

Saint-Quentin-en-Yvelines

Saint-Quentin-en-Yvelines est une communauté d'agglomération située dans le département des Yvelines (78), à l'ouest de Versailles. Elle est composée de 12 communes : Trappes (siège, 78621), Les Clayes-sous-Bois (78165), Coignières (78168), Elancourt (78208), Guyancourt (78297), Magny-les-Hameaux (78356), Maurepas (78383), Montigny-le-Bretonneux (78423), Plaisir (78490), La Verrière (78644), Villepreux (78674) et Voisins-le-Bretonneux (78688).

Les éléments ci-dessous (indicateurs et parc technologique au sein de l'EPCI) permettent de contextualiser les émissions de polluants détaillés dans la suite de la fiche :

| Indicateur | IDF | Saint-Quentin-en-Yvelines | |
|---|---------------------------|---------------------------|------|
| Densité de population (1) | 1 000 hab/km ² | 1 900 hab/km ² | |
| Contribution du trafic routier aux émissions (1) | de NO _x | 53 % | 70 % |
| | de PM ₁₀ | 17 % | 21 % |
| | de PM _{2,5} | 19 % | 21 % |
| | de GES | 29 % | 38 % |
| Taux de logements individuels (2) | 27 % | 37 % | |
| Taux de motorisation par ménage (3) | 66 % | 85 % | |
| Aménagements cyclables (4) (pistes, bandes cyclables, double-sens cyclistes et voies vertes) | 4 842 km | 310 km | |
| Répartition modale des déplacements domicile-travail (3) | en voiture | 41 % | 61 % |
| | en transport en commun | 44 % | 27 % |
| | en marche à pied | 7 % | 6 % |
| | en deux-roues motorisés | 3 % | 2 % |
| | en vélo | 2 % | 1 % |

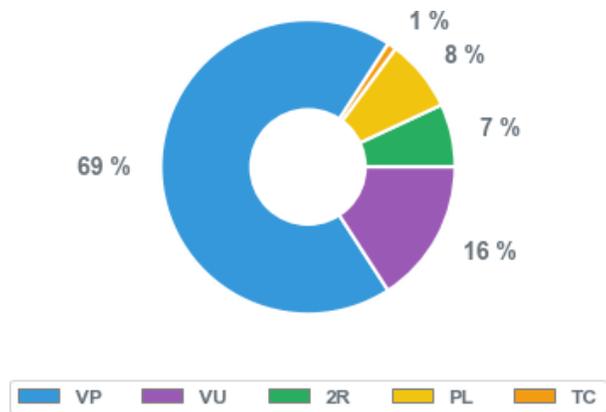
¹Inventaire 2018 - Airparif Décembre 2020

²Inventaire 2019 - Airparif en cours

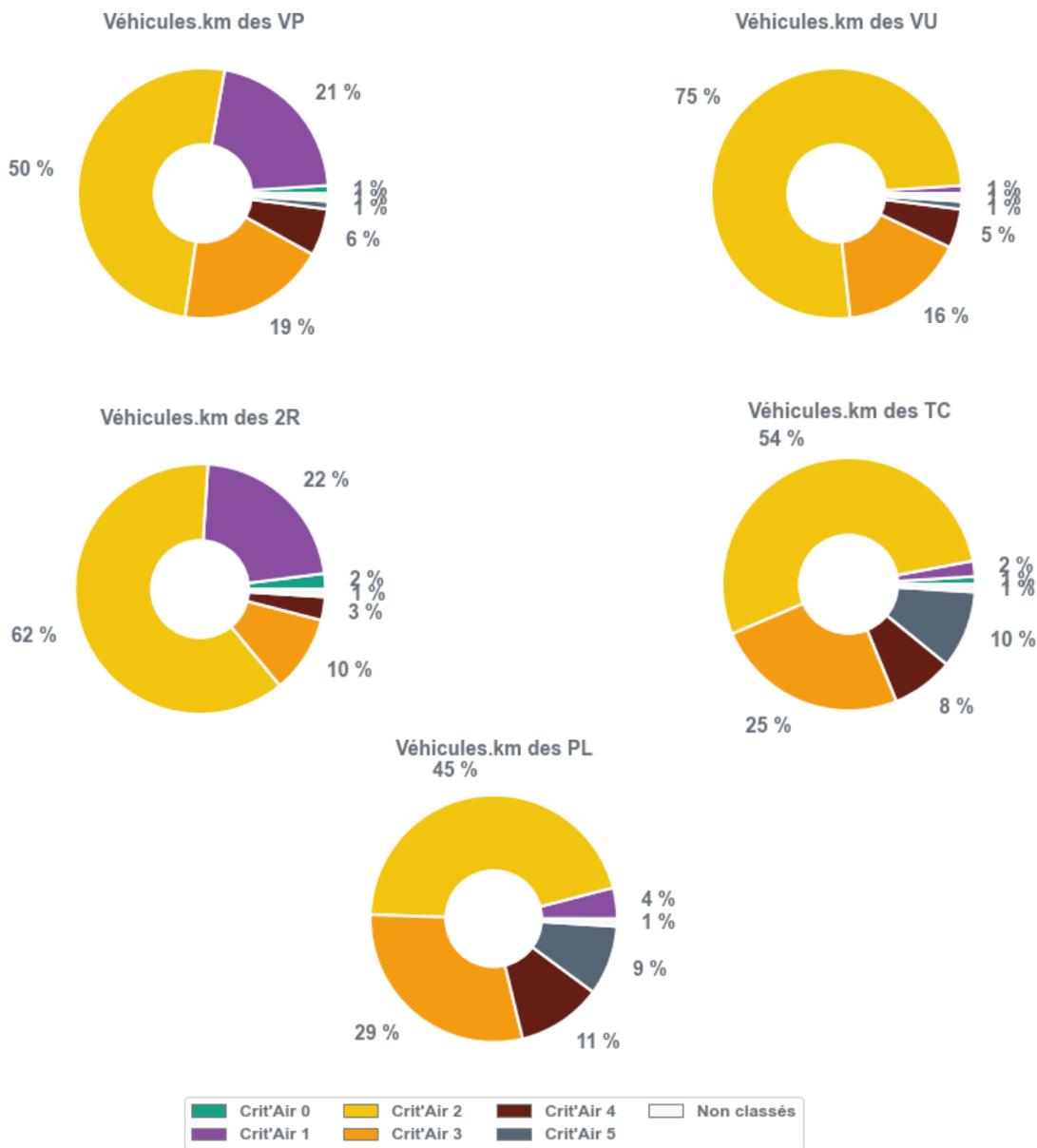
³INSEE 2017

⁴geovelo.fr 2018

Répartition des kilomètres parcourus au sein de l'EPCI par type de véhicule ¹ :

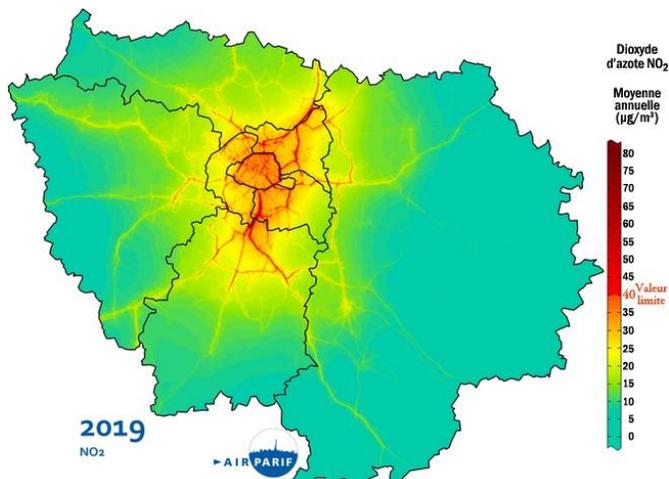
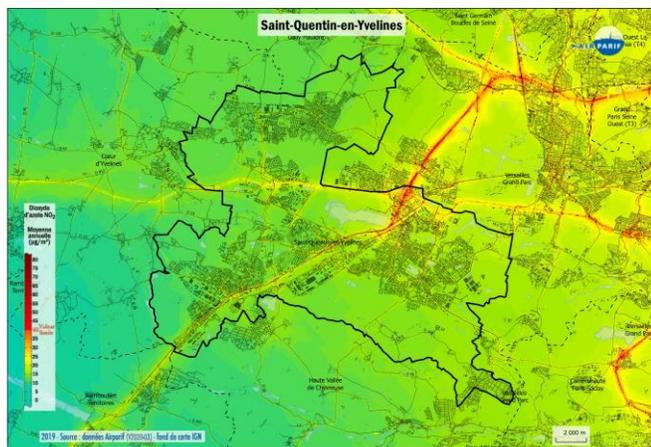


