



Compte-rendu de l'étape de Strasbourg

Lundi 16 janvier 2023

Mise en œuvre des Zones à Faibles Émissions mobilité et transports routiers

Intervenants :

Anne-Marie Jean, Vice-Présidente Emploi, Formation, Économie durable et transition écologique des entreprises, Commerce et artisanat, Tourisme durable à l'Eurométropole de Strasbourg

Françoise Schaezel, Vice-Présidente Urbanisme opérationnel, politique du cadre et qualité de vie, qualité de l'air, santé environnementale à l'Eurométropole de Strasbourg

Cécile Lanza, Cheffe de projet Zone à faibles émissions à la Ville et à l'Eurométropole de Strasbourg

Gilles Baustert, Responsable marketing, communication et affaires publiques de Scania France

Interventions :

Gilles Baustert, *Responsable marketing, communication et affaires publiques de Scania France*

Aujourd'hui, nous sommes tous concernés par deux grands défis : le défi environnemental et le défi sanitaire.

Concernant le défi environnemental, il faudrait, selon l'objectif fixé dans le cadre de l'Accord de Paris adopté en 2015, réduire les émissions de gaz à effet de serre de l'ordre de 2% chaque année pour limiter à +1,5°C le réchauffement de la planète à l'horizon 2050. Or, à l'heure actuelle, les émissions de gaz à effet de serre progressent de 6% à l'échelle mondiale. Si l'on souhaite atteindre effectivement l'objectif précité, il est impératif de décarboner le transport, qu'il s'agisse du transport de voyageurs ou de marchandises, et de réduire les émissions de CO₂ de 40% d'ici 2030.



« Si l'on souhaite atteindre l'objectif de réduction des émissions de CO₂ de 2%, il est impératif de décarboner le transport (voyageurs ou marchandises) et de réduire les émissions de CO₂ de 40% d'ici 2030. »

Concernant le défi sanitaire, l'émission de quatre composants doit être réduite. Ce sont les oxydes d'azote (NO_x), les hydrocarbures (HC), le monoxyde de carbone (CO) et les particules (PM). En France, 40.000 personnes décèdent chaque année à cause de la pollution atmosphérique, dont 8.000 dans la seule région parisienne. En Île-de-France, le coût sanitaire de la pollution s'élève à quelque 3,5 Md€ par an, soit 1.600 € par habitant/an. Aussi, la pollution atmosphérique fait en France quatre fois plus de morts que l'alcoolisme et autant de morts que le tabagisme. Ainsi, la pollution atmosphérique est clairement un sujet de santé publique qui ne peut être négligé.

C'est au regard de ce défi sanitaire qu'ont été instaurées les Zones à Faibles Émissions mobilité (ZFEm). D'ici 2025, les 43 agglomérations de plus 150.000 habitants devront avoir mis en place une ZFEm, sachant que certaines pourront bénéficier d'une dérogation si elles remplissent les conditions définies dans un décret publié le 23 décembre 2022. Pour l'heure, 11 agglomérations, dont celle de Strasbourg, ont déjà mis en place une ZFEm.

Anne-Marie Jean, *Vice-Présidente Emploi, Formation, Économie durable et transition écologique des entreprises, Commerce et artisanat, Tourisme durable à l'Eurométropole de Strasbourg*

Les ZFEm résultent de la loi Climat et Résilience et de la volonté du législateur de confier leur mise en œuvre aux collectivités territoriales. Celles-ci ont donc pris en main le sujet, chacune à leur rythme et à leur façon. Ainsi, toutes n'avancent pas de manière égale.

C'est la raison pour laquelle le gouvernement a souhaité mettre en place un Comité de concertation sur les ZFEm, et ce en lien avec l'association France Urbaine, qui représente les



« Le gouvernement a souhaité mettre en place un Comité de concertation sur les ZFEm, chargé de coordonner les différentes ZFEm qui vont être mises en place et accompagner les territoires dans leur installation. »

métropoles, les communautés urbaines, les communautés d'agglomération et les grandes villes de France. Toutes les villes concernées par les ZFEm sont ainsi affiliées à France Urbaine.

