



# ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

## Zones à faibles émissions

Question écrite n° 3225

### Texte de la question

M. Fabrice Brun interroge Mme la ministre de la transition écologique, de la biodiversité, de la forêt, de la mer et de la pêche sur les conséquences de la mise en place des zones à faibles émissions (ZFE) au sein des métropoles françaises. En effet, les ZFE ont été créées par la loi d'orientation et mobilité (LOM) de 2019 et renforcées par la loi climat et résilience de 2021, afin de lutter contre la pollution atmosphérique des métropoles françaises. Or si améliorer la qualité de l'air des villes française est en effet fondamental, cela ne doit pas se faire au détriment de celles et ceux qui n'ont d'autre option que la voiture pour se déplacer. À ce titre, la législation de ces ZFE n'a cessé de se rigidifier, excluant peu à peu les habitants des zones péri-urbaines et rurales des centre villes des métropoles françaises. Aussi, depuis le 31 décembre 2024, les ZFE sont désormais obligatoires dans les 42 agglomérations françaises de plus 150 000 habitants et plus restrictives dans les grandes métropoles ayant déjà appliqué les ZFE. À Montpellier, Lyon et Paris, il est désormais interdit de circuler avec l'ensemble des diesels d'avant 2006 et les essences d'avant 2011 (Crit'air 3). Même si certaines personnes et certaines villes bénéficient de dérogations, il est désormais impossible de se rendre dans ces centres-villes avec son véhicule personnel pour une majorité de Français. En ce sens, en décidant de ces obligations, les pouvoirs publics prennent le risque d'aggraver la fracture entre ceux qui peuvent continuer à vivre et circuler en métropole et ceux qui ne peuvent plus s'y rendre pour voir leur famille, étudier ou recevoir des soins. Sur le terrain, il n'est pas rare de constater incompréhension et colère face à ces mesures qui ne prennent pas en compte les habitants des zones rurales et qui n'ont d'autres moyens que la voiture pour se déplacer. Au regard de cette situation, il lui demande ce qu'entend mettre en œuvre le Gouvernement pour ne pas entraver la mobilité des personnes habitant en zone rurale et périphérique, pénalisées par les ZFE. Dans l'attente, il lui demande également si le Gouvernement est prêt à requalifier les zones à faibles émissions en zones à fortes exclusions.

### 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 chaque collectivité et portent ainsi 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 mise en place des ZFE répond à une nécessité de protection de la santé publique. En effet, 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/m<sup>3</sup>) et le NO<sub>2</sub> (20 µg/m<sup>3</sup>), prévues en 2030 par la nouvelle directive européenne sur la qualité de l'air, les bénéfices économiques pour la France seraient d'environ 2Md d'euros/an. L'article L2213-4-1 du code général des collectivités territoriales prévoit (1) la réalisation d'une évaluation des impacts socio-économiques des mesures de restrictions

envisagées, laquelle est soumise à consultation du public ; (2) une obligation de mise en place de restrictions de circulation Crit'air 3 au 1er janvier 2025 uniquement pour les territoires en dépassement régulier des seuils réglementaires de qualité de l'air. Seules les agglomérations de Paris et Lyon sont donc obligées par la loi de mettre en place une restriction sur les Crit'air 3. Pour les autres agglomérations de plus de 150 000 habitants, la seule obligation est la mise en place de restrictions pour des véhicules non classés, c'est à dire les voitures immatriculées jusqu'au 31 décembre 1996 (qui ont donc plus de 29 ans) et/ou les véhicules utilitaires légers immatriculés jusqu'au 30 septembre 1997 et/ou les poids lourds immatriculés jusqu'au 30 septembre 2001. Quelques restrictions Crit'air 3 ont été maintenues au 1er janvier 2025 dans d'autres agglomérations (Grenoble et Montpellier) ; elles résultent de décisions des collectivités territoriales. Environ 10 % du parc automobile national est concerné par l'interdiction des Crit'Air 4 et 3 en 2025, soit environ 5 millions de véhicules. Ces véhicules sont anciens (diesels immatriculés avant 2011) et concentrés dans les zones rurales ou périurbaines, donc peu affectées par les ZFE. Tout est fait pour une mise en place progressive et pragmatique : - Les ZFE ne concernent que les grandes agglomérations où des alternatives de transport existent (transports publics, covoiturage) ; - Des exceptions, sous formes de dérogations à la main des collectivités, sont prévues pour certaines professions (artisans, commerçants) ou catégories sociales vulnérables. Les collectivités peuvent 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 (ces derniers concernent par exemple les véhicules affichant une carte mobilité inclusion - stationnement pour les personnes en situation de handicap). Certaines collectivités prévoient ainsi des dérogations, par exemple, pour les travailleurs en horaires décalés. Les collectivités peuvent par ailleurs proposer un « Pass ZFE », qui permet à tout véhicule de circuler un certain nombre de jours par an quelle que soit sa vignette Crit'air (par exemple : 12 jours à Grenoble, 24 jours à Paris et 52 jours à Lyon et Montpellier). Elles peuvent également décider que les restrictions ne s'appliquent que certains jours ou sur certains créneaux horaires. Ainsi par exemple, les restrictions de circulation à Paris et Grenoble ne s'appliquent pas les week-ends, la nuit, ni les jours fériés pour les automobiles et les deux-roues. - Le Gouvernement mobilise le Fonds vert pour aider les collectivités à accélérer la mise en place des ZFE et soutenir les mobilités alternatives. En 2023, ce sont 219 projets qui ont été soutenus à hauteur de 127 millions d'euros.

## Données clés

**Auteur :** [M. Fabrice Brun](#)

**Circonscription :** Ardèche (3<sup>e</sup> circonscription) - Droite Républicaine

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 3225

**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 222

**Réponse publiée au JO le :** [18 mars 2025](#), page 1863