Répartition des kilomètres parcourus au sein de l'EPCI par type de véhicule et vignette Crit'Air ¹ :



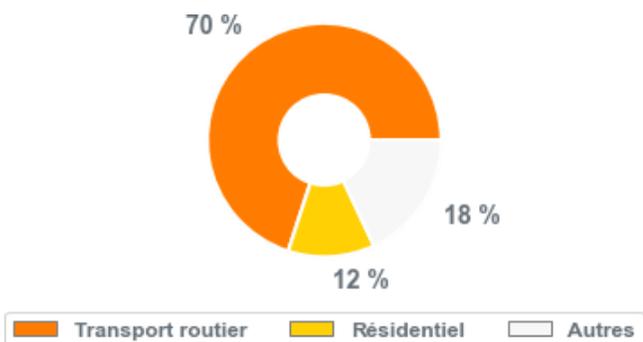
¹Inventaire 2018 - Airparif Décembre 2020

Carte des concentrations moyennes annuelles de NO₂ sur Saint-Quentin-en-Yvelines pour l'année 2019 ¹



Au sein de l'EPCI, les concentrations de NO₂ en situation de fond varient entre 10 et 20 µg/m³. Les concentrations les plus élevées sont localisées à proximité des axes de circulation (A12 avec continuité vers N10 et N12), avec des maxima atteignant 40 µg/m³ mais ne dépassant pas la valeur limite. Ainsi, aucun dépassement n'a été observé en 2019. Néanmoins, les concentrations sur l'ensemble du territoire dépassent la nouvelle recommandation annuelle de l'OMS fixée à 10 µg/m³.

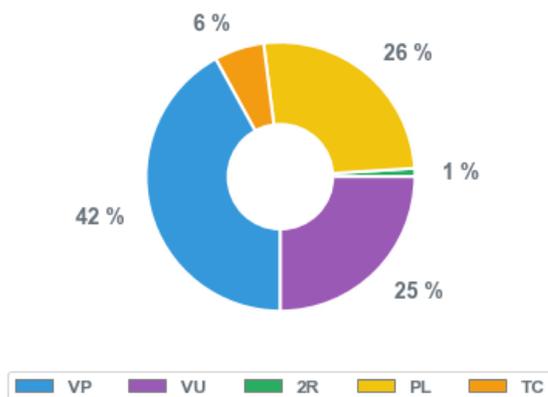
Emissions de NO_x par secteur en 2018 ²



Les secteurs valorisés sont le transport routier et le résidentiel, ainsi qu'un autre secteur si celui-ci contribue à plus de 10 % aux émissions de NO_x. Les contributions individuelles des secteurs regroupés au sein de la catégorie "Autres" sont par ailleurs disponibles.

Les principaux secteurs émetteurs de NO_x sur l'EPCI sont le transport routier (70 %) et le résidentiel (12 %).

Emissions de NO_x du transport routier par type de véhicule en 2018 ²

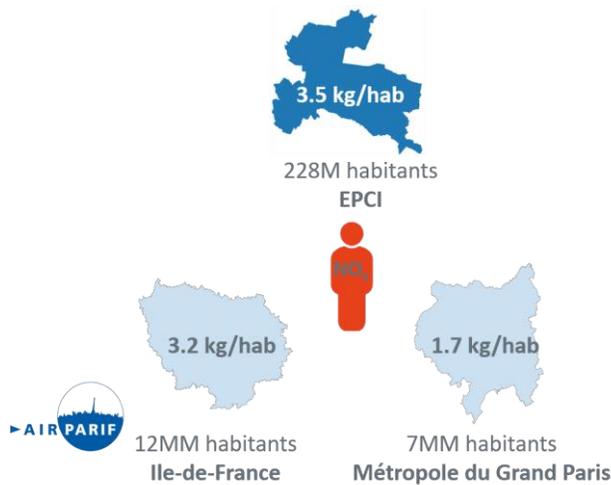


Les émissions de NO_x du transport routier représentent 802 tonnes. Les véhicules particuliers représentent 42 % de ces émissions et sont les principaux contributeurs, suivis des poids lourds (26 %), des véhicules utilitaires légers (25 %), des bus et cars (6 %) et des deux-roues-motorisés (1 %).

¹Bilan de la Qualité de l'Air 2019 - Airparif Juin 2020

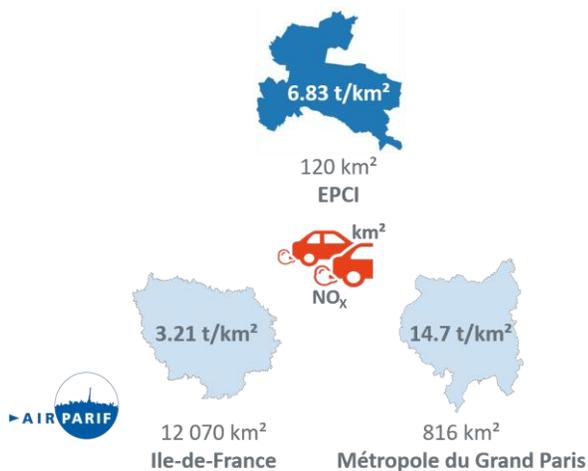
²Inventaire 2018 - Airparif Décembre 2020

Emissions de NO_x du transport routier par habitant en 2018 ²



Avec une densité de population d'environ 1 900 hab/km² en 2018, le taux annuel d'émissions de NO_x par habitant au sein de l'EPCI est supérieur à la valeur régionale (3.2 kg/hab) et à celle de la Métropole du Grand Paris (1.7 kg/hab), ce qui note l'importance des émissions du trafic routier sur le territoire en 2018. ³

Emissions de NO_x du transport routier rapportées à la superficie de l'EPCI en 2018 ²



Rapportées à la superficie de l'EPCI, les émissions de NO_x du transport routier en 2018 sont de 6.83 t/km². Ce taux d'émissions est le double de la valeur régionale (3.21 kg/km²) mais moins de la moitié de la valeur concernant la Métropole du Grand Paris (14.7 kg/km²). ³