J'ai l'honneur d'avoir été nommée co-présidente du comité de concertation sur les Zones à faibles Émissions mobilité (ZFEm), avec Jean-Luc Moudenc, maire de Toulouse et Président de la Métropole de Toulouse. Ce comité est chargé de coordonner les différentes ZFEm qui vont être mises en place et accompagner les territoires dans l'installation de ces ZFEm.

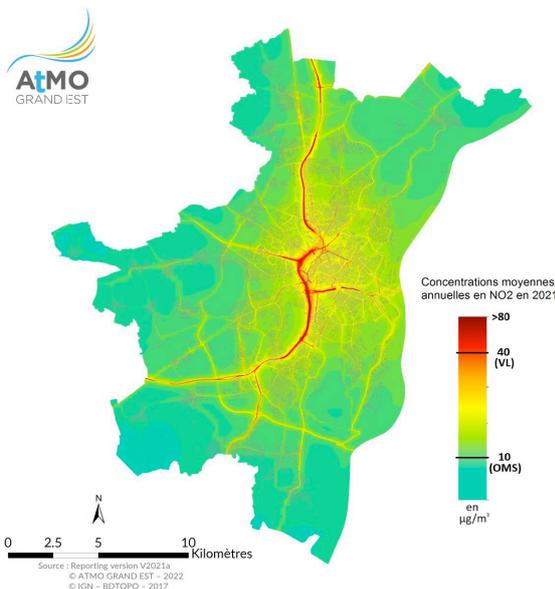
Sont ainsi associées au Comité de concertation les métropoles concernées, mais également des associations représentatives des usagers particuliers et des usagers professionnels. L'objectif est que celui-ci rende ses préconisations pour le mois de juin 2023.

Cécile Lanza, Cheffe de projet Zone à faibles émissions à la Ville et à l'Eurométropole de Strasbourg

Si 40.000 personnes décèdent prématurément en France du fait de la pollution atmosphérique chaque année, nous estimons ce nombre à 500 au sein de l'Eurométropole de Strasbourg. L'enjeu en matière de santé publique est donc indéniable, d'autant que ce sont le plus souvent les ménages les plus modestes et vulnérables qui vivent le long des axes les plus pollués. Or, ceux-ci ont un accès moindre à la santé : ils sont donc les premiers concernés par la qualité de l'air. Nous tâchons évidemment de trouver une cohérence entre l'enjeu sanitaire et l'enjeu environnemental. Pour rappel, le transport



« L'Eurométropole propose des dispositifs d'accompagnement à destination des professionnels et des salariés. »



roucier produit aujourd'hui 30% des émissions de gaz à effet de serre, 60% des émissions d'oxyde d'azote et 90% des émissions de dioxyde d'azote.

La ZFEm que nous avons mise en place concerne l'ensemble du périmètre de l'Eurométropole. Tous les véhicules sont concernés : les véhicules légers, les véhicules utilitaires, les poids lourds, les véhicules de transport de personnes ainsi que les deux-roues et trois-roues motorisés. En outre, les interdictions progressivement déployées concernent aussi bien la circulation que le stationnement. Chaque interdiction est toutefois précédée d'une année d'interdiction dite « pédagogique ». Ainsi, les véhicules Crit'Air 5, interdits depuis le 1^{er} janvier 2023, ont fait l'objet d'une interdiction pédagogique en 2022. Il est à noter que l'interdiction des véhicules Crit'Air 2 fera l'objet de trois années d'interdiction pédagogique au regard du grand nombre de véhicules concernés – une grande part des flottes des professionnels est en effet actuellement en Crit'Air 2.

