Grand Est, « Observatoire ZFE-m et M35 - Impact sur la qualité de l'air 2019-2024 ». Licence : ODbL 1.0.

Un ensemble de mesures en faveur de la qualité de l'air

La ZFE-m s'inscrit dans un ensemble de mesures menées en faveur d'une décarbonation des déplacements :

interdiction des flux de transit des poids lourds sur la M35 depuis 2021, Réseau express métropolitain européen, renforcement de l'offre en transports collectifs urbains, Plan vélo 2021-2026, Schéma directeur des mobilités décarbonées, déploiement d'infrastructures et de soutien au covoiturage, développement de l'autopartage, réduction de la place de la voiture en ville, etc.

L'amélioration de la qualité de l'air sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg est donc le fruit d'un ensemble de projets complémentaires dans le champ de la mobilité et en dehors (habitat, réseaux de chaleur, industrie...). Au-delà de ces actions locales, l'impact sur la qualité de l'air de tendances d'ordre plus structurel (économique, social, éventuellement climatique...) reste difficile à évaluer. Gardons également à l'esprit qu'une partie de la pollution de l'air mesurée sur l'Eurométropole de Strasbourg n'est pas générée sur le territoire.

Ensemble des mesures mises en place sur la M35

■ Interdiction de transit poids lourds

voie interdite aux poids lourds en transit (arrêté "A355")

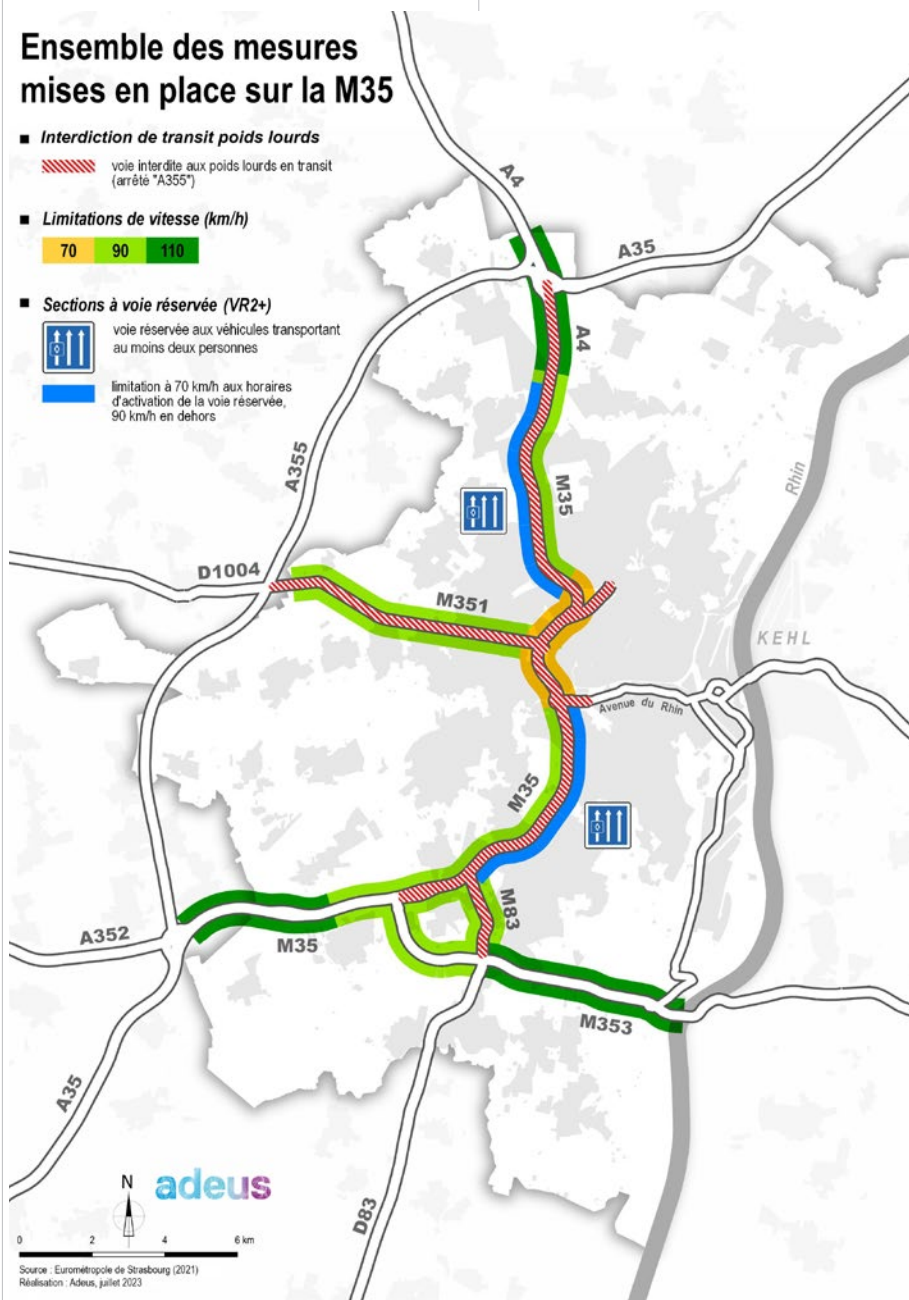
■ Limitations de vitesse (km/h)

70 90 110

■ Sections à voie réservée (VR2+)

voie réservée aux véhicules transportant au moins deux personnes

limitation à 70 km/h aux horaires d'activation de la voie réservée, 90 km/h en dehors



Évolution du parc de véhicules

L'un des premiers impacts attendus de la mise en œuvre de la ZFE-m concerne l'évolution du parc automobile. Celle-ci s'inscrit dans des **tendances favorables**.

Un nombre de véhicules stable dans l'Eurométropole de Strasbourg

Au 1^{er} janvier 2025, le nombre de véhicules immatriculés dans l'Eurométropole de Strasbourg est en légère baisse de 0,6 % par rapport au 1^{er} janvier 2022, date d'entrée en vigueur de la ZFE-m.