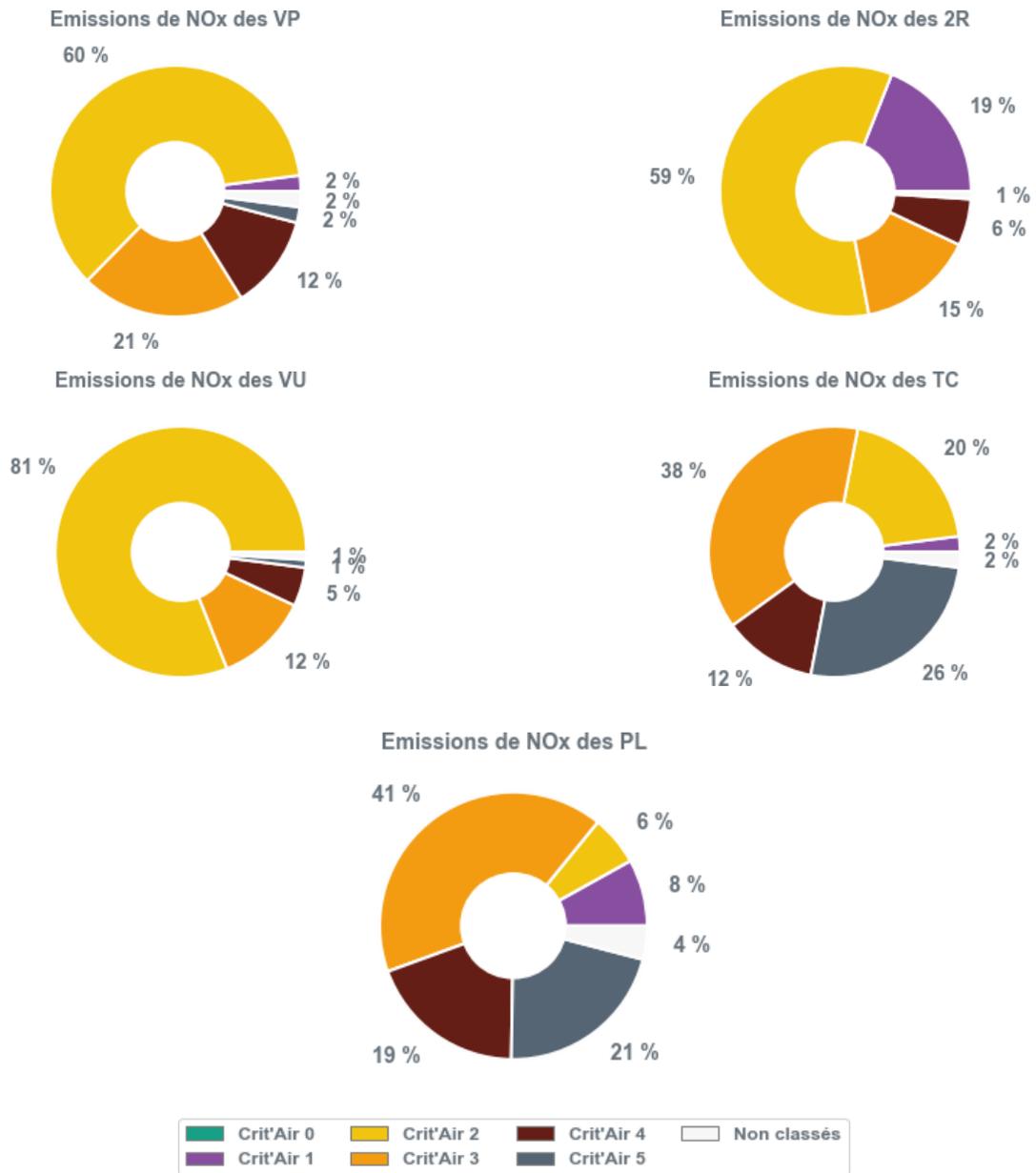
Synthèse à l'échelle communale des émissions de NO_x du transport routier en 2018 ²

| Code INSEE | Part émissions NO _x (%) | Emissions (tonnes) | Emissions (kg/hab) | Emissions (t/km ²) |
|------------|------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------------------|
| 78165 | 34 | 14 | 0.8 | 2.16 |
| 78168 | 82 | 45 | 10.2 | 5.34 |
| 78208 | 61 | 58 | 2.3 | 6.23 |
| 78297 | 58 | 76 | 2.7 | 5.72 |
| 78356 | 56 | 22 | 2.4 | 1.31 |
| 78383 | 43 | 23 | 1.3 | 2.79 |
| 78423 | 86 | 233 | 7.1 | 31.96 |
| 78490 | 75 | 134 | 4.3 | 7.47 |
| 78621 | 70 | 126 | 3.9 | 8.97 |
| 78644 | 74 | 29 | 4.3 | 17.36 |
| 78674 | 60 | 22 | 2 | 2.09 |
| 78688 | 62 | 20 | 1.8 | 5.53 |
| EPCI | 70 | 802 | 3.5 | 6.83 |
| MGP | 48 | 11999 | 1.7 | 14.7 |
| IDF | 53 | 38663 | 3.2 | 3.21 |

²Inventaire 2018 - Airparif Décembre 2020

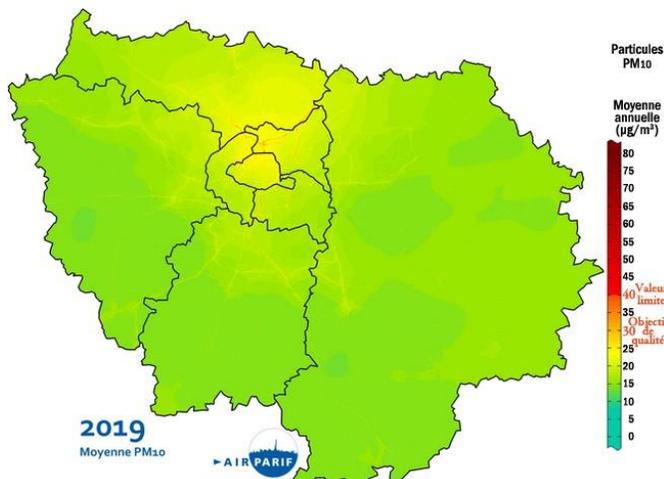
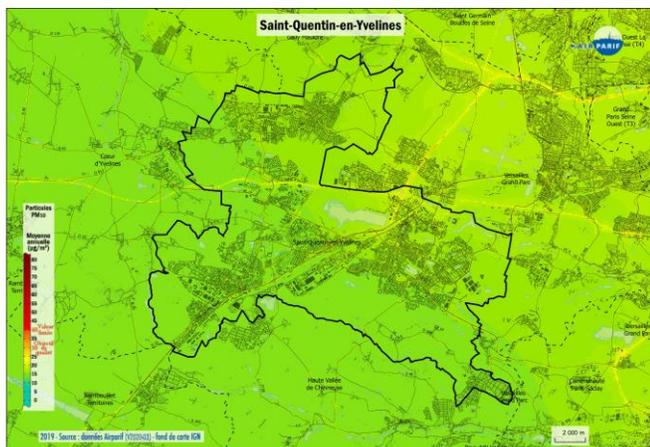
³Se référer à la définition de l'indicateur dans le Glossaire pour interprétation des valeurs.

Emissions de NO_x du transport routier par type de véhicule et vignette Crit'Air en 2018 ²



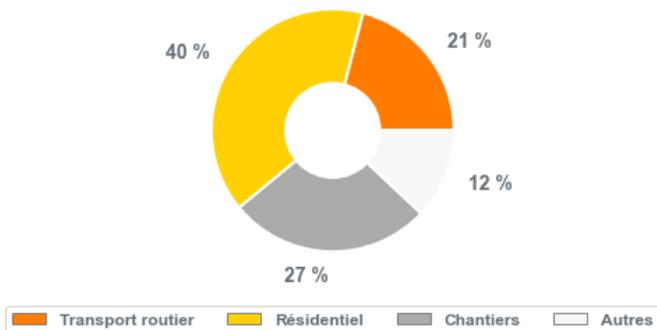
²Inventaire 2018 - Airparif Décembre 2020

Carte des concentrations moyennes annuelles de PM₁₀ sur Saint-Quentin-en-Yvelines pour l'année 2019 ¹



D'après la carte ci-dessus, la valeur limite annuelle de PM₁₀ (40 µg/m³) n'est pas dépassée au sein de l'EPCI en 2019. Les concentrations sur le territoire respectent par ailleurs l'objectif de qualité fixé à 30 µg/m³. Par ailleurs, la valeur limite journalière de PM₁₀ (au maximum 35 jours dépassant 50 µg/m³) n'est pas dépassée au sein de l'EPCI en 2019. Néanmoins, la nouvelle recommandation annuelle de l'OMS fixée à 15 µg/m³ est dépassée au sein de l'EPCI.

