



N° 3200

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 30 septembre 2026.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
SUR LA PROPOSITION DE LOI *visant à abroger les zones à faibles émissions mobilité* (n° 2970).

PAR M. PIERRE MEURIN

Député

Voir le numéro :

Assemblée nationale : 2970.

SOMMAIRE

Pages

INTRODUCTION : UNE OPPOSITION QUASI-UNANIME À UN DISPOSITIF CONTESTABLE DONT L'UTILITÉ N'EST PAS AVÉRÉE...	5
I. SUR L'INUTILITÉ DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ : DES EFFETS AU MIEUX DÉRISOIRES SUR L'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE L'AIR	7
A. UNE INTUITION DÉCOULANT DES LACUNES DU DISPOSITIF	7
B. UNE CONFIRMATION RÉCEMMENT APPORTÉE PAR L'INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES	9
II. SUR L'INIQUITÉ DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ : UN DISPOSITIF EXCLUANT DE NOMBREUX FRANÇAIS DES GRANDES MÉTROPOLIS	12
A. UNE ATTEINTE À LA LIBERTÉ : L'INFANTILISATION ET L'ASSUJETTISSEMENT DES FRANÇAIS	13
1. La négation de la liberté constitutionnelle d'aller et venir	13
2. La négation de la tranquillité d'esprit	13
3. Une atteinte à la liberté de vivre dignement	16
B. UNE ATTEINTE À L'ÉGALITÉ : UNE CHARGE PESANT DAVANTAGE SUR LES PLUS MODESTES	16
C. UNE ATTEINTE À LA FRATERNITÉ : LA FRACTURE ENTRE CITOYENS URBAINS ET RURAUX.....	17
III. UNE SUPPRESSION POSSIBLE ET SOUHAITABLE QUI NÉCESSITERA LE DÉPASSEMENT DES CLIVAGES PARTISANS	17
A. L'EXISTENCE DE SOLUTIONS ALTERNATIVES POUR LUTTER CONTRE LA POLLUTION DE L'AIR	17
B. UNE SUPPRESSION PLEINEMENT COMPATIBLE AVEC LE DROIT EUROPÉEN	19
C. UN NÉCESSAIRE DÉPASSEMENT DES CLIVAGES PARTISANS.....	21
COMMENTAIRE DE L'ARTICLE UNIQUE	23
<i>Article unique</i> : Suppression des zones à faibles émissions mobilité	23
EXAMEN EN COMMISSION	37

ANNEXE 1 : RÉFÉRENCES DES TRAVAUX ET PRISES DE POSITION PASSÉS DU RAPPORTEUR SUR LE SUJET DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ	57
ANNEXE 2 : PRISES DE POSITION DE PARLEMENTAIRES APPARTENANT À DES TENDANCES POLITIQUES DIFFÉRENTES DE CELLES DU RAPPORTEUR SUR LES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ	59
ANNEXE 3 : LISTE NON EXHAUSTIVE DE DIFFÉRENCES DANS LES DÉROGATIONS LOCALES POUR LES PARTICULIERS ENTRE LES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ	65
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	67
CONTRIBUTION ÉCRITE	69

INTRODUCTION : UNE OPPOSITION QUASI-UNANIME À UN DISPOSITIF CONTESTABLE DONT L'UTILITÉ N'EST PAS AVÉRÉE

Les zones à faibles émissions mobilité (ZFE) sont inutiles dans la mesure où elles n'améliorent pas significativement la qualité de l'air. Elles sont nuisibles puisqu'elles constituent un dispositif séparatiste qui engendre une ségrégation sociale, limitant les interactions des plus riches avec les populations aux revenus plus modestes des zones péri-urbaines et rurales, mais en plus pénalisent les Français ruraux en les empêchant d'accéder aux services des grandes villes.

Il convient de se rendre compte de la fracture absolument béante que les pouvoirs publics ont contribué à creuser entre les Français, selon leur lieu de résidence et leur classe sociale. Le logement est devenu un luxe dans les grandes métropoles, et cette explosion des prix de l'immobilier a repoussé les Français les moins favorisés dans les zones péri-urbaines, puis dans celles rurales, simplement pour se loger dignement. Dans le même temps, le « métropolisme », dynamique territoriale de concentration des pouvoirs, des activités et des richesses dans les grandes villes, a autant aspiré les services indispensables à la vie quotidienne qu'il en a privé les territoires ruraux, qui souffrent de désertification aggravée. On en arrive ainsi à une situation ubuesque : un tel « métropolisme », qui prive des millions de Français de logement dans les métropoles, oblige toutefois ceux-ci à s'y rendre pour aller travailler, se soigner, emmener leurs enfants à l'école, aller dans les commerces le week-end, ou accéder aux services publics. Ces dynamiques d'éloignement territorial ont, à rebours des ambitions climatiques de la France, augmenté la fréquence et allongé la durée des trajets en voiture. Et il faudrait creuser plus encore cette fracture... ? Ces Français qui n'ont plus les moyens d'habiter dans les grandes villes, et qui se voient privés dans les territoires ruraux des services du quotidien, il faudrait encore leur interdire de se rendre en ville pour aller travailler, se soigner, emmener leurs enfants à l'école, accéder aux services publics ou aux commerces de proximité ? Les ZFE constituent de façon indiscutable la porte blindée, fermée à triple tour et payée par le monde urbain pour se protéger des pauvres pollueurs. À qui rétorquera dérogations, le rapporteur rétorque usine à gaz qui insulte la liberté de circulation, contrainte par un régime d'autorisation préalable illisible et constitutif d'une atteinte disproportionnée à la liberté de circulation de chacun, quels que soient sa condition sociale et son lieu de vie.