Historiquement, le nombre de véhicules a augmenté avec la population jusqu'en 2020, puis s'est stabilisé avant de diminuer en 2022. Depuis le 1^{er} janvier 2023, le nombre de véhicules semble se stabiliser.

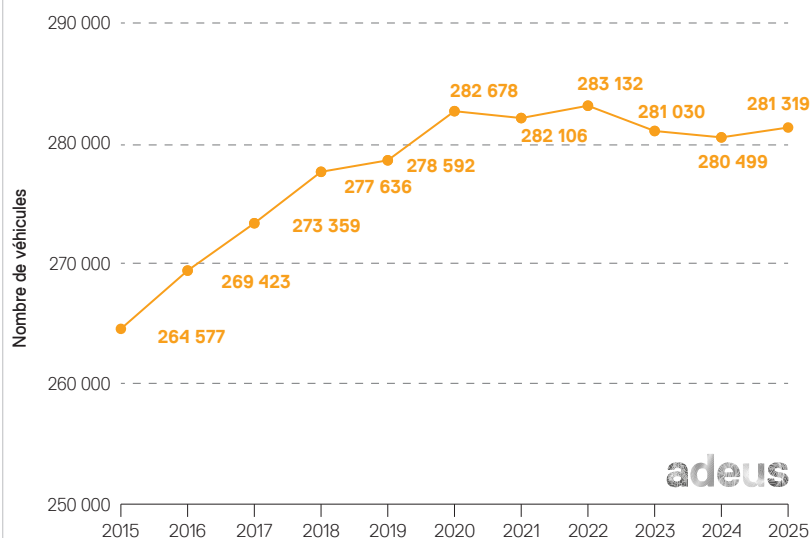
Notons qu'une stabilité du nombre total de véhicules dans un contexte de croissance démographique des ménages traduit une diminution de la motorisation de ces derniers.

Un parc de véhicules en cours de renouvellement

Le parc de véhicules immatriculés dans l'Eurométropole de Strasbourg se renouvelle au profit de véhicules moins polluants. Le nombre de véhicules de Crit'Air 2, 3, 4, 5 et non classé diminue au profit d'une hausse du nombre de véhicules de Crit'Air 1 et 0 (dédiésélisation du parc). Entre le 1^{er} janvier 2022 (mise en œuvre de la ZFE-m) et le 1^{er} janvier 2025, la part des véhicules de Crit'Air 0 et 1 dans l'ensemble du parc a augmenté de 12 points. Sur cette même période, le volume de véhicules de Crit'Air 3 a diminué de 27 % et celui des véhicules actuellement restreints par la ZFE-m de 50 % (Crit'Air 4, 5 et non classé).

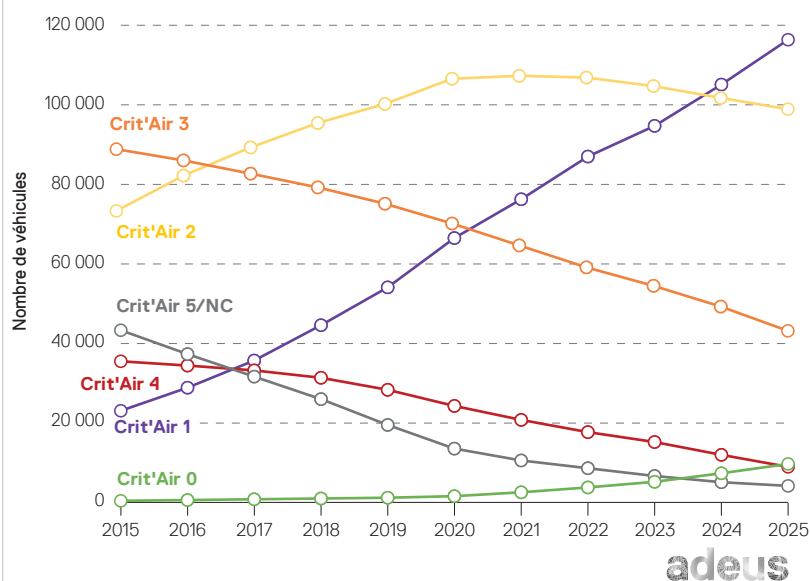
Si cette évolution tient principalement d'une **modernisation naturelle du parc automobile**, elle apparaît **accélérée par la présence d'une ZFE-m**.

ÉVOLUTION ANNUELLE DU NOMBRE DE VÉHICULES
DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG



Source : SDES (données au 1^{er} janvier 2025)

ÉVOLUTION ANNUELLE DU NOMBRE DE VÉHICULES PAR VIGNETTE CRIT'AIR
DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG



Source : SDES (données au 1^{er} janvier 2025)

Un renouvellement du parc de véhicules qui reste en retard par rapport au calendrier de la ZFE-m

Les évolutions positives concernant le parc de véhicules immatriculés dans l'Eurométropole de Strasbourg restent cependant **en retard par rapport au calendrier de la mesure**. Bien que la part des véhicules dont la circulation est aujourd'hui restreinte par la ZFE-m (Crit'Air 4, 5 et non classé) apparaisse faible (5 % du parc), celle des Crit'Air 3, dont la restriction est prévue au 1^{er} janvier 2027, reste non négligeable (15 % du parc, soit un peu plus de 43 000 véhicules).

L'EMC² montre que 18 % des ménages eurométropolitains possèdent au moins un véhicule de Crit'Air 3, 4, 5 ou non classé et qu'ils sont 12 % à posséder uniquement ces catégories de véhicule.

L'absence de contrôles systématiques du Crit'Air des véhicules en circulation ne favorise pas les pleins effets de la mesure.

