



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Mise en application des zones à faibles émissions (ZFE)

Question écrite n° 4086

Texte de la question

Mme Claire Lejeune 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 mise en application des zones à faibles émissions (ZFE), imposées par la loi n° 2021-1104 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets (dite loi « climat et résilience »). L'instauration des ZFE aurait dû avoir pour corollaire une incitation suffisante des ménages à envisager une conversion vers un véhicule plus propre, ainsi qu'une densification substantielle du maillage de transports en commun. Cependant, les objectifs du Gouvernement établis pour la fin d'année 2024 n'ont pas été atteints, la France ayant enregistré une chute des ventes de voitures électriques de 24,4 %, les RER métropolitains n'étant pas prêts et le réseau des transports collectifs étant largement sous-financé. En effet, malgré les différentes aides à l'électrification du parc automobile, l'achat d'un véhicule électrique demeure inaccessible pour les classes populaires et les ménages moyens. Le reste à charge pour l'achat d'une voiture neuve et l'installation d'une borne de recharge peut varier entre 10 000 et 40 000 euros selon les modèles. De ce fait, les ménages les plus précaires font face à des injonctions contradictoires. Ceux résidant dans les territoires ruraux et périurbains et qui sont contraints d'utiliser la voiture pour leurs déplacements doivent s'équiper d'un véhicule à faible émissions, alors que le marché leur est inaccessible. Ce sont actuellement 12 millions de véhicules de particuliers ou de professionnels de Crit'Air 3, 4, 5 qui sont en circulation, dont 36 % des propriétaires déclarent qu'ils seront dans l'impossibilité d'effectuer une conversion vers un véhicule électrique faute de budget. Derrière ce pourcentage, ce sont des situations sociales dramatiques qui se dessinent : les citoyens seront forcés de risquer l'amende simplement pour aller travailler. Cette impréparation de l'État, ainsi que les reculs sur les budgets de transports en commun et des aides à l'achat d'un véhicule électrique, vont introduire des inégalités massives en matière de droit à la mobilité. La précarité mobilité explosera. C'est bien le principe d'égalité, fondement de la République, qui est en jeu. Dans l'attente de solutions de mobilités permettant à ces ménages une utilisation réduite de la voiture individuelle pour leurs trajets du quotidien, les aides à la conversion pour un véhicule plus propre doivent au contraire être accrues. Ce retard en matière d'électrification du parc automobile et de développement des transports en commun aura un coût social, sanitaire et écologique considérable pour les territoires concernés et les habitants qui y résident. Aussi, elle lui demande comment elle entend garantir que les classes populaires et moyennes ne soient pas des victimes collatérales de l'instauration des ZFE à cause des insuffisances de l'État.

Texte de la réponse

Les zones à faibles émissions (ZFE) sont un outil aux mains des collectivités pour améliorer la qualité de l'air. La mise en place des ZFE répond à une nécessité de protection de la santé publique. Elles ont pour vocation de préserver la santé des habitants en ciblant les polluants atmosphériques émis par les véhicules, tels que les oxydes d'azote et les particules. En effet, le secteur des transports est responsable de la majeure partie des émissions d'oxydes d'azote (NOx) et d'un quart des émissions de particules PM10. D'après Santé Publique France, plus de 40 000 décès sont imputables chaque année à la pollution atmosphérique. Le coût annuel pour la société française de la pollution de l'air en France est estimé à 100 milliards d'euros (Sénat, 2015). Lors de l'examen du projet de loi relatif à la simplification de la vie économique, actuellement en discussion au Parlement, un amendement visant à supprimer le cadre légal des ZFE a été adopté (article 15 ter), contre l'avis

du Gouvernement. Le Gouvernement, conscient des enjeux de santé publique relatifs à la qualité de l'air, défend pour sa part un maintien du dispositif et s'est montré ouvert à quelques aménagements. Tant que la disposition n'est pas définitivement adoptée, le droit actuel continue de s'appliquer. L'actuel article L2213-4-1 du code général des collectivités territoriales prévoit : la réalisation d'une évaluation des impacts socio-économiques des mesures de restrictions envisagées, laquelle est soumise à consultation du public ; un dispositif souple : les véhicules concernés par les restrictions sont déterminés par la collectivité territoriale qui met en place la ZFE. Pour cela, elle tient compte du niveau de pollution de l'air sur son territoire et des obligations définies par la loi. Pour la quasi-totalité des 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 et/ou les véhicules utilitaires légers immatriculés jusqu'au 30 septembre 1997 et/ou les poids lourds immatriculés jusqu'au 30 septembre 2001). Seuls deux territoires, dépassant encore régulièrement les seuils réglementaires de qualité de l'air, à savoir les métropoles du Grand Paris et du Grand Lyon, ont l'obligation d'une ZFE renforcée avec des restrictions de circulation pour des voitures Crit'air 3 au 1er janvier 2025. Ces territoires ont notamment été soutenus en 2023 et 2024 dans le cadre du fonds vert pour déployer un service de conseil en mobilité, et renforcer les solutions de mobilité alternative. La révision des restrictions de circulation fixées par arrêté (municipal ou intercommunal), ou de leur calendrier, est à la main de la collectivité territoriale, dans le respect des obligations minimales fixées par la loi. Ainsi, certaines collectivités territoriales, par exemple à Strasbourg ou à Toulouse, ont fait le choix de reporter ou d'annuler l'application de restrictions de circulation pour des véhicules Crit'air 3. Quelques restrictions Crit'air 3 ont été maintenues au 1er janvier 2025 dans d'autres agglomérations (Grenoble et Montpellier) et résultent de décisions des collectivités territoriales. 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 (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, ou pour les personnes nécessitant l'accès à des établissements de santé dans le cadre d'une affection longue durée. 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.

Données clés

Auteur : [Mme Claire Lejeune](#)

Circonscription : Essonne (7^e circonscription) - La France insoumise - Nouveau Front Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 4086

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : Transition écologique, biodiversité, forêt, mer et pêche

Ministère attributaire : [Transition écologique, biodiversité et négociations internationales](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [11 février 2025](#), page 717

Réponse publiée au JO le : [10 mars 2026](#), page 2227