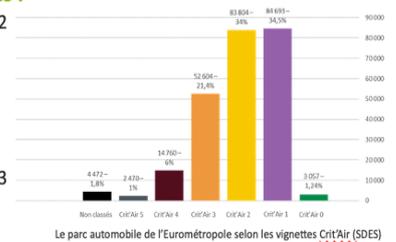
Le calendrier cadre

Le calendrier de préparation/contrôles pédagogiques :

- les véhicules non classés et Crit'Air 5 au 1^{er} janvier 2022
- les véhicules Crit'Air 4 au 1^{er} janvier 2023
- les véhicules Crit'Air 3 au 1^{er} janvier 2024
- les véhicules Crit'Air 2 au 1^{er} janvier 2025

Le calendrier d'interdiction :

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



PHASES	Janv. 2022	Janv. 2023	Janv. 2024	Janv. 2025	Janv. 2028*
Pédagogiques	Crit'Air 5	Crit'Air 4	Crit'Air 3	Crit'Air 2	-
D'interdiction	-	Crit'Air 5	Crit'Air 4	Crit'Air 3	Crit'Air 2

Des évaluations annuelles et des évaluations renforcées tous les 2 ans.

Aujourd'hui, les contrôles sont opérés de manière visuelle par les forces de police. À moyen terme, ils seront opérés par caméra qui lira la plaque d'immatriculation des véhicules. Les amendes prévues, à savoir 68 € pour les véhicules légers et les véhicules utilitaires et 135 € pour les poids lourds, sont réglementaires. Pendant la phase d'interdiction pédagogique, aucune amende n'est dressée : lors des contrôles, les conducteurs sont simplement informés verbalement de l'interdiction. Par ailleurs, l'Eurométropole propose un certain nombre d'alternatives à l'utilisation de la voiture, ainsi que des dispositifs d'accompagnement à destination des professionnels et des salariés.

Strasbourg.eu Aides de la Région Grand Est (professionnels)

Aides de la Région Grand Est

BÉNÉFICIAIRES

Entreprises, associations et collectivités implantées sur un territoire couvert par une étude territoriale de mise en place de flottes de véhicules à faibles émissions ou par une ZFE-m ou ayant une activité dans une ZFE-m

AIDE À L'ACQUISITION OU LOCATION

AIDE AU RÉTROFIT

PTAC	Énergie	≤ 2,6 T	> 2,6 T ≤ 7,5 T	> 7,5 T + BUS + CARS	Taux maximum d'aide
Énergie	ED95 B100 biocarburants			10 000 €	40 % du surcoût HT par rapport au prix d'un véhicule diesel équivalent
	GNV		4 000 €	20 000 €	
	B		12 000 €	50 000 €	
	H ₂	10 000 €	30 000 €	50 000 €	
Énergie	ED95 B100 biocarburants		1 600 €	1 600 €	40 % du coût HT de l'opération de conversion de conversion du véhicule
	GNV		4 000 €	30 000 €	
	B	4 000 €	8 000 €	50 000 €	
	H ₂	8 000 €	30 000 €	60 000 €	

Retrouvez l'ensemble des informations sur le site grandest.fr/vos-aides-regionales/soutien-conversion-retrofit/ et pour tout renseignement sur la demande de dossier, rendez-vous sur : www.climaxion.fr/docutheque/appel-projets-vehicules-routiers-faibles-emissions

En vue du déploiement de la ZFEm, une concertation a été organisée avec les acteurs économiques dès le lancement du projet comme la Chambre des métiers, la Chambre d'agriculture et la Chambre de commerce et d'industrie, qui ont été particulièrement présentes dans le cadre de cette concertation. Celle-ci a permis de faire évoluer certaines décisions. Des groupes de travail ont également été établis. Sont notamment ressorties de ces groupes de travail la nécessité d'avoir des bornes de recharge électrique ou GNV sur le territoire de l'Eurométropole, la nécessité de soutenir la filière du rétrofit ou encore la nécessité de faciliter les démarches relatives aux demandes d'aides ou de dérogations.