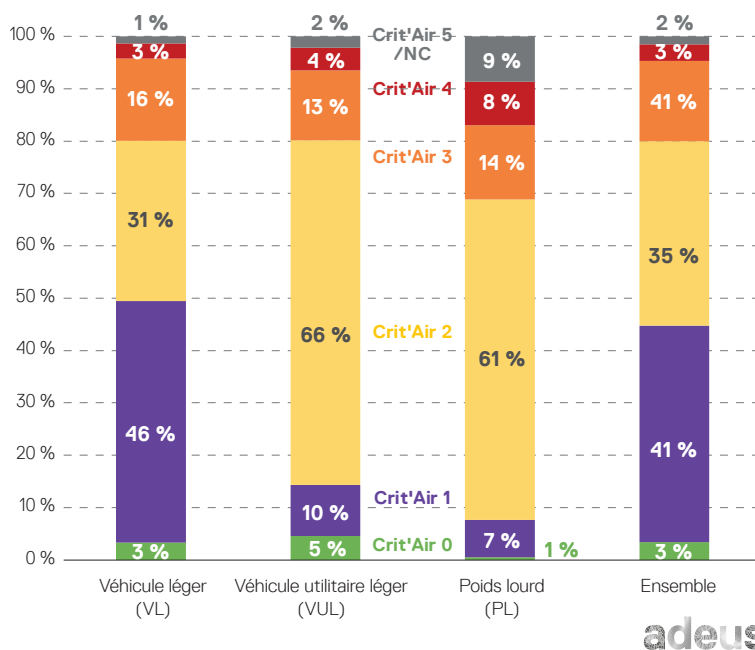
L'équipement en véhicules de Crit'Air 2 est encore important

Bien que leur nombre soit en diminution continue, les véhicules de Crit'Air 2 représentent encore 35 % du parc de véhicules immatriculés dans l'Eurométropole de Strasbourg (99 000 véhicules).

L'EMC² montre que 43 % des ménages eurométropolitains possèdent au moins un véhicule de Crit'Air 2, 3, 4, 5 ou non classé et qu'ils sont 35 % à posséder uniquement ces catégories de véhicules.

Par ailleurs, **le renouvellement des Crit'Air 2 apparaît présenter une plus grande complexité pour les véhicules utilitaires légers** (66 % sont des Crit'Air 2) **et les poids lourds** (61 % sont des Crit'Air 2), encore majoritairement diésélisés et disposant d'alternatives limitées.

RÉPARTITION CRIT'AIR DU PARC DE VÉHICULES DANS L'EUROMÉTROPOLE AU 1^{ER} JANVIER 2025



Source : SDES (données au 1^{er} janvier 2025)

ÉQUIPEMENT DES MÉNAGES DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Nombre de ménages : 239 000

Part des ménages possédant :

- ➔ au moins un véhicule de Crit'Air 4, 5 ou non classé : 4 %
- ➔ au moins un véhicule de Crit'Air 3, 4, 5 ou non classé : 18 %
- ➔ au moins un véhicule de Crit'Air 3 : 14 %
- ➔ au moins un véhicule de Crit'Air 2, 3, 4, 5 ou non classé : 43 %
- ➔ uniquement des véhicules de Crit'Air 4, 5 ou non classé : 2 %*
- ➔ uniquement des véhicules de Crit'Air 3, 4, 5 ou non classé : 12 %*
- ➔ uniquement des véhicules de Crit'Air 2, 3, 4, 5 ou non classé : 35 %*
- ➔ uniquement des véhicules de Crit'Air 0, 1 ou 2 : 49 %*
- ➔ uniquement des véhicules de Crit'Air 0 ou 1 : 25 %*
- ➔ aucun véhicule motorisé : 29 %
- ➔ au moins un véhicule de Crit'Air inconnu : 6 %

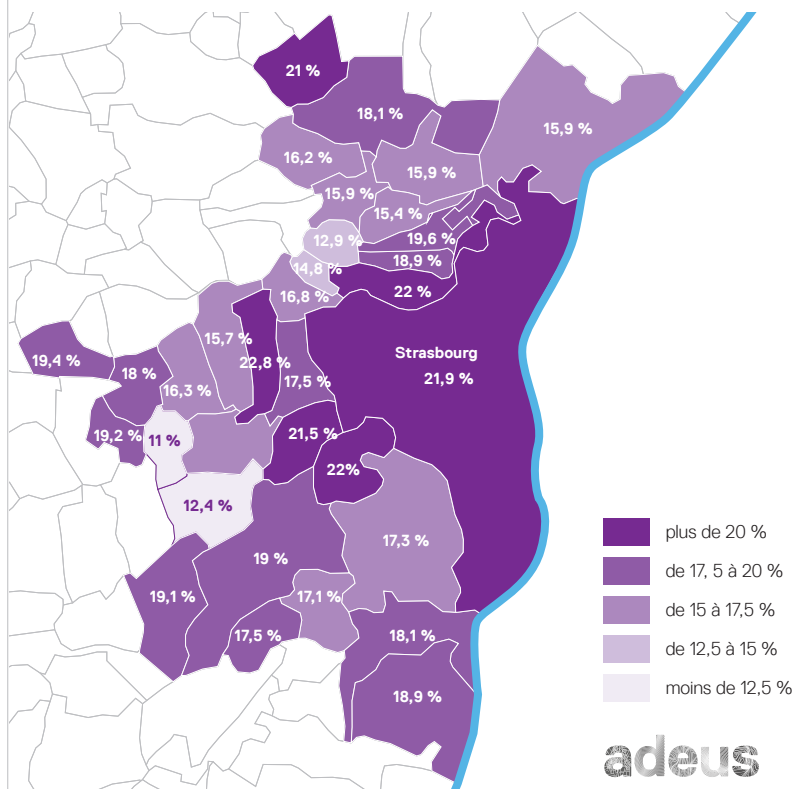
*Les ménages possédant des véhicules de Crit'Air inconnus dans l'enquête sont exclus

