



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Stop à la ZFE lyonnaise !

Question écrite n° 3224

Texte de la question

Mme Tiffany Joncour attire l'attention de Mme la ministre de la transition écologique, de la biodiversité, de la forêt, de la mer et de la pêche sur la situation et l'injustice laissée par l'extension de la zone à faibles émissions (ZFE) aux véhicules Crit'Air 3 dans l'agglomération lyonnaise. Bien qu'il soit d'un commun accord que la qualité de l'air est un mobile particulièrement important pour des raisons écologiques et sanitaires, la décision entreprise par la métropole de Lyon laisse planer le doute sur cette justification. En effet, l'interdiction totale de circulation et de stationnement des véhicules diesel immatriculés avant 2011 et des véhicules à essence immatriculés avant 2006 qui, pour la plupart d'entre eux, sont en bon état de marche, marque pour de nombreux automobilistes et habitants de la circonscription de Mme la députée, une mesure « anti-pauvres » et « d'exclusion sociale ». Par exemple, dans les communes de Meyzieu et de Décines-Charpieu, sur la circonscription de Mme la députée, c'est respectivement 26,8 % et 28,2 % du parc automobile qui sera restreint de circulation en centre-ville lyonnais. Une mesure « anti-pauvres » à juste titre ; Mme la ministre n'est pas sans savoir la chute du pouvoir d'achat des ménages français qui ne peuvent pas encore se permettre d'acheter une nouvelle voiture hybride ou électrique pour répondre à des normes écologiques imposées. Par ailleurs, les dispositifs d'aide à l'achat ou à la location de véhicules conformes aux vignettes Crit'Air 1 sont également insuffisants pour permettre à ces modestes ménages de s'octroyer leur droit à circuler en centre-ville. Pour rappel, le bonus écologique en 2025 est affiché à 4 000 euros maximum, tandis que le prix moyen d'une voiture électrique avoisine les 30 000 euros. Il faut noter aussi, que depuis l'an 2000, la qualité de l'air s'est grandement améliorée en France selon l'Agence européenne de l'environnement, alors cette mesure bureaucratique s'avère être une réelle punition pour les citoyens périurbains français qui sont pourtant de bons élèves écologistes. Car, en effet, les classes populaires ne polluent pas volontairement : elles ne peuvent faire autrement. L'objectif de cette ZFE est aussi d'inviter les automobilistes à privilégier les modes de déplacement dits « doux », tels que le vélo ou les transports en communs. Ce qui est concevable pour les particuliers et les citoyens, mais absolument inimaginable pour les professionnels, les personnes âgées, les personnes handicapées et les habitants ruraux, sans oublier de prendre en compte les fréquents dysfonctionnements du réseau TCL et des retards associés aux TER. Mal accompagnée, une ZFE est une bombe sociale. Ainsi, Mme la députée invite Mme la ministre à engager des discussions auprès de l'exécutif métropolitain lyonnais pour amener à un recul sur l'interdiction catégorique des véhicules Crit'Air 3, pour que cesse cette écologie punitive envers les Français périurbains les plus modestes. Elle alerte également sur le biais idéologique de la généralisation des ZFE sur le territoire métropolitain, qui aura pour seule finalité une fracture entre les centres-villes gentrifiés et les territoires ruraux voués à la stagnation. Elle souhaite connaître sa position sur le sujet.

Texte de la réponse

Les zones à faibles émissions (ZFE) sont un outil aux mains des collectivités pour améliorer la qualité de l'air. Les modalités d'application de la ZFE sont indiquées dans un arrêté pris par la collectivité et portent sur : le choix du périmètre de la zone, la pré signalisation spécifique, les mesures effectives de restriction et le calendrier de mise en œuvre. La Métropole de Lyon a construit sa feuille de route ZFE avec les habitants et les

acteurs économiques locaux. La mise en place des ZFE répond à une nécessité de protection de la santé publique. Le secteur des transports est responsable de la majeure partie des émissions d'oxydes d'azote et d'un quart des émissions de particules PM10. D'après Santé Publique France, la pollution de l'air est responsable de 48 000 décès prématurés par an en France. Les ZFE pourraient éviter environ 3 000 décès prématurés par an dans les zones urbaines les plus exposées et réduire des cas d'asthme, de bronchites chroniques et des maladies cardiovasculaires, avec des économies importantes pour le système de santé. De plus, en respectant les valeurs cibles intermédiaires de l'OMS pour les PM2.5 (10 µg/m3) et le NO2 (20 µg/m3), prévues en 2030 par la nouvelle directive européenne sur la qualité de l'air, les bénéfices économiques seraient d'environ 2Md d'euros/an en France. L'agglomération lyonnaise dépasse encore aujourd'hui de façon régulière les seuils réglementaires de qualité de l'air. Ces seuils seront divisés par deux en 2030, conformément à la directive européenne relative à la qualité de l'air ambiant entrée en vigueur le 11 décembre 2024. Afin de respecter les seuils actuels et se mettre dans la bonne trajectoire pour atteindre les futurs seuils en 2030, le renforcement des actions en faveur de la qualité de l'air est un impératif sur le territoire lyonnais. La mise en place des restrictions Crit'air 3 est une étape nécessaire à l'atteinte de ces objectifs, et permettra, en améliorant la qualité de l'air locale, de limiter les risques sanitaires liés à la pollution engendrée par le trafic routier pour les habitants. L'article L2213-4-1 du code général des collectivités territoriales prévoit par ailleurs (1) la réalisation d'une évaluation des impacts socio-économiques des mesures de restrictions envisagées, laquelle est soumise à consultation du public (2) la possibilité pour les collectivités d'édicter des dérogations locales aux mesures de restrictions en fonction des critères qu'elles définissent au-delà des cas d'exemptions prévus au niveau national (notamment pour les véhicules affichant une carte mobilité inclusion – stationnement pour les personnes en situation de handicap). Ainsi, l'arrêté ZFE de la métropole du Grand Lyon prévoit des dérogations, par exemple, pour les travailleurs en horaires décalés, ou pour les véhicules utilisés pour l'approvisionnement de denrées alimentaires. La collectivité propose par ailleurs le « Pass petit rouleur » (plus couramment appelé « Pass ZFE »), qui permet à tout véhicule de circuler un certain nombre de jours par an quelque soit sa vignette Crit'air (52 jours pour la ZFE lyonnaise). Ce territoire a par ailleurs été soutenu en 2023 et 2024 dans le cadre du fonds vert pour déployer notamment un service de conseil en mobilité et renforcer les solutions de mobilité alternative du territoire.

Données clés

Auteur : [Mme Tiffany Joncour](#)

Circonscription : Rhône (13^e circonscription) - Rassemblement National

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 3224

Rubrique : Automobiles

Ministère interrogé : [Transition écologique, biodiversité, forêt, mer et pêche](#)

Ministère attributaire : [Transition écologique, biodiversité, forêt, mer et pêche](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [21 janvier 2025](#), page 221

Réponse publiée au JO le : [18 mars 2025](#), page 1862