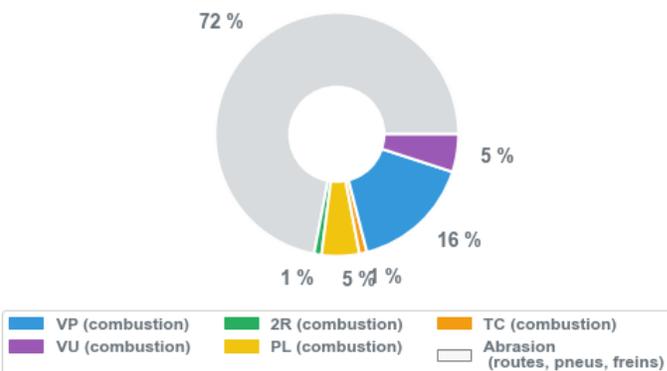
Emissions de PM₁₀ par secteur en 2018 ²



Les secteurs valorisés sont le transport routier et le résidentiel, ainsi qu'un autre secteur si celui-ci contribue à plus de 10 % aux émissions de PM₁₀. Les contributions individuelles des secteurs regroupés au sein de la catégorie "Autres" sont par ailleurs disponibles.

Les principaux secteurs émetteurs de PM₁₀ sur l'EPCI sont et le résidentiel (40 %), les chantiers (27 %) et le transport routier (21 %).

Emissions de PM₁₀ du transport routier par type de véhicule en 2018 ²



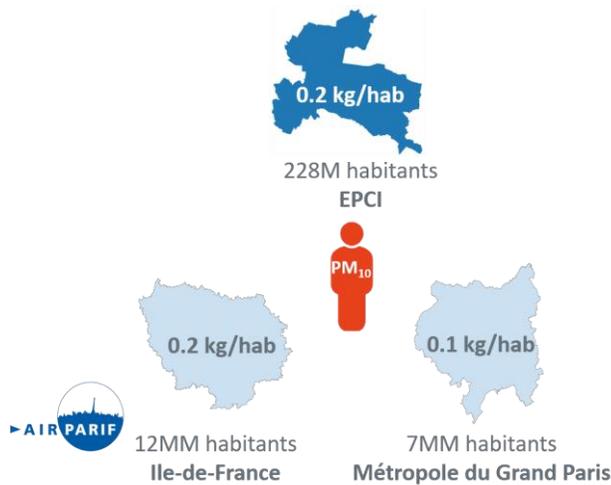
Les émissions de PM₁₀ du transport routier représentent 55 tonnes. La principale source est l'abrasion des routes, pneus et plaquettes de frein (72 %).

Les émissions à l'échappement (liées à la combustion) des véhicules particuliers représentent 16 % des émissions de PM₁₀, suivis des véhicules utilitaires légers (5 %) et des poids lourds (5 %), des bus et cars (1 %) et des deux-roues-motorisés (1 %).

¹Bilan de la Qualité de l'Air 2019 - Airparif Juin 2020

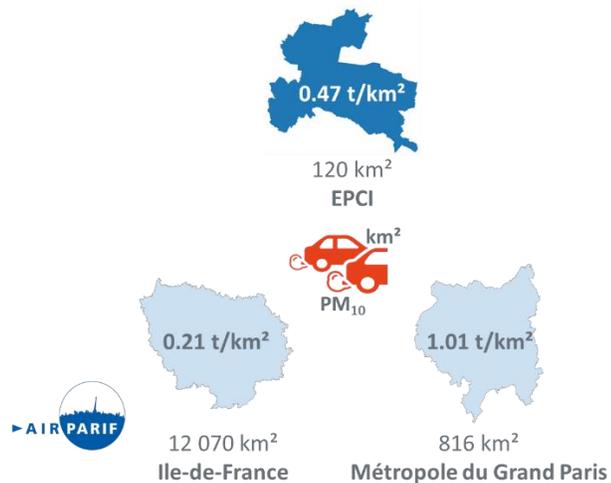
²Inventaire 2018 - Airparif Décembre 2020

Emissions de PM₁₀ du transport routier par habitant en 2018 ²



Avec une densité de population d'environ 1 900 hab/km² en 2018, le taux annuel d'émissions de PM₁₀ au sein de l'EPCI en 2018 est similaire à la valeur régionale (0.2 kg/hab) mais est le double de celle de la Métropole du Grand Paris (0.1 kg/hab). ³

Emissions de PM₁₀ du transport routier rapportées à la superficie de l'EPCI en 2018 ²



Rapportées à la superficie de l'EPCI, les émissions de PM₁₀ du transport routier en 2018 sont de 0.47 t/km². Ce taux d'émissions est le double de la valeur régionale (0.21 t/km²) mais moins de la moitié de la valeur au sein de la Métropole du Grand Paris (1.01 t/km²). ³

Synthèse à l'échelle communale des émissions de PM₁₀ du transport routier en 2018 ²

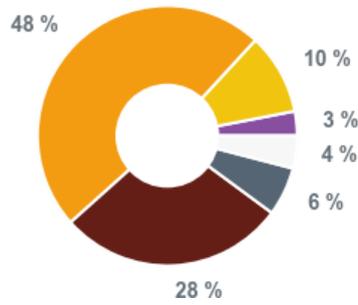
| Code INSEE | Part émissions PM10 (%) | Emissions (tonnes) | Emissions (kg/hab) | Emissions (t/km ²) |
|------------|-------------------------|--------------------|--------------------|--------------------------------|
| 78165 | 6 | 1 | 0.1 | 0.16 |
| 78168 | 38 | 3 | 0.8 | 0.39 |
| 78208 | 17 | 4 | 0.2 | 0.45 |
| 78297 | 17 | 5 | 0.2 | 0.39 |
| 78356 | 12 | 2 | 0.2 | 0.1 |
| 78383 | 10 | 2 | 0.1 | 0.21 |
| 78423 | 36 | 15 | 0.4 | 2.02 |
| 78490 | 25 | 9 | 0.3 | 0.5 |
| 78621 | 29 | 9 | 0.3 | 0.65 |
| 78644 | 32 | 2 | 0.3 | 1.29 |
| 78674 | 10 | 2 | 0.1 | 0.16 |
| 78688 | 11 | 2 | 0.1 | 0.43 |
| EPCI | 21 | 55 | 0.2 | 0.47 |
| MGP | 21 | 823 | 0.1 | 1.01 |
| IDF | 17 | 2562 | 0.2 | 0.21 |

²Inventaire 2018 - Airparif Décembre 2020

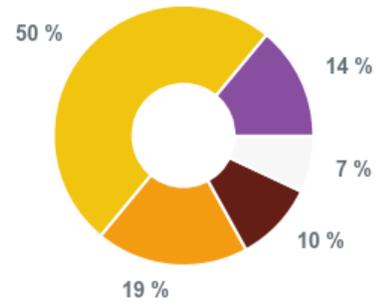
³Se référer à la définition de l'indicateur dans le Glossaire pour interprétation des valeurs.

Emissions de PM₁₀ du transport routier par type de véhicule et vignette Crit'Air en 2018 ²

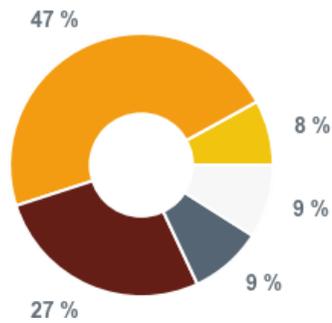
Emissions de PM₁₀ dû à la combustion des VP



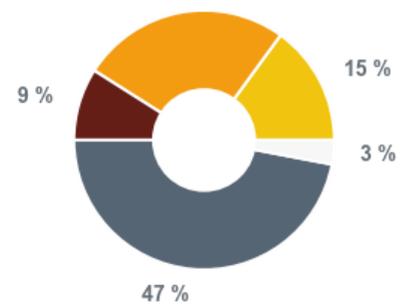
Emissions de PM₁₀ dû à la combustion des 2R



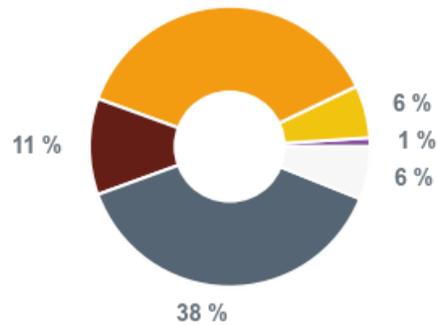
Emissions de PM₁₀ dû à la combustion des VU