Source : EMC² 2024-2025 BM Nord Alsace – Adeus

Un parc de véhicules qui diffère d'une commune à l'autre

L'état du parc de véhicules n'est pas uniforme d'une commune à l'autre dans l'Eurométropole de Strasbourg. La part de véhicules dont la circulation est aujourd'hui restreinte (Crit'Air 4, 5 et non classé) est très faible partout, mais varie néanmoins de 2,6 % à 7,2 %. Si l'on ajoute les véhicules Crit'Air 3 on constate que la part de véhicules à la circulation prochainement restreinte est généralement proche de 18-20 % pour la majorité des communes. Seules Entzheim, Hangenbieten, Niederhausbergen et Mittelhausbergen ont une proportion de ces véhicules inférieure à 15 %, ces deux dernières communes ayant les revenus médians par ménage parmi les plus élevés de la métropole. Notons que d'autres communes, dont les habitants ont des revenus médians élevés (comme La Wantzenau), ne font pas partie de cette catégorie. Ainsi, s'il semble y avoir une corrélation entre revenus médians des communes et état du parc, celle-ci est loin d'être automatique et est bien plus complexe.

PART DES VÉHICULES DE CRIT'AIR 3, 4, 5 OU NON CLASSÉ
DANS CHAQUE COMMUNE DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

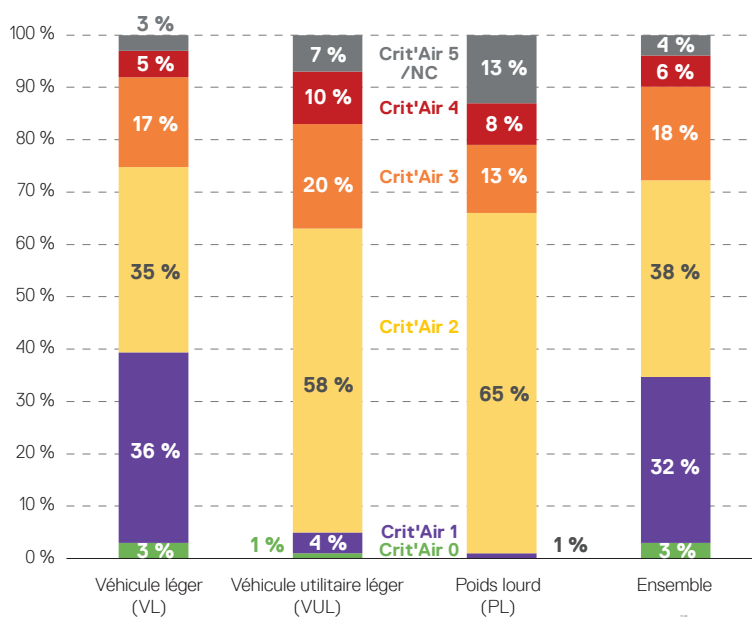


Tendances dans le reste du Bas-Rhin

Le Bas-Rhin hors Eurométropole de Strasbourg présente **un parc de véhicules qui s'inscrit dans les tendances des territoires en dehors des grandes agglomérations** : le nombre de véhicules reste en croissance d'année en année (+2,5 % de voitures légères depuis 2022) et la modernisation du parc est moins avancée que dans l'Eurométropole de Strasbourg.

Le territoire, bien qu'extérieur au périmètre d'application de la ZFE-m, appartient au bassin de vie de l'Eurométropole de Strasbourg et est donc directement concerné par la mesure.

RÉPARTITION CRIT'AIR DU PARC DE VÉHICULES
DANS LE BAS-RHIN HORS EUROMÉTROPOLE AU 1^{ER} JANVIER 2025



Tendances dans le reste de la France

Dans l'ensemble de la France, le nombre de voitures légères est en hausse de 2,4 % depuis le 1^{er} janvier 2022. De manière générale, on observe une tendance à la hausse du nombre de véhicules en dehors des grandes agglomérations, et à la stabilité dans les grandes agglomérations.

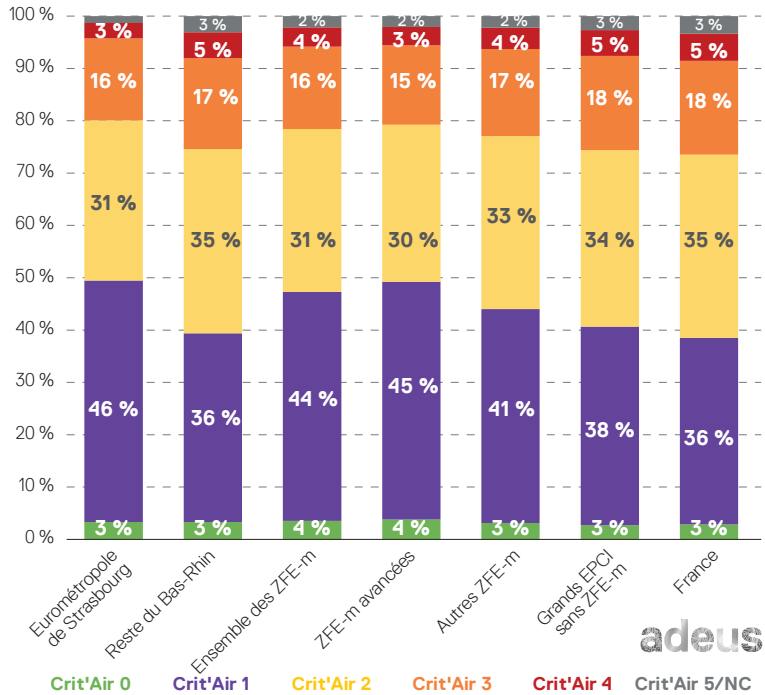
Parmi les grandes agglomérations, celles qui disposent d'une ZFE-m présentent en général un parc de véhicules plus « propres » que celles n'en disposant pas. Dans la plupart des cas, parmi les grandes agglomérations disposant d'une ZFE-m, celles qui restreignent le plus la circulation (a minima la circulation des Crit'Air 4, 5 et non classé) ont un niveau de modernisation du parc plus avancé que les autres.

