

COMMUNE DE LAMPERTHEIM

Arrondissement
de Strasbourg-Campagne

EXTRAIT DU PROCES-VERBAL
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Nombre de conseillers

élus :
.....23.....

Conseillers en
fonction :
.....23.....

Conseillers
présents :
.....20.....

Séance ordinaire du 16 septembre 2026

Sous la présidence de Murielle FABRE, Maire

+ 3 procurations de vote

Point 12 : Motion – ZFE : POUR UN MORATOIRE ET LE RETOUR AU RÉEL

Le Conseil municipal de Lampertheim réaffirme son attachement à l'amélioration de la qualité de l'air et à la protection de la santé de nos concitoyens.

L'objectif n'est donc pas en cause. C'est la pertinence, la proportionnalité et l'automatisme du dispositif actuel de ZFE qui doivent aujourd'hui être réinterrogées.

La Zone à faibles émissions-mobilité de l'Eurométropole de Strasbourg a été mise en œuvre à compter du 1er janvier 2022 dans un contexte marqué notamment par des dépassements récurrents des seuils réglementaires de dioxyde d'azote (NO₂).

Or, quatre ans plus tard, les données ont significativement évolué.

Le bilan 2025 de la ZFE publié par l'ADEUS en mars 2026 établit que les concentrations de NO₂ diminuent sur l'ensemble des points de mesure depuis cinq ans et que, depuis 2023, aucun point de mesure de l'Eurométropole ne dépasse plus la valeur limite réglementaire actuelle de 40 µg/m³.

Cette amélioration avait d'ailleurs déjà conduit l'Eurométropole à reporter de deux ans l'interdiction des véhicules Crit'Air 3, initialement prévue au 1er janvier 2025 et désormais programmée au 1er janvier 2027.

Les particules fines connaissent également une évolution favorable : aucune station ne dépasse actuellement la valeur limite réglementaire applicable aux PM₁₀.

Ces résultats ne signifient évidemment pas que l'effort en faveur de la qualité de l'air doit cesser. Les nouvelles normes européennes applicables à l'horizon 2030 seront plus exigeantes et doivent être anticipées.

Mais ils démontrent que la situation qui avait justifié le calendrier initial de la ZFE n'est plus celle que nous connaissons aujourd'hui.

L'évolution du parc automobile est tout aussi significative.

Entre le 1er janvier 2022 et le 1er janvier 2025 :

- la part des véhicules Crit'Air 0 et 1 a progressé de 12 points ;
- le nombre de véhicules Crit'Air 3 a déjà diminué de 27 % ;
- le nombre des véhicules Crit'Air 4, 5 et non classés a diminué de 50 %.

L'ADEUS souligne elle-même que cette évolution résulte principalement de la modernisation naturelle du parc automobile, même si la présence de la ZFE a pu contribuer à accélérer cette évolution.

Dans le même temps, l'amélioration de la qualité de l'air résulte d'une pluralité de facteurs : renouvellement du parc automobile, évolution des motorisations, transports collectifs, REMe, développement du vélo et du covoiturage, mais également des actions concernant l'habitat, les réseaux de chaleur ou l'industrie.

Il serait donc excessif d'attribuer à la seule interdiction de circulation des véhicules les améliorations constatées.

L'enjeu social reste considérable. Au 1er janvier 2025, les Crit'Air 3 représentent encore 15 % du parc automobile de l'Eurométropole, soit plus de 43 000 véhicules.

L'enquête mobilité montre également que 18 % des ménages eurométropolitains possèdent au moins un véhicule Crit'Air 3, 4, 5 ou non classé et que 12 % des ménages ne possèdent que des véhicules appartenant à ces catégories.

Dans la majorité des communes de l'Eurométropole, la part des véhicules qui seraient concernés en ajoutant les Crit'Air 3 aux véhicules déjà interdits se situe autour de 18 à 20 % du parc.

Selon les données disponibles relatives au parc de véhicules de la commune de Lampertheim, celui-ci compte environ 2 469 véhicules en 2025, dont 373 véhicules classés Crit'Air 3, 4 ou 5 (soit 15,1% du parc), correspondant respectivement à 308 véhicules en Crit'Air 3, 53 véhicules Crit'Air 4 et 12 véhicules Crit'Air 5.