De plus, les élus de l'Eurométropole sont en lien régulier avec l'État et les autres collectivités, notamment au travers du Comité de concertation récemment mis en place, en vue de l'harmonisation des ZFEm mises en place dans les différentes villes dans les mois à venir.

Françoise Schaezel, *Vice-Présidente Urbanisme opérationnel, politique du cadre et qualité de vie, qualité de l'air, santé environnementale à l'Eurométropole de Strasbourg*

Les 40.000 morts par an en France sont, sur la base de données transmises par Santé publique France, les morts liés aux seules particules fines. Si l'on ajoute les autres polluants, on atteint un nombre de 100.000 morts par an.



« Du fait des 40 000 morts par an en France de la pollution atmosphérique, nous avons souhaité aller plus loin que la loi dans la mise en place de la ZFE-m à Strasbourg, tout en restant à l'écoute des professionnels et des usagers de la route. »

Questions :



La LOM prévoit l'interdiction de circulation jusqu'aux véhicules Crit'Air 3. Or l'Eurométropole de Strasbourg a souhaité aller plus loin que la loi, jusqu'à l'interdiction des véhicules Crit'Air 2. Qu'est-ce qui justifie ce choix ?

Aussi, les fortes variations des coûts de l'énergie ont des conséquences sur les professionnels du transport. Nous devons organiser les zones de livraison en fonction des véhicules pouvant être utilisés pour les atteindre et définir un tarif pour chacune de ces zones. Il est donc à craindre que la livraison soit à terme beaucoup plus chère au sein de l'Eurométropole.

Françoise Schaezel, Vice-Présidente Urbanisme opérationnel, politique du cadre et qualité de vie, qualité de l'air, santé environnementale à l'Eurométropole de Strasbourg

Les élus de l'Eurométropole de Strasbourg ont choisi d'aller plus loin que la LOM qui prévoit des interdictions de circulation jusqu'aux véhicules Crit'Air 3 car les enjeux sanitaires et environnementaux le nécessitent. De nombreuses maladies, des infarctus ou encore des accidents vasculaires cérébraux sont liés à la pollution de l'air. De même, la pollution peut entraîner des naissances prématurées ou encore des difficultés de développement, qu'il soit physique ou cognitif. Enfin, les plus modestes sont également les plus fragiles. Ainsi, il nous est apparu nécessaire d'aller plus loin que la loi, mais cela ne signifie pas que nous ne sommes pas à l'écoute des professionnels et des usagers de la route. Des dérogations ont été mises en place, et nous sommes tout à fait prêts à poursuivre les discussions.

Les poids lourds ne représentent aujourd'hui que 6% des émissions polluantes. Alors, pourquoi les poids lourds sont ils aujourd'hui mis de côté ?

Françoise Schaezel, Vice-Présidente Urbanisme opérationnel, politique du cadre et qualité de vie, qualité de l'air, santé environnementale à l'Eurométropole de Strasbourg

Le diesel émet quatre fois plus de dioxyde d'azote que l'essence.

Anne-Marie Jean, Vice-Présidente Emploi, Formation, Économie durable et transition écologique des entreprises, Commerce et artisanat, Tourisme durable à l'Eurométropole de Strasbourg

Nous sommes dans une démarche statistique : nous observons que tel type de motorisation génère tel niveau de pollution et nous agissons en conséquence. Il s'agit de poser un constat afin que nous ayons demain des modes de déplacement les moins polluants possibles et qui épargnent à la fois le climat et la qualité de l'air. Aussi ne faut-il pas oublier qu'il existe, au-delà des ZFEm, toute une batterie de mesures pour accélérer la rénovation énergétique des bâtiments. En matière de lutte contre la pollution de l'air et les gaz à effet de serre, la focalisation n'est pas mise uniquement sur le transport.