Parmi toutes ces grandes agglomérations françaises, l'Eurométropole de Strasbourg est celle qui a la proportion de Crit'Air 0 et 1 la plus importante, avec 49,5 % ... juste derrière la Métropole du Grand Paris (53 %).

Quel rôle de la ZFE-m dans la modernisation du parc de véhicules ?

Les observations partagées précédemment laissent penser à un effet direct et positif des ZFE-m dans la modernisation des parcs de véhicules. Néanmoins, celui-ci est à relativiser pour deux raisons. D'une part, l'évolution du parc automobile est également le fruit de tendances structurelles variées (économiques, sociales, politiques, ...) et d'autre part, il existe un contexte urbain voire métropolitain qui favorise, probablement aussi, la modernisation du parc (par exemple, les faibles distances parcourues au quotidien pourraient favoriser l'acquisition de véhicules plus petits). Si la ZFE-m semble jouer un rôle dans la modernisation du parc, elle ne saurait en être le seul moteur.

RÉPARTITION CRIT'AIR DU PARC DE VÉHICULES
DANS LE BAS-RHIN HORS EUROMÉTROPOLE AU 1^{ER} JANVIER 2025



Source : SDES (données au 1^{er} janvier 2025)

Niveau de restriction	Agglomération
Restrictions : Crit'Air 3,4,5 et non classé	Lyon
Phase pédagogique : Crit'Air 3 Restrictions : Crit'Air 4,5 et non classé	Grenoble, Montpellier, Paris, Strasbourg
Restrictions : Crit'Air 4,5 et non classé	Aix-Marseille, Reims, Rouen, Toulouse
Restrictions : Crit'Air non classé	Angers, Annecy, Annemasse, Caen, Le Havre, Lille, Nantes, Nîmes, Pau, Rennes
Phase pédagogique : Crit'Air non classé	Bordeaux, Dijon
Autres restrictions ne s'appliquant pas aux voitures particulières	Clermont-Ferrand, Nancy, Nice, Saint-Etienne

Source : mieuxrespirerenville.gouv.fr (données au 1^{er} janvier 2025)

Fréquentation de l'Eurométropole de Strasbourg

Le bassin de mobilité nord Alsace, construit autour de la centralité eurométropolitaine, correspond au territoire du Bas-Rhin auquel s'ajoutent un EPCI haut-rhinois ainsi que trois EPCI mosellans. Il compte près de 1 230 000 habitants.

La ZFE-m n'est pas un frein à la fréquentation de l'Eurométropole de Strasbourg

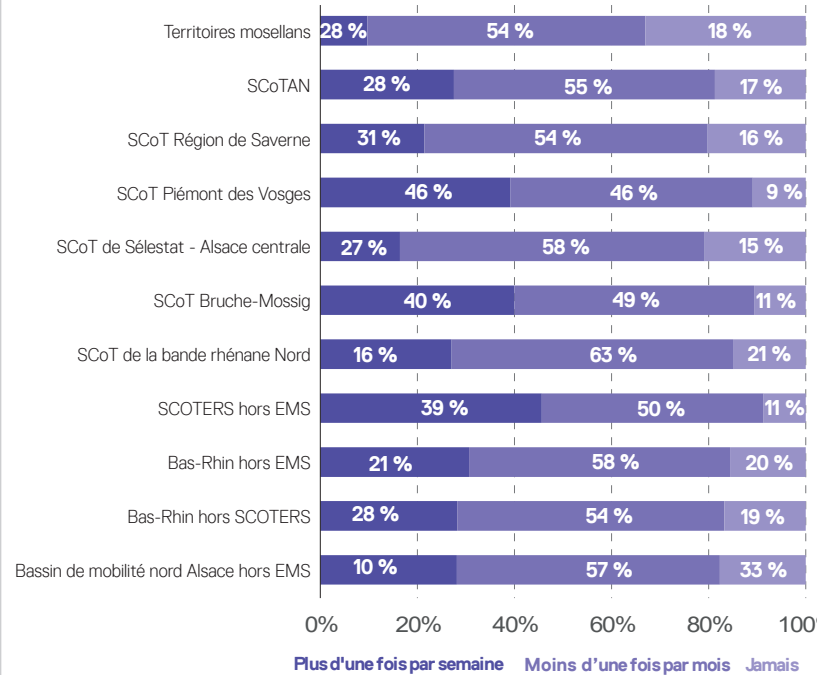
L'Eurométropole de Strasbourg rayonne dans l'ensemble du bassin de mobilité nord Alsace : **82 % des habitants non eurométropolitains du bassin de mobilité nord Alsace fréquentent l'Eurométropole de Strasbourg**. Les trois quarts y accèdent principalement en voiture et sont donc directement concernés par la ZFE-m (le quart restant privilégie les transports en commun).

Plus un territoire est proche de l'Eurométropole de Strasbourg, plus ses habitants la fréquentent régulièrement.

Un « Pass ZFE » adapté au rayonnement de l'Eurométropole de Strasbourg

Le « Pass ZFE 24H » (dérogation de circulation de 24 heures au sein de la ZFE-m qui peut être utilisée 24 fois par an, mise en place par l'Eurométropole de Strasbourg) apparaît correctement dimensionné par rapport aux besoins de fréquentation du territoire. Environ **deux tiers des habitants** non-eurométropolitains du bassin de mobilité nord Alsace qui fréquentent l'agglomération strasbourgeoise la fréquentent moins de 24 fois par an.