Emissions de PM₁₀ dû à la combustion des TC

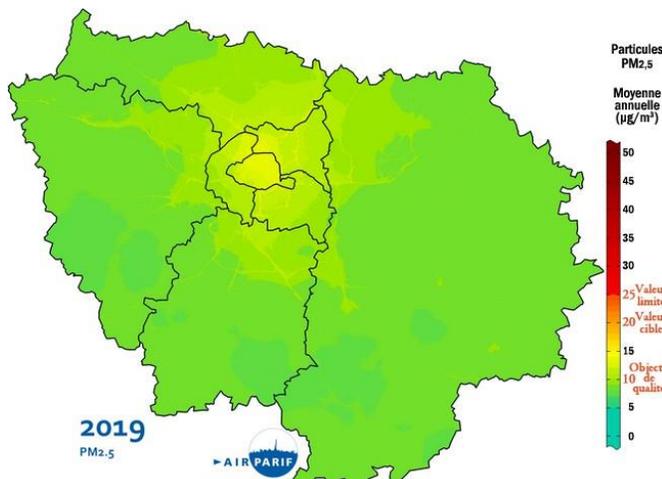
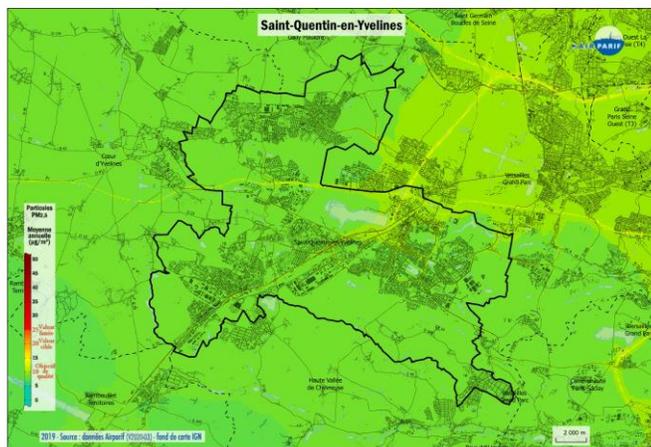


Emissions de PM₁₀ dû à la combustion des PL



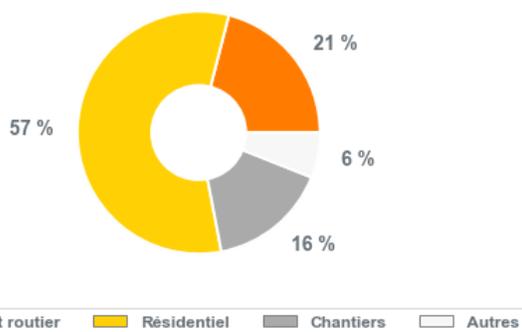
²Inventaire 2018 - Airparif Décembre 2020

Carte des concentrations moyennes annuelles de PM_{2,5} sur Saint-Quentin-en-Yvelines pour l'année 2019 ¹



D'après la carte ci-dessus, la valeur limite annuelle de PM_{2,5} (25 µg/m³) ainsi que la valeur cible (20 µg/m³) n'est pas dépassée au sein de l'EPCI en 2019. Néanmoins, la majorité des concentrations sur le territoire ne respectent pas l'objectif de qualité fixé à 10 µg/m³. De plus, la nouvelle recommandation annuelle de l'OMS fixée à 5 µg/m³ est dépassée sur l'ensemble de l'EPCI.

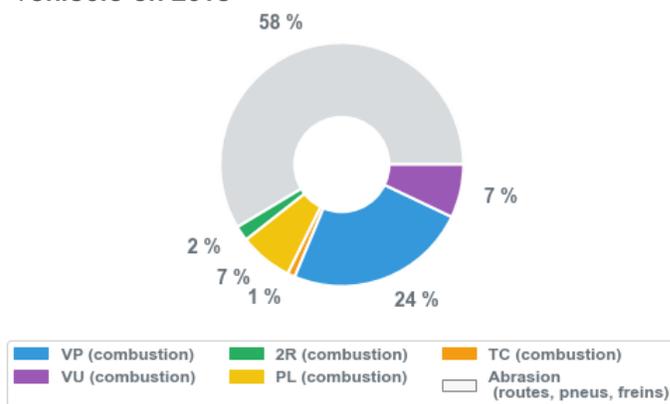
Emissions de PM_{2,5} par secteur en 2018 ²



Les secteurs valorisés sont le transport routier et le résidentiel, ainsi qu'un autre secteur si celui-ci contribue à plus de 10 % aux émissions de PM_{2,5}. Les contributions individuelles des secteurs regroupés au sein de la catégorie "Autres" sont par ailleurs disponibles.

Les principaux secteurs émetteurs de PM_{2,5} sur l'EPCI sont le résidentiel (57 %), le transport routier (21 %) et les chantiers (16 %).

Emissions de PM_{2,5} du transport routier par type de véhicule en 2018 ²

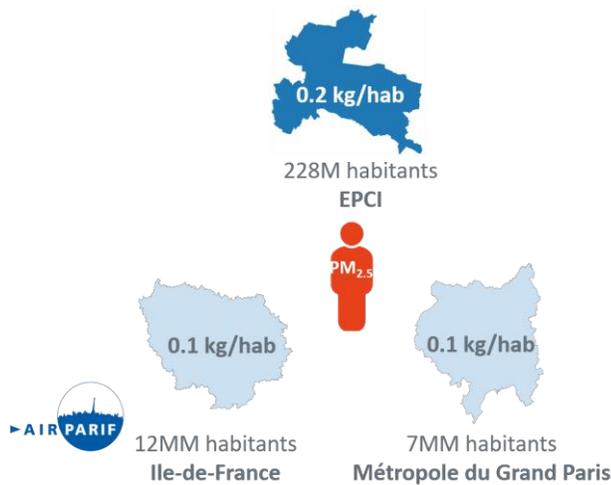


Les émissions de PM_{2,5} du transport routier représentent 37 tonnes. La contribution de l'abrasion est moins importante pour les PM_{2,5} (58 %) que pour les PM₁₀ (72 %) car les particules les plus fines sont davantage émises à l'échappement (liées à la combustion), que par abrasion. Les émissions à l'échappement des véhicules particuliers représentent 24 % des émissions de PM_{2,5}, suivies des véhicules utilitaires légers (7 %) et poids lourds (7 %), des deux-roues-motorisés (2 %) et des bus et cars (1 %).

¹Bilan de la Qualité de l'Air 2019 - Airparif Juin 2020

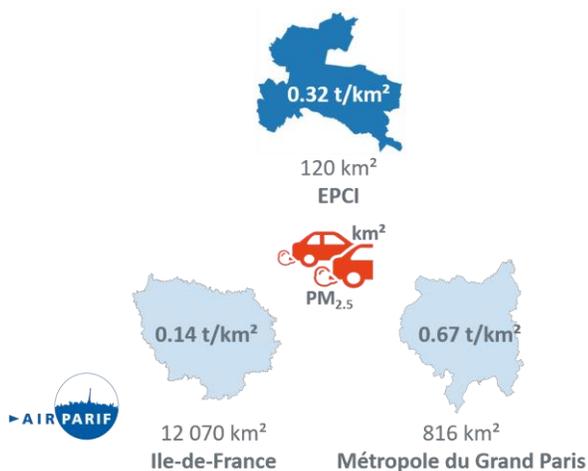
²Inventaire 2018 - Airparif Décembre 2020

Emissions de PM_{2.5} du transport routier par habitant en 2018 ²



Avec une densité de population d'environ 1 900 hab/km² en 2018, le taux annuel d'émissions de PM_{2.5} au sein de l'EPCI est supérieur à la valeur régionale et à celle de la Métropole du Grand Paris (0.1 kg/hab). ³

Emissions de PM_{2.5} du transport routier rapportées à la superficie de l'EPCI en 2018 ²