S'agissant des coûts de l'énergie, nous subissons effectivement tous leur hausse. Celle-ci nous incite d'autant plus à réfléchir aux usages en matière de transport, même s'il est effectivement plus facile de modifier les usages des particuliers que des professionnels. Le dispositif mis en place au sein de l'Eurométropole a d'ailleurs été précédé d'un diagnostic de mobilité réalisé par l'Agence du climat. Nous ne pouvons en effet pas accéder aux aides si ce diagnostic n'a pas été préalablement réalisé. Cette étape est particulièrement importante dans la période de crise de l'énergie que nous vivons et qui touche durement les métiers du transport, car elle oblige à s'interroger sur les besoins en matière de mobilité et, en conséquence, sur les possibles alternatives à l'utilisation de la voiture ou du camion.

Vous avez indiqué que les véhicules Euro 6 achetés depuis le 1^{er} janvier 2022 obtiennent trois ans de dérogation supplémentaires. Ceux-ci pourront ainsi circuler dans la ZFEm jusqu'en 2031, c'est bien cela ?

Cécile Lanza, Cheffe de projet Zone à faibles émissions à la Ville et à l'Eurométropole de Strasbourg

Tout à fait. Dans le cadre des groupes de travail, des inquiétudes ont été exprimées quant à l'amortissement et la durée de vie des véhicules. Ces inquiétudes ont été entendues, et une souplesse a ainsi été donnée pour les véhicules les plus récents.

Gilles Baustert, Responsable marketing, communication et affaires publiques de Scania France

Je souhaite apporter une précision quant aux normes Euro, et plus particulièrement la norme Euro 6. En tant que constructeur, nous devons garantir que les maxima relatifs aux émissions de substances polluantes ne seront pas dépassés pendant sept ans ou 700.000 kms. Pour les véhicules Euro 7, une concertation est en cours à l'échelle européenne. Si rien n'est encore acté, une analyse en temps réel et 24/7 de la conformité des véhicules serait à l'étude.

Est-ce que les ZFEm ne délocalisent pas simplement le problème de pollution ? Les véhicules électriques consomment beaucoup de matériaux très polluants à la base. La Nouvelle-Calédonie par exemple est surexploitée pour le nickel destiné aux batteries électriques.

Françoise Schaetzel, Vice-Présidente Urbanisme opérationnel, politique du cadre et qualité de vie, qualité de l'air, santé environnementale à l'Eurométropole de Strasbourg

L'objet des ZFEm n'est pas seulement de remplacer une voiture par une autre, mais de faire évoluer la mobilité pour réduire l'utilisation de la voiture, et notamment l'autosolisme. En effet, il y a plusieurs années, une étude a montré que, si toutes les voitures qui ne transportent qu'une seule personne en transportaient deux, il n'y aurait plus de problème de pollution sur l'Eurométropole. Si on ne réduit pas le nombre de voitures, on risque effectivement de ne faire que déplacer la pollution. Enfin, se pose la question des métaux lourds nécessaires à la fabrication des batteries au regard de leur raréfaction. Or, pour l'heure, le recyclage des métaux lourds n'en est qu'à ses balbutiements.

Anne-Marie Jean, Vice-Présidente Emploi, Formation, Économie durable et transition écologique des entreprises, Commerce et artisanat, Tourisme durable à l'Eurométropole de Strasbourg

À l'Eurométropole de Strasbourg, nous avons été élus par les habitants de l'Eurométropole pour travailler pour les métropolitains. Ainsi, notre périmètre de responsabilité en tant qu'élus est l'Eurométropole. C'est donc sur l'Eurométropole que nous agissons.