FRÉQUENCE DE VENUE DANS L'EUROMÉTROPOLE DES HABITANTS NON-EUROMÉTROPOLITAINS DU BASSIN DE MOBILITÉ NORD-ALSACE



Source : EMC² 2024 - Sont considérées uniquement les personnes de 16 ans et plus

Des déplacements majoritairement respectueux de la ZFE-m

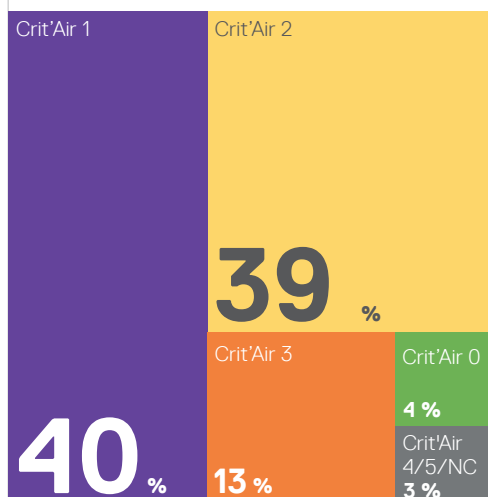
Les déplacements automobiles représentent 40 % de l'ensemble des déplacements quotidiens en lien avec l'Eurométropole de Strasbourg des habitants du bassin de mobilité nord Alsace. Les déplacements en lien avec l'Eurométropole de Strasbourg comprennent les déplacements internes à l'Eurométropole ainsi qu'à destination ou au départ de la métropole.

Sur un jour type de semaine, seul **3 % de ces déplacements automobiles le sont avec un véhicule déjà restreint par la ZFE-m** (Crit'Air NC, 5 et 4) et 13 % se font avec un véhicule de Crit'Air 3. Ces chiffres montrent que **les véhicules les plus polluants ont tendance à moins circuler que les autres.**

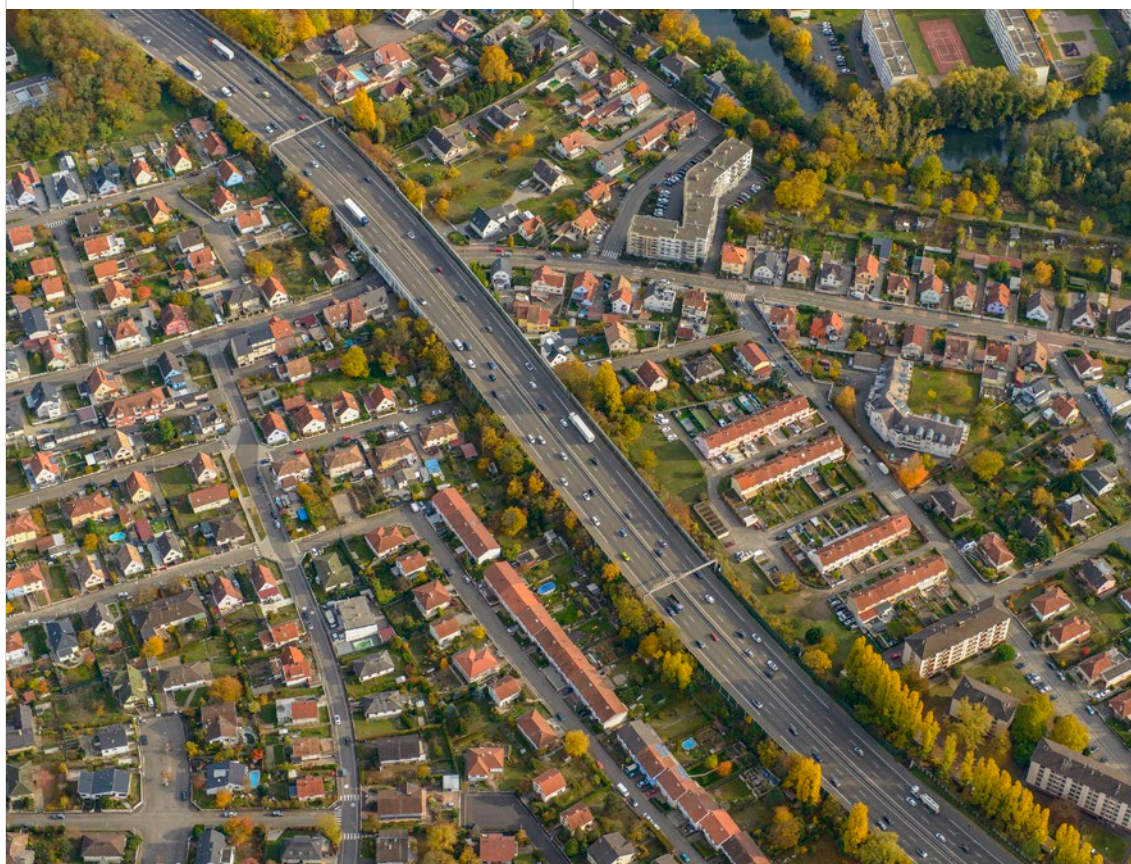
La mise en œuvre de la ZFE-m n'est donc pour l'instant pas un frein à la fréquentation de l'Eurométropole. Cette question se posera avec davantage d'acuité, si la restriction de circulation concernait les Crit'Air 3 et plus encore les Crit'Air 2.

RÉPARTITION CRIT'AIR DES VÉHICULES À DISPOSITION DES MÉNAGES QUI CIRCULENT EN LIEN AVEC L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG SUR UNE JOURNÉE

HABITANTS DU BASSIN DE MOBILITÉ NORD ALSACE



Source : EMC² 2024 - Pratiques de mobilité la veille de l'enquête ; données sur jours ouvrés



Accompagnement des publics impactés

Quels dispositifs d'accompagnement ?

Des dispositifs d'accompagnement ont été mis en place par l'Eurométropole de Strasbourg pour aider les résidents à s'adapter à la ZFE-m.