Derrière ces statistiques, il y a des habitants qui travaillent, des familles, des retraités, des artisans, des professionnels de santé et des entreprises.

Pour beaucoup d'entre eux, changer de véhicule ne constitue ni un choix simple ni une dépense anodine.

Une politique environnementale ne peut ignorer cette réalité économique et sociale.

Elle doit également tenir compte des différences profondes entre le cœur métropolitain, fortement desservi par les transports collectifs, et les communes périphériques dans lesquelles l'automobile reste indispensable à de nombreux déplacements quotidiens.

Enfin le contexte législatif a lui-même profondément évolué. Le Parlement s'est prononcé en faveur de la suppression de l'obligation nationale relative aux ZFE.

Si cette suppression n'est finalement pas entrée en vigueur à la suite de la décision du Conseil constitutionnel, cette censure est intervenue pour un motif lié à la procédure législative et ne saurait être interprétée comme une validation de principe du dispositif des ZFE.

Ce débat national démontre au contraire la nécessité de réinterroger un système devenu difficilement lisible pour nos concitoyens.

On ne peut demander aux habitants de changer leur véhicule sur le fondement d'un calendrier dont le Parlement lui-même a remis en cause le principe.

Lors de la création de la ZFE, l'Eurométropole avait précisément prévu deux évaluations approfondies, en 2024 et en 2026.

Ces évaluations n'ont de sens que si elles permettent réellement de modifier les décisions antérieures.

Évaluer ne peut pas signifier mesurer les évolutions pour appliquer mal, décidé plusieurs années auparavant. Lorsque les données changent, la décision publique doit pouvoir changer.

C'est une question de pragmatisme, mais également de confiance dans l'action publique.

En conséquence,

Le Conseil Municipal,
Après avoir délibéré,

DEMANDE un moratoire sur toute nouvelle restriction de circulation liée à la ZFE-m, et notamment la suspension de l'interdiction des véhicules Crit'Air 3 programmée au 1er janvier 2027 ;

DEMANDE qu'aucune nouvelle restriction ne puisse intervenir avant la présentation et le débat sur l'évaluation approfondie 2026 prévue depuis la création de la ZFE ;

DEMANDE que cette évaluation permette d'identifier précisément la contribution propre de la ZFE à l'amélioration constatée de la qualité de l'air, en la distinguant notamment des effets du renouvellement naturel du parc automobile, de l'évolution des normes automobiles et des autres politiques publiques mises en œuvre ;

DEMANDE une évaluation actualisée des conséquences économiques et sociales d'une interdiction des Crit'Air 3, notamment pour les ménages modestes et les classes moyennes, les actifs, artisans, commerçants, entreprises et professionnels contraints d'utiliser quotidiennement leur véhicule ;

DEMANDE que soient étudiés des scénarios alternatifs permettant d'atteindre les futurs objectifs européens de qualité de l'air sans recourir systématiquement à de nouvelles interdictions de véhicules ;

DEMANDE l'abandon de toute automaticité concernant les futures catégories Crit'Air et notamment toute extension de l'interdiction aux véhicules Crit'Air 2 sans nouvelle décision politique précédée d'une évaluation environnementale, économique et sociale complète ;

DEMANDE enfin l'ouverture d'un débat métropolitain sur l'avenir même de la ZFE pouvant conduire, au regard des résultats de l'évaluation 2026 et de l'évolution du cadre législatif national, à sa transformation profonde, voire à sa suppression si sa nécessité n'est plus démontrée.

Le Conseil municipal de Lampertheim considère que l'amélioration de la qualité de l'air est un objectif ; la ZFE n'est qu'un outil.

Nous défendons une politique environnementale, fondée sur la responsabilité, l'innovation, l'accompagnement et la liberté de choix plutôt qu'une succession automatique d'interdictions.

ADOpte A LA MAJORITE

1 ABSTENTION (Chrystelle LABORDE)

Maxime SCHOTT



Secrétaire de séance



Pour extrait certifié conforme.

Lampertheim, le 16 septembre 2026

Murielle FABRE



Maire de Lampertheim