Il est très compliqué de chercher à tout optimiser à la fois. S'agissant de la ZFEm, notre objectif est l'amélioration de la qualité de l'air. Évidemment, si l'on peut par la même occasion réduire les émissions de CO₂, mais également la consommation d'eau, de métaux, etc., c'est une excellente chose, mais ce n'est pas notre objectif premier. L'objectif premier est d'améliorer la qualité de l'air, tout en veillant à ne pas dégrader la situation des personnes en difficulté financière, d'où toutes les aides proposées. Comme l'a dit Mme Schaetzel, il faut parvenir à réduire l'utilisation de la voiture, et si tous les autosolistes faisaient du covoiturage, la situation serait déjà bien meilleure. Il faut modifier les habitudes. Évidemment, le problème ne sera pas posé dans les mêmes termes pour les professionnels, mais il y a des choses à faire. Je pense par exemple au ferroutage – une deuxième gare de fret ferroviaire sera d'ailleurs construite au niveau du port du Rhin pour permettre le ferroutage – ou encore au développement du transport fluvial.

Imaginez-vous un accompagnement financier pour l'installation de stations d'avitaillement, notamment GNC ? Aussi, une entreprise basée hors de l'Eurométropole, mais dont l'activité se développe dans celle-ci, peut-elle bénéficier d'accompagnements financiers ?

Anne-Marie Jean, Vice-Présidente Emploi, Formation, Économie durable et transition écologique des entreprises, Commerce et artisanat, Tourisme durable à l'Eurométropole de Strasbourg

Concernant les stations d'avitaillement, un schéma directeur des énergies et un schéma directeur de l'avitaillement ont été rédigés. En revanche nous n'avons pas encore prévu d'aide à l'investissement privé pour l'avitaillement. Si les stations d'avitaillement ne sont pas suffisantes pour couvrir les besoins, nous serons peut-être amenés à revoir cette position. Par ailleurs, la Banque des territoires accorde des aides pour l'installation de stations GNC.

Concernant les aides aux entreprises basées hors du territoire métropolitain, des aides significatives sont prévues par l'État et par la région Grand Est. Les aides prévues par l'Eurométropole de Strasbourg s'adressent aux particuliers qui habitent le territoire et aux entreprises situées sur celui-ci. Néanmoins, dans les prochains mois, nous allons travailler avec les autres métropoles concernées et avec l'État pour mieux répondre à la question des intercommunalités limitrophes.

Françoise Schaetzel, Vice-Présidente Urbanisme opérationnel, politique du cadre et qualité de vie, qualité de l'air, santé environnementale à l'Eurométropole de Strasbourg

Il y a un an, la Présidente de l'Eurométropole a écrit au Premier ministre pour demander des aides plus conséquentes en faveur des territoires jouxtant les ZFEm. De même, il y a quelques mois, France Urbaine a adressé un courrier similaire. Une partie de la réponse est renvoyée au Comité de concertation.

Le GNL est-il bien Crit'Air 1 ?

Gilles Baustert, Responsable marketing, communication et affaires publiques de Scania France

Le GNL est Crit'Air 1. Le Crit'Air 1 concerne le gaz, qu'il soit naturel, bio, comprimé ou liquéfié, l'ED 95, c'est-à-dire l'éthanol pour camion, le PHEV, c'est-à-dire l'hybride rechargeable, et le B100, à condition que celui-ci soit équipé d'un système garantissant son irréversibilité.

Françoise Schaetzel, Vice-Présidente Urbanisme opérationnel, politique du cadre et qualité de vie, qualité de l'air, santé environnementale à l'Eurométropole de Strasbourg

Je souhaite à ce titre rappeler que, pour n'importe quel véhicule, selon certaines études récentes, l'émission de particules fines est davantage liée – de l'ordre de 60% – aux frottements des plaquettes de frein, ainsi que des pneus sur le bitume, qu'au type de carburant.

Gilles Baustert, Responsable marketing, communication et affaires publiques de Scania France

D'ailleurs, dans le cadre du travail sur la norme Euro 7, une baisse de plus de 50% des émissions de particules fines par rapport à la norme Euro 6 est envisagée, s'agissant notamment des particules issues des embrayages, des freins et de l'usure des pneumatiques sur la route.

L'impact du grand contournement ouest (GCO) de Strasbourg en matière de pollution a-t-il déjà été mesuré ?