Pour les particuliers résidents de la métropole, deux aides financières sont proposées : **une aide à la conversion** sous condition de ressources pour l'achat d'un véhicule de Crit'Air 1 ou 0 et **un compte mobilité** pour accompagner un changement modal.

Pour les entreprises du territoire, deux aides financières sont également proposées : **une aide à la conversion** et une **aide aux projets innovants** (appel à projets START-ZFE).

À noter que **ces dispositifs sont indépendants des éventuelles aides de l'Etat ou de la Région**, et peuvent être complémentaires.

Les particuliers et entreprises de l'Eurométropole de Strasbourg peuvent bénéficier d'un **conseil en mobilité décarbonée**, réalisé par l'**Agence du climat**. Il permet aux bénéficiaires d'avoir une vision large des solutions de mobilités qui sont disponibles et adaptées à leur situation. À date du 11 décembre 2025, et depuis 2021, **un total de 11 978 conseils en mobilité à des particuliers et 344 à des professionnels ont été réalisés par l'Agence du climat**. Le conseil en mobilité est un acte obligatoirement préalable à toute demande d'aide financière.

Des **dérogations de circulation spécifiques** existent pour certains véhicules, notamment ceux répondant à un intérêt général. Un « **Pass ZFE 24h** » est également disponible et permet de circuler jusqu'à 24 jours par an dans la ZFE-m avec un véhicule interdit, y compris pour les non-résidents.

L'Eurométropole de Strasbourg a par ailleurs mené plusieurs **campagnes de communication** pour faire connaître la ZFE-m. Une **campagne de sensibilisation ciblant les quartiers prioritaires de la ville** a également été menée avec le concours de l'association **Mobilex** et de l'**Agence du climat** (actions « d'aller vers »).

Qui bénéficie des aides financières ?

81 % des foyers fiscaux eurométropolitains sont éligibles aux aides financières de l'Eurométropole de Strasbourg. Ces aides bénéficient dans des proportions proches (en proportion du nombre de foyers fiscaux éligibles) aux résidents de Strasbourg, à ceux de la 1^{re} couronne et à ceux de la 2^{de} couronne. **80 % des bénéficiaires des aides financières appartiennent à un foyer fiscal de catégorie 1 ou 2**, qui représentent les foyers les plus modestes éligibles. Le montant des aides décroît à mesure que la catégorie de revenu fiscal de référence augmente.

À date du 5 novembre 2025, **6 823 ménages** avaient bénéficié des aides à la conversion ou du compte mobilité pour un montant total d'aides accordées de **21 664 529 €**.

À cette même date, **82 entreprises** avaient bénéficié des aides à la conversion pour un montant total d'aides accordées de **360 000 €**.

À ces aides s'ajoute le soutien financier apporté aux entreprises lauréates des appels à projets **START-ZFE**. Pour l'ensemble des trois éditions (2023, 2024 et 2025) ce sont **539 930 € de soutien** qui ont été attribués à un total de **24 entreprises lauréates** (offreurs de solutions et professionnels engagés).

CONSEIL EN MOBILITÉ



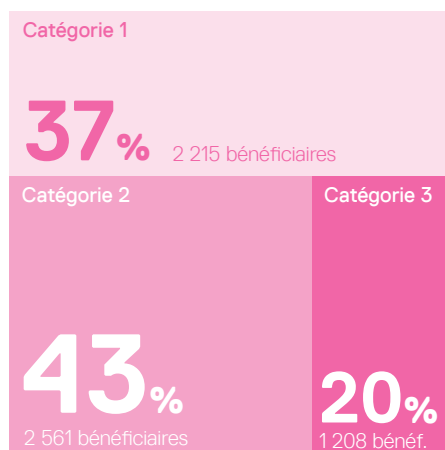
Photo : Agence du climat

Aides financières aux particuliers

RÉPARTITION DES DEMANDES ACCEPTÉES PAR L'EUROMÉTROPOLE EN 2022
SELON LE REVENU FISCAL DE RÉFÉRENCE PAR PART FISCALE

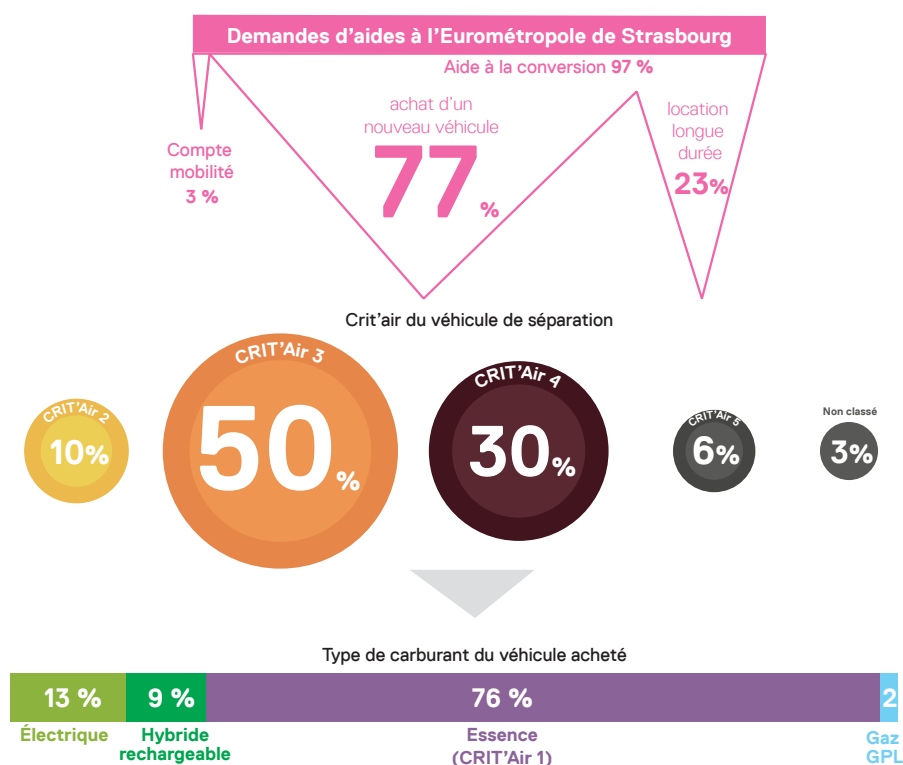
6 823
bénéficiaires de l'aide à la conversion
ou du compte mobilité
(à date du 5 novembre 2025)

21 664 529 €
accordés par
l'Eurométropole de Strasbourg
pour les demandes
(à date du 5 novembre 2025)



Source : Eurométropole de Strasbourg, 2025

QUEL USAGE PAR LES BÉNÉFICIAIRES ?