Rapportées à la superficie de l'EPCI, les émissions de PM_{2.5} du transport routier en 2018 sont de 0.32 t/km². Ce taux d'émissions est le double de la valeur régionale (0.14 t/km²) mais la moitié de la valeur au sein de la Métropole du Grand Paris (0.67 t/km²). ³

Synthèse à l'échelle communale des émissions de PM_{2.5} du transport routier en 2018 ²

| Code INSEE | Part émissions PM _{2.5} (%) | Emissions (tonnes) | Emissions (kg/hab) | Emissions (t/km ²) |
|-------------|--------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------------------|
| 78165 | 5 | 1 | < 0.1 | 0.11 |
| 78168 | 40 | 2 | 0.5 | 0.26 |
| 78208 | 15 | 3 | 0.1 | 0.3 |
| 78297 | 19 | 3 | 0.1 | 0.26 |
| 78356 | 12 | 1 | 0.1 | 0.07 |
| 78383 | 9 | 1 | 0.1 | 0.14 |
| 78423 | 34 | 10 | 0.3 | 1.34 |
| 78490 | 25 | 6 | 0.2 | 0.33 |
| 78621 | 31 | 6 | 0.2 | 0.43 |
| 78644 | 33 | 1 | 0.2 | 0.85 |
| 78674 | 10 | 1 | 0.1 | 0.11 |
| 78688 | 10 | 1 | 0.1 | 0.28 |
| EPCI | 21 | 37 | 0.2 | 0.31 |
| MGP | 20 | 545 | 0.1 | 0.67 |
| IDF | 19 | 1709 | 0.1 | 0.14 |

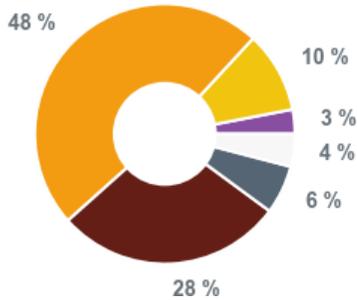
²Inventaire 2018 - Airparif Décembre 2020

³Se référer à la définition de l'indicateur dans le Glossaire pour interprétation des valeurs.

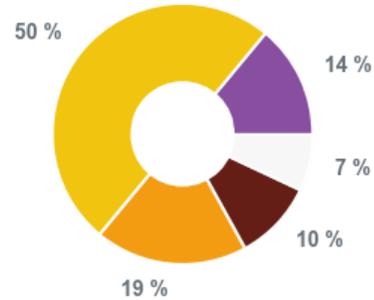
Emissions de PM_{2.5} du transport routier par type de véhicule et vignette Crit'Air en 2018 ²

Les émissions d'PM_{2.5} dû à la combustion des véhicules sont égales pour les PM₁₀ et PM_{2.5} car le facteur d'émission utilisé est unique pour les particules PM.

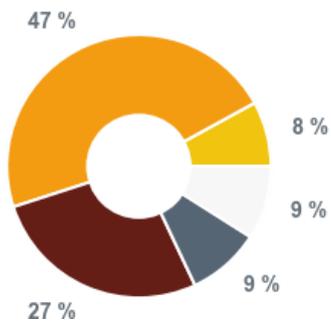
Emissions de PM₂₅ dû à la combustion des VP



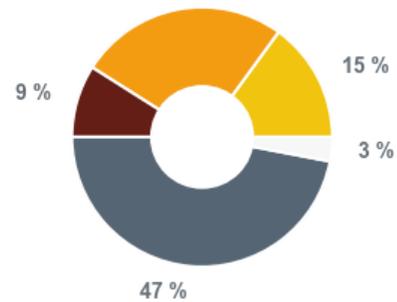
Emissions de PM₂₅ dû à la combustion des 2R



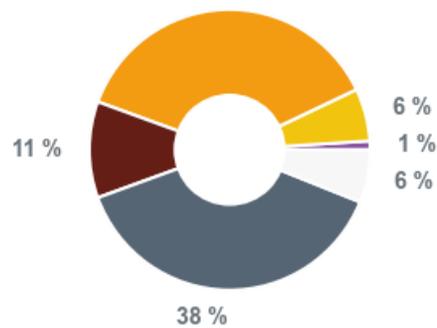
Emissions de PM₂₅ dû à la combustion des VU



Emissions de PM₂₅ dû à la combustion des TC



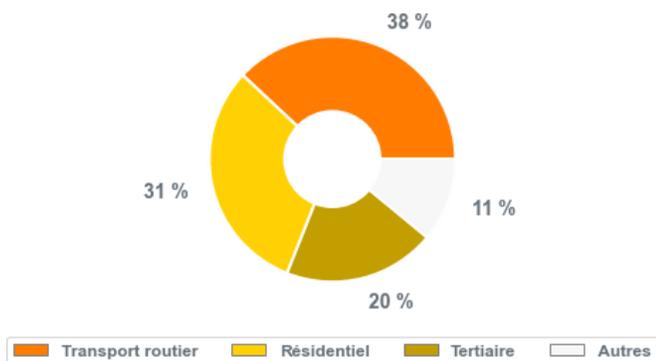
Emissions de PM₂₅ dû à la combustion des PL



²Inventaire 2018 - Airparif Décembre 2020

Les émissions de GES (Scope 1+2) sont exprimées en équivalent CO₂.

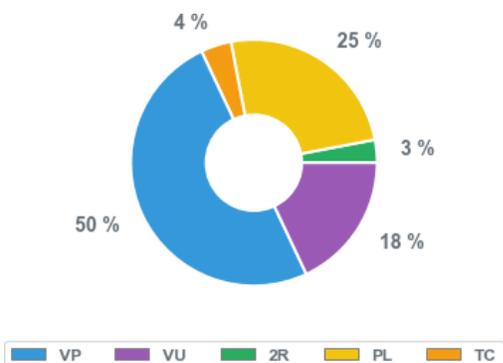
Emissions de GES par secteur en 2018 ¹



Les secteurs valorisés sont le trafic routier et le résidentiel, ainsi qu'un autre secteur si celui-ci contribue à plus de 10 % aux émissions de GES. Les contributions individuelles des secteurs regroupés au sein de la catégorie "Autres" sont par ailleurs disponibles.

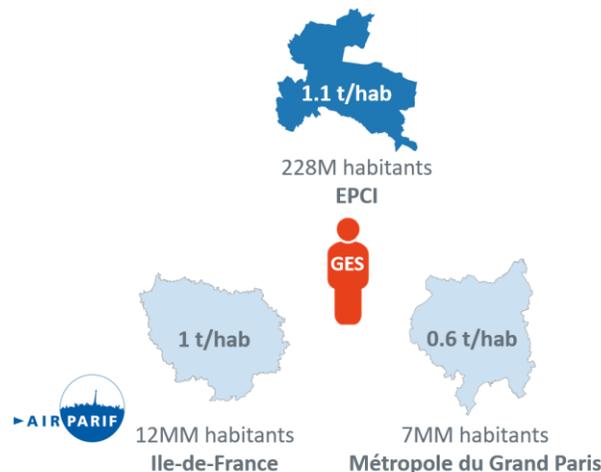
Les principaux secteurs émetteurs de GES sur l'EPCI sont le transport routier (38 %), le résidentiel (31 %) et le tertiaire (20 %)

Emissions de GES du transport routier par type de véhicule en 2018 ¹



En 2018, les émissions de GES du transport routier représentent 249 kt. Les véhicules particuliers représentent 50 % de ces émissions, suivis des poids lourds (25 %), des véhicules utilitaires légers (18 %), des bus et cars (4 %) et des deux-roues-motorisés (3 %).