Françoise Schaezel, Vice-Présidente Urbanisme opérationnel, politique du cadre et qualité de vie, qualité de l'air, santé environnementale à l'Eurométropole de Strasbourg

Bien qu'un suivi de la qualité de l'air soit réalisé aux abords du COS et de la M35, nous ne disposons pas aujourd'hui du recul suffisant pour conclure ni à une augmentation des niveaux de pollution aux abords de la M35 (COS) ni à une baisse de ces niveaux sur la M35 imputable à la mise en service du COS.

Surtout, chose que nous n'avions pas anticipée, le COS aurait entraîné une augmentation du bruit à ses abords. Nous avons donc diligenté la réalisation de mesures de celui-ci.

Pourquoi avons-nous différents plannings de mise en place des ZFEm sur le territoire national ? Ces différences de calendrier rendent en effet l'organisation des déplacements des professionnels plus difficiles.

Anne-Marie Jean, Vice-Présidente Emploi, Formation, Économie durable et transition écologique des entreprises, Commerce et artisanat, Tourisme durable à l'Eurométropole de Strasbourg

S'il existe différents calendriers, c'est parce que la loi a laissé la main aux collectivités pour organiser les choses, sachant que cette question se pose également à l'échelle européenne. Ainsi, l'organisation des déplacements peut effectivement être difficile. C'est d'ailleurs l'une des raisons pour lesquelles le Comité de concertation a été mis en place. À défaut d'harmoniser les calendriers, il sera à minima nécessaire que les informations soient très aisément accessibles et que les demandes de dérogation puissent être facilement formulées.

Combien de dérogations ont été accordées à date ?

Cécile Lanza, Cheffe de projet Zone à faibles émissions à la Ville et à l'Eurométropole de Strasbourg

Nous avons reçu quelque 800 demandes, dont environ une moitié relative au Pass ZFE 24 heures et l'autre moitié relative aux dérogations plus permanentes.

Comment fait un transporteur qui exploite un véhicule Euro 4 dont l'entretien est assuré par un garage situé dans la ZFEm ?

Cécile Lanza, Cheffe de projet Zone à faibles émissions à la Ville et à l'Eurométropole de Strasbourg

Le Pass ZFE 24 heures peut répondre à de tels besoins s'ils sont ponctuels. Celui-ci est d'ailleurs activable en un quart d'heure.

Des dérogations particulières sont-elles accordées pour les entreprises qui travaillent dans l'évènementiel ?

Cécile Lanza, Cheffe de projet Zone à faibles émissions à la Ville et à l'Eurométropole de Strasbourg

Il existe une dérogation pour les 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. Nous n'avons pas de dérogation particulière pour un évènement sans occupation du domaine public. Il existe néanmoins le Pass ZFE 24 heures, sachant que nous travaillons à la possibilité de formuler en une seule fois plusieurs demandes de Pass ZFE 24 heures pour plusieurs jours consécutifs.

Une limitation du nombre de pass par véhicule a-t-elle été fixée ?

Cécile Lanza, Cheffe de projet Zone à faibles émissions à la Ville et à l'Eurométropole de Strasbourg

Effectivement, le nombre de pass par véhicule est de 24 par an. Les compteurs sont remis à zéro chaque 1^{er} janvier.

Conclusion :

Gilles Baustert, Responsable marketing, communication et affaires publiques de Scania France
Je tiens à tous vous remercier pour votre participation à cette rencontre qui nous a permis de découvrir l'esprit de concertation dans lequel ont été définies les règles d'accès à la ZFEm de l'Eurométropole de Strasbourg. Vous pourrez suivre l'actualité des ZFEm ainsi que les solutions techniques que propose Scania pour aborder sereinement vos activités de transport au sein des ZFEm sur nos réseaux sociaux, ainsi que sur notre site internet www.scania.fr.
Merci à Yves Depp, Directeur de Scania Alsace à Mulhouse et Reichstett, ainsi qu'à ses équipes pour avoir organisé cette réunion.