



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Effets délétères du dispositif ZFE

Question écrite n° 4628

Texte de la question

M. Corentin Le Fur alerte M. le ministre auprès du ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation, chargé des transports, sur les conséquences délétères de la mise en place des zones à faibles émissions (ZFE). Institué par la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 et étendu par la loi « climat et résilience » du 22 août 2021, le dispositif ZFE, en ce qu'il entrave déjà la liberté fondamentale d'aller et venir de millions de Français, pose un problème de société auquel il est urgent de répondre. En restreignant, sur la base de leur classification Crit'Air, l'accès des véhicules considérés comme les plus polluants aux grandes métropoles, le dispositif ZFE prive actuellement près de deux millions de véhicules et autant de personnes de l'accès à certaines grandes villes françaises. Au-delà du principe même de régulation de l'accès aux ZFE, la grande lacune de ce dispositif réside dans son décalage avec les réalités du quotidien, à commencer par le pouvoir d'achat des Français. Comment croire, en effet, que les Français les plus modestes, qui sont les premiers concernés par cette réglementation, pourront, afin d'accéder aux villes, faire l'acquisition d'un véhicule neuf ou récent, qu'il soit thermique et *a fortiori* électrique ou hybride ? Face aux levées de boucliers légitimes, certains élus ont d'ores et déjà repoussé l'application des ZFE ou fait le choix de ne pas verbaliser les automobilistes ne respectant pas ces restrictions. Ainsi, bien qu'au 1er janvier 2025 la loi ait prévu l'extension des ZFE à toutes les agglomérations françaises de plus de 150 000 habitants, soit 42 villes, une douzaine d'édiles ont décidé de ne pas appliquer la mesure ou de l'assouplir sensiblement. Si ces élus locaux ont pris cette décision, c'est parce que les ZFE suscitent de vives inquiétudes et engendrent de profondes injustices. Parce que trop de Français ont d'ores et déjà vu leur liberté fondamentale d'aller et venir entravée et que, si rien n'est fait, ils seront encore plus nombreux demain, la question de la suspension, du report, voire de la suppression des ZFE doit être posée. Dans un premier temps, un nouvel assouplissement de ce dispositif s'avère indispensable. Cet assouplissement est d'autant plus nécessaire qu'un principe de réalité s'impose : pour l'écrasante majorité des Français, qu'ils résident en milieu rural ou périurbain, la voiture est indispensable aux déplacements du quotidien, notamment pour se rendre au travail dans des agglomérations soumises aux restrictions des ZFE. Si rien n'est fait, nombre d'entre eux seront contraints de circuler malgré l'interdiction et s'exposeront à des amendes forfaitaires qui, en l'état du droit, deviendront automatiques dès 2026. Dès lors, dans la mesure où l'application de ce dispositif s'avère particulièrement injuste pour une grande partie de la population, il lui demande quelles mesures le Gouvernement entend prendre afin que la liberté d'aller et venir de tous les Français soit respectée.

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, les députés ont adopté un amendement

visant à supprimer le cadre légal des ZFE (article 15 ter). Toutefois, le droit actuel continue de s'appliquer tant que la loi n'est pas promulguée. En particulier, 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 de Paris et de 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. Il est également possible 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 : [M. Corentin Le Fur](#)

Circonscription : Côtes-d'Armor (3^e circonscription) - Droite Républicaine

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 4628

Rubrique : Automobiles

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : [4 mars 2025](#), page 1359

Réponse publiée au JO le : [29 juillet 2025](#), page 6886