Emissions de GES du transport routier par habitant en 2018 ¹



Avec une densité de population d'environ 1 900 hab/km² en 2018, le taux annuel d'émissions de GES (1.1 t/hab) au sein de l'EPCI est légèrement supérieur à la valeur régionale (1 t/hab) et à celle de la Métropole du Grand Paris (0.6 t/hab). ²

Emissions de GES du transport routier rapportées à la superficie de l'EPCI en 2018 ¹



Rapportées à la superficie de l'EPCI, les émissions de GES du transport routier en 2018 sont de 2.12 kt/km². Ce taux d'émissions est plus du double de la valeur régionale (0.99 kt/km²) mais moins de la moitié de la valeur au sein de la Métropole du Grand Paris (4.78 kt/km²). ²

¹Inventaire 2018 - Airparif Décembre 2020

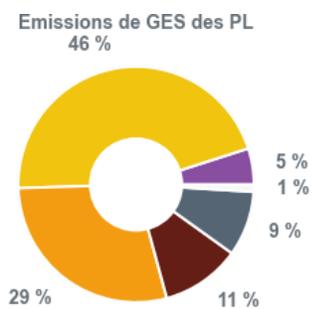
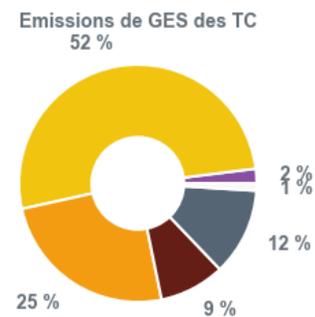
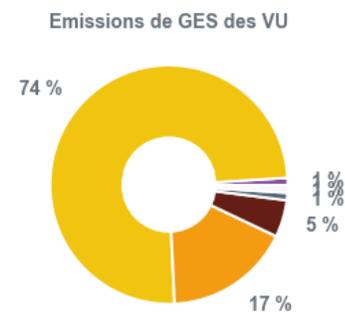
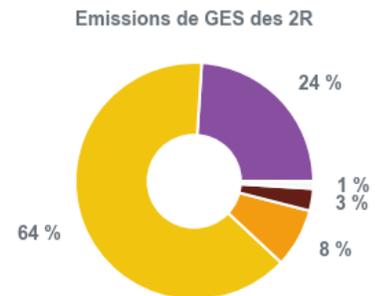
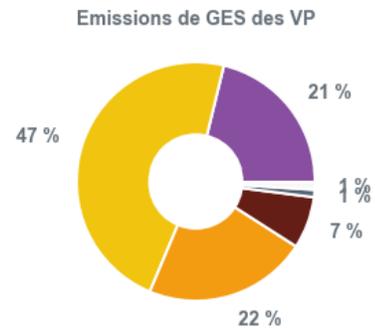
²Se référer à la définition de l'indicateur dans le Glossaire pour interprétation des valeurs.

Synthèse à l'échelle communale des émissions de GES du transport routier en 2018 ¹

| Code INSEE | Part émissions GES (%) | Emissions (kt) | Emissions (t/hab) | Emissions (kt/km ²) |
|------------|------------------------|----------------|-------------------|---------------------------------|
| 78165 | 13 | 4 | 0.2 | 0.69 |
| 78168 | 56 | 14 | 3.3 | 1.72 |
| 78208 | 29 | 18 | 0.7 | 1.95 |
| 78297 | 25 | 24 | 0.8 | 1.77 |
| 78356 | 28 | 7 | 0.8 | 0.42 |
| 78383 | 18 | 8 | 0.4 | 0.9 |
| 78423 | 59 | 69 | 2.1 | 9.49 |
| 78490 | 45 | 42 | 1.3 | 2.32 |
| 78621 | 40 | 40 | 1.2 | 2.84 |
| 78644 | 48 | 9 | 1.4 | 5.64 |
| 78674 | 33 | 7 | 0.6 | 0.66 |
| 78688 | 29 | 7 | 0.6 | 1.79 |
| EPCI | 38 | 249 | 1.1 | 2.12 |
| MGP | 21 | 3901 | 0.6 | 4.78 |
| IDF | 29 | 11929 | 1 | 0.99 |

Unités en équivalent CO₂.

Emissions de GES du transport routier par type de véhicule et vignette Crit'Air en 2018 ¹



Présentation du scénario :

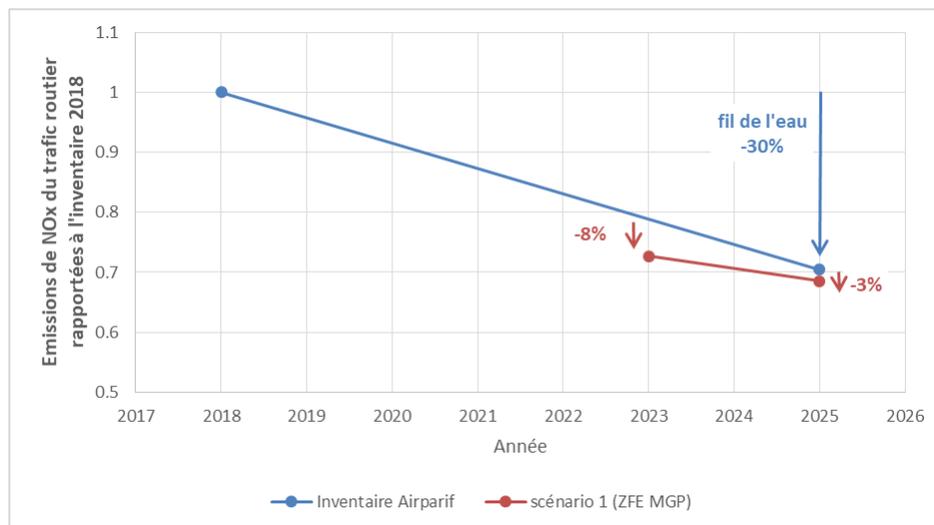
- Types de véhicules interdits : VP, VUL, 2R, PL, TC
- Etiquettes Crit'Air interdites : Crit'Air 4, Crit'Air 5, Non classés

Ce scénario correspond à l'application des règles actuellement en vigueur à l'intérieur du périmètre défini par l'autoroute A86 sur le territoire étudié.

Les émissions du trafic routier en NO_x, PM₁₀, PM_{2.5} et GES liées à la mise en place de ce scénario de ZFE-m sur le territoire étudié ont été comparées aux émissions du trafic routier issues des inventaires Airparif 2018 et prospectif 2025, ainsi qu'à la valeur théorique de référence en 2023 (année d'application théorique de la ZFE-m sur le territoire) sur ce même territoire.

L'inventaire prospectif 2025 prend en compte les actions locales visant à réduire les émissions de polluants atmosphérique. Néanmoins, il n'intègre pas les potentiels effets sur les activités à moyen terme de la crise sanitaire liée au Covid-19 et les étapes des ZFE-m parisienne et métropolitaine au-delà de celle en vigueur depuis juin 2021. Par rapport à l'inventaire des émissions de 2018, l'évolution tendancielle du « fil de l'eau » jusqu'en 2025 engendre des réductions sur les émissions de polluants liés au trafic routier à l'échelle de l'Ile-de-France : une baisse de près de 30 % pour les NO_x et les particules PM_{2.5} ainsi qu'une réduction d'un peu plus de 20 % pour les PM₁₀.

Les figures ci-dessous présentent les émissions de NO_x, PM₁₀, PM_{2.5} et GES du trafic routier sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines issues des bilans d'émissions 2018 et 2025 (prospectif) d'Airparif (en bleu), et celles du trafic routier considéré dans le scénario de la ZFE-m de Saint-Quentin-en-Yvelines (en rouge).