Source : Eurométropole de Strasbourg, 2025

CATÉGORIES DES FOYERS FISCAUX

Catégories des foyers fiscaux	RFR/Part				Montant d'aide maximal qui peut être attribué	Part et nombre de bénéficiaires
	d'octobre 2021 à décembre 2023	de janvier 2024 à mai 2024	de juin 2024 à décembre 2024	depuis janvier 2025		
1	Inférieur à 6 300 €	Inférieur à 6 358 €	Inférieur à 7 100 €	Inférieur à 7 500 €	Jusqu'à 4 000 €	37 % des bénéficiaires 2 215 ménages
2	Compris entre 6 300 € et 13 489 €	Compris entre 6 358 € et 14 089 €	Compris entre 7 100 € et 15 400 €	Compris entre 7 500 € et 16 300 €	Jusqu'à 3 000 €	43 % des bénéficiaires 2 561 ménages
3	Compris entre 13 489 € et 20 966 €	Compris entre 14 089 € et 22 983 €	Compris entre 15 400 € et 24 900 €	Compris entre 16 300 € et 26 200 €	Jusqu'à 2 000 €	20 % des bénéficiaires 1 208 ménages

Source : Eurométropole de Strasbourg, 2025



Conclusion et enjeux

L'amélioration de la qualité de l'air est la raison d'être des ZFE-m. Les observations faites sur l'Eurométropole de Strasbourg vont dans le bon sens. Les concentrations des polluants mesurées dans l'air diminuent d'année en année ; elles restent toutefois encore supérieures aux recommandations de l'Organisation mondiale de la santé. Si les incertitudes sur le devenir des ZFE-m sont levées et que la mesure est maintenue, alors la question du contrôle effectif du Crit'Air des véhicules en circulation deviendra centrale.

On observe, dans l'Eurométropole de Strasbourg, une « dédiésélisation » progressive du parc automobile et une stabilisation du nombre de véhicules. Si ces tendances positives s'observent également à l'échelle nationale dans les territoires urbains, elles apparaissent en moyenne plus avancées dans les territoires disposant d'une ZFE-m. L'Eurométropole de Strasbourg est, après la Métropole du Grand Paris, la métropole présentant le parc de voitures particulières le plus modernisé (part des Crit'Air 0 et 1). Ces améliorations sont toutefois à nuancer : le renouvellement du parc automobile reste en retard par rapport au calendrier de la ZFE-m.

La ZFE-m ne peut expliquer seule les bons résultats observés. Celle-ci s'inscrit dans un ensemble de mesures en faveur de la qualité de l'air : interdiction des flux de transit des poids lourds sur la M35 depuis 2021, Réseau express métropolitain européen, renforcement de l'offre en transports collectifs urbains, plan vélo 2021-2026, schéma directeur des mobilités décarbonées, déploiement d'infrastructures et de soutien au covoiturage, développement de l'autopartage, réduction de la place de la voiture en ville, etc. Par ailleurs, d'autres secteurs que la mobilité (habitat, réseaux de chaleur, industrie...) et des tendances structurelles (économiques, sociales, climatiques...) peuvent participer à ces résultats.

Une des spécificités majeures de la mise en œuvre de la ZFE-m par l'Eurométropole de Strasbourg est le souci permanent qui l'a guidée d'accompagner les populations directement concernées à l'aide de l'Agence du climat. Depuis la mise en œuvre de la ZFE-m, l'Agence du climat a réalisé plus de 12 000 conseils en mobilité. À ce jour, près de 7 000 ménages et une centaine d'entreprises ont été aidés financièrement par l'Eurométropole de Strasbourg.



Pour aller plus loin :

- [Évaluation de la ZFE-m Eurométropole de Strasbourg : Rapport détaillé 2024](#), Adeus, septembre 2024
- [Évaluation de la ZFE-m Eurométropole de Strasbourg : Résumé non technique](#), Adeus, septembre 2024
- [Évaluation des mesures mises en œuvre sur la M35 à la mise en service de l'A355 : rapport de synthèse n°3](#), Adeus, octobre 2025
- [Observatoire des mobilités : Les derniers chiffres sur la mobilité](#), Adeus, mars 2025
- [Zone à faibles émissions mobilité \(ZFE-m\) - Dossier de consultation réglementaire : étude des impacts environnementaux, sanitaires et socio-économiques](#), Eurométropole de Strasbourg, Adeus et Atmo



L'agence
d'urbanisme
de Strasbourg
Rhin supérieur

Directeur de publication : **Pierre Laplane, directeur général** Responsable éditorial : **Yves Gendron, directeur général adjoint**
Équipe projet : **Elias Alaoui (chef de projet), Benoit Vimbert, Hyacinthe Blaise**
Avec la collaboration de : **Clémentine Nicolas (Eurométropole de Strasbourg)**
PP 2025 - N° projet : **1.1.5**
Photos : **Elias Alaoui, Jean Isenmann** - Mise en page : **Jean Isenmann**
© Adeus - Numéro ISSN 2109-0149
Notes et actualités de l'urbanisme sont consultables sur le site de l'Adeus www.adeus.org