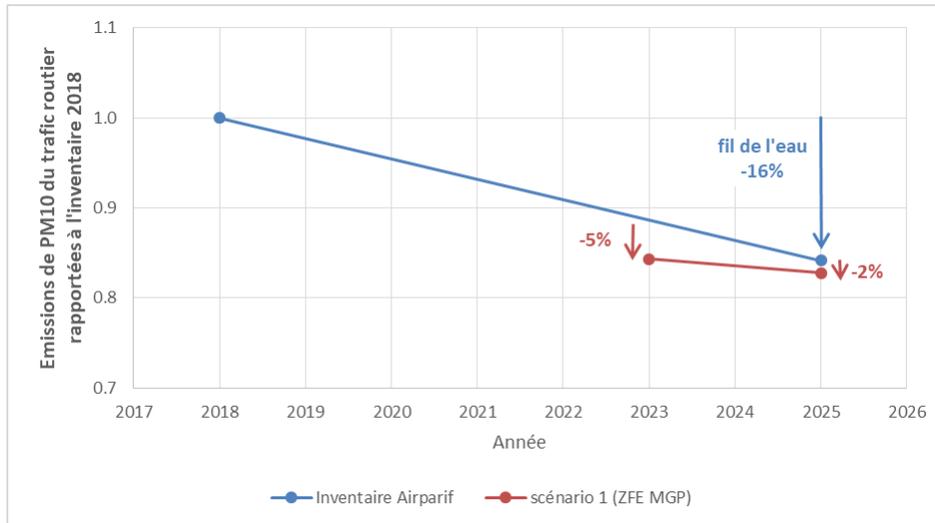
NO_x

Les inventaires d'Airparif projettent une réduction de 30 % des émissions de NO_x entre 2018 et 2025 sur l'EPCI. La mise en place du scénario de la ZFE-m permettrait de réduire les émissions de NO_x de 8 % par rapport à l'année 2023 et de 3 % par rapport à 2025. En ajoutant les réductions d'émissions dues au « fil de l'eau » et celles engendrées par la mise en place de la ZFE-m, les émissions de NO_x en 2025 seraient réduites de 31 % par rapport aux émissions de l'année 2018.

¹Inventaire 2018 - Airparif Décembre 2020

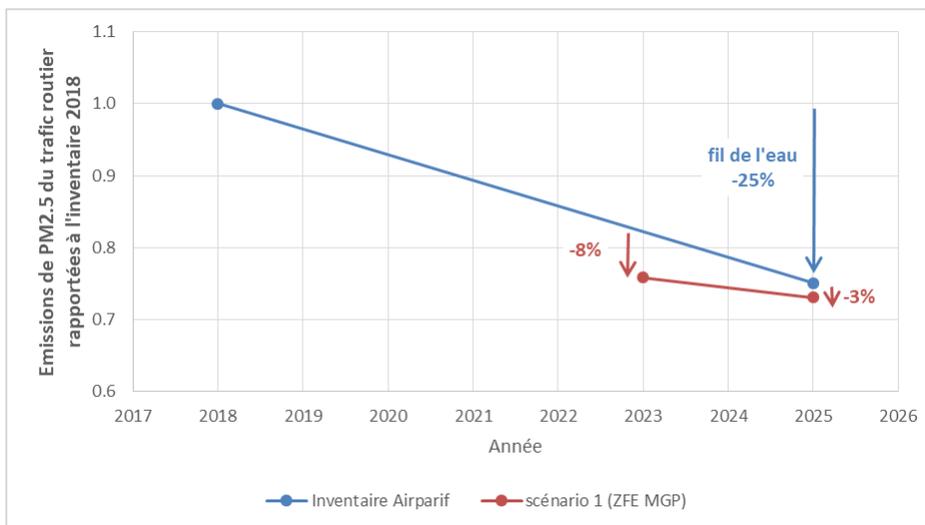
PM₁₀

La principale source d'émissions de PM₁₀ est l'abrasion des routes, pneus et plaquettes de freins (72 % pour l'EPCI). Néanmoins la part de l'abrasion est davantage liée au volume de trafic qu'à l'ancienneté des véhicules, ainsi la mise en place de scénario ZFE-m n'a pas pour objectif premier de réduire la part de l'abrasion.



Les inventaires d'Airparif projettent une réduction de 16 % des émissions de PM₁₀ entre 2018 et 2025 sur l'EPCI. La mise en place du scénario de la ZFE-m permettrait de réduire les émissions de PM₁₀ de 5 % par rapport à l'année 2023 et de 2 % par rapport à 2025. En ajoutant les réductions d'émissions dues au « fil de l'eau » et celles engendrées par la mise en place de la ZFE-m, les émissions de PM₁₀ en 2025 seraient réduites de 17 % par rapport aux émissions de l'année 2018.

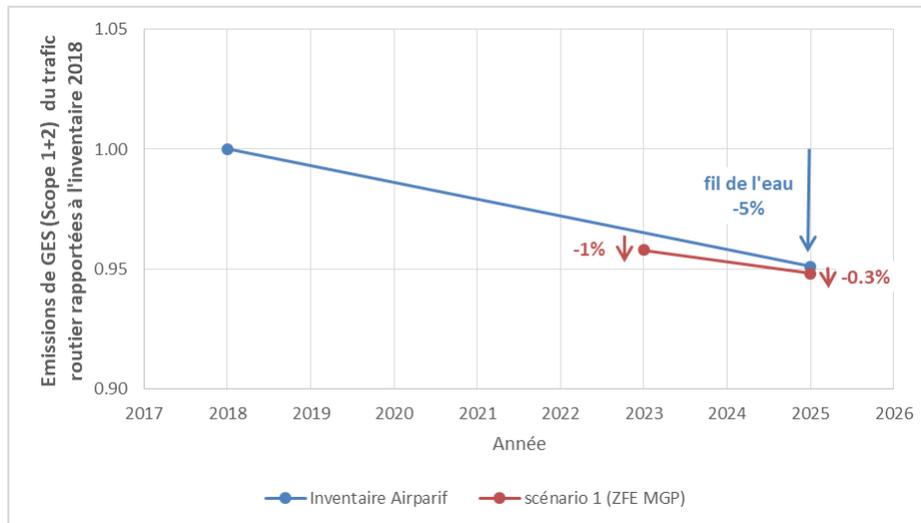
PM_{2.5}



Les inventaires d'Airparif projettent une réduction de 25 % des émissions de PM_{2.5} entre 2018 et 2025 sur l'EPCI. La mise en place du scénario de la ZFE-m permettrait de réduire les émissions de PM_{2.5} de 8 % par rapport à l'année 2023 et de 3 % par rapport à 2025. En ajoutant les réductions d'émissions dues au « fil de l'eau » et celles engendrées par la mise en place de la ZFE-m, les émissions de PM_{2.5} en 2025 seraient réduites de 27 % par rapport aux émissions de l'année 2018.

GES

Les réductions ou gains théoriques en émissions de GES dues à la mise en place d'un scénario ZFE-m ont également été calculés dans le contexte de la problématique liée au changement climatique. Il est important de noter que la hiérarchisation Crit'Air et la notion de « véhicules moins polluants » ne prend pas en compte les émissions de GES. Ainsi, les réductions théoriques en émissions de GES sont faibles voire nulles comparées à celles des polluants importants pour le trafic routier comme les NO_x, les PM₁₀ et PM_{2.5}.



Les inventaires d'Airparif projettent une réduction de 5 % des émissions de GES entre 2018 et 2025 sur l'EPCI. La mise en place du scénario de la ZFE-m permettrait de réduire les émissions de GES de 1 % par rapport à l'année 2023 et de 0.3 % par rapport à 2025. En ajoutant les réductions d'émissions dues au « fil de l'eau » et celles engendrées par la mise en place de la ZFE-m, les émissions de GES en 2025 seraient réduites de 5.2 % par rapport aux émissions de l'année 2018.

Impact potentiel sur les émissions de polluants suite à la mise en place du scénario ZFE-m sur l'EPCI

| polluant | Emissions en 2018 | Emissions en 2025 tendancielles | Emissions scénario de la ZFE-m | Unité | Gains en 2023 (année d'application théorique) | Gains en 2025 |
|-------------------|-------------------|---------------------------------|--------------------------------|------------|---|---------------|
| NO _x | 763 | 537 | 635 | tonnes/an | -8% | -3% |
| PM ₁₀ | 52 | 44 | 46 | tonnes/an | -5% | -2% |
| PM _{2.5} | 35 | 26 | 29 | tonnes/an | -8% | -3% |
| GES (Scope 1+2) | 233 | 221 | 229 | ktonnes/an | -1% | -0.3% |

Emissions de GES (Scope 1+2) en équivalent CO₂.