Les ZFE portent gravement atteinte aux trois grands mots de la devise républicaine :

— **elles portent atteinte à la liberté** de circulation pour des véhicules parfaitement en règle (contrôle technique, assurance, permis de conduire, immatriculation...). Il est bon de rappeler que cette liberté a été reconnue par le Conseil constitutionnel comme appartenant aux « *droits et libertés constitutionnellement garantis* » en tant que « *composante de la liberté personnelle* »

protégée par les articles 2 et 4 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789 »⁽¹⁾ ;

– **elles portent atteinte à l'égalité** entre tous les citoyens tout en constituant une spoliation de certains (les ZFE font bien sûr baisser la valeur vénale des véhicules de millions de Français modestes) ;

– **elles portent enfin atteinte, encore plus gravement, à la fraternité républicaine** : à quel moment a-t-on pu décider qu'une politique sanitaire devait être mise en place en mettant les Français les plus modestes en quarantaine hors des grandes villes ? À quel moment a-t-on pensé qu'il était pertinent de stigmatiser les pauvres comme pollueurs des riches ? À quel moment s'est-on mis en tête de rétablir les privilèges en remettant des distances entre les maisons de maître et les maisons des domestiques ?

Les ZFE, ce sont, pour près de 15 millions de Français (le parc automobile des voitures Crit'Air 3 et plus), une stigmatisation aggravée contraire au pacte républicain, autant que des complications concrètes au quotidien dont ils n'ont vraiment pas besoin en ce moment.

Cet argumentaire, l'ensemble du Parlement français (Assemblée nationale et Sénat) y a souscrit au cours des derniers mois.

À cinq reprises les 26 mars 2025, 28 mai 2025, 20 janvier 2026, 14 avril 2026 et 15 avril 2026, les parlementaires ont renouvelé leur souhait d'abroger les ZFE au sein du projet de loi de simplification de la vie économique.

La censure par le Conseil constitutionnel de ce qui était l'article 15 *ter* du projet de loi, le 21 mai 2026, pour des raisons de pure forme, a privé des millions d'automobilistes d'une mesure attendue.

Une nouvelle fois, le rapporteur revient donc à la charge pour la justice sociale et la fin de la ségrégation par l'argent, qui pénalise de nombreux Français : pas moins de 12,8 millions d'habitants vivaient dans une ZFE en 2025 (soit 19 % de la population), et ce chiffre devrait croître à 14 millions en 2026⁽²⁾.

Récemment, une donnée nouvelle a éclairé le débat. Il s'agit d'une étude de l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE)⁽³⁾, qu'aucun soupçon de partialité ne peut discréditer. Elle montre bien que les bénéfices des ZFE sont, au mieux très incertains, au pire dérisoires.

(1) *Paragraphe 21 de la décision n° 2021-817 DC du 20 mai 2021 Loi pour une sécurité globale préservant les libertés.*

(2) *Gouvernement, rapport d'évaluation des politiques de sécurité sociale, annexe 1 : maladie, mai 2026, p. 88 (p. 90 du document PDF).*

(3) *INSEE, Les ZFE renforcent le verdissement du parc automobile et contribuent au recul de ses émissions polluantes, INSEE analyses – n° 124 – août 2026.*

Au 1^{er} juillet 2026, la verbalisation des véhicules Crit’Air 3 a commencé à Lyon ⁽¹⁾ et continuera à Grenoble ⁽²⁾. Dans les autres métropoles, la verbalisation ne devrait commencer qu’au 1^{er} janvier 2027. Face à cette situation d’iniquité entre les Français, la discussion et l’adoption de la présente loi devient une urgence pour bon nombre d’usagers de la route et il convient que le plus grand nombre de parlementaires s’associent pour y parvenir.

Il est de bonne intelligence pour les élus de reconnaître leurs erreurs. Les parlementaires peuvent de bonne foi avoir pensé mettre en place les ZFE pour améliorer la qualité de l’air ; ils doivent avec une même bonne foi les supprimer, au regard de leur disproportion par rapport à l’objectif recherché. Ils l’ont d’ailleurs fait ces derniers mois.

Le rapporteur appelle de ses vœux, une fois les ZFE supprimées, un travail transpartisan pour mettre en place des solutions efficaces et indolores pour améliorer la qualité de l’air, puisque tous les députés, sans exception, sont attachés à cet objectif de santé publique.

En légiférant pour une fois afin de supprimer une réglementation plutôt que pour en créer encore une nouvelle, les responsables politiques amélioreront très concrètement le quotidien des Français, leur prouvant par-là même, à l’approche d’échéances électorales importantes pour la Nation, l’utilité des élus qu’ils se choisissent.

Cette proposition de loi n’est donc pas un aboutissement mais le commencement d’un processus que le rapporteur appelle de ses vœux, visant à préserver simultanément les valeurs de la République, la protection de l’environnement et la santé des Français.

I. SUR L’INUTILITÉ DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ : DES EFFETS AU MIEUX DÉRISOIRES SUR L’AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE L’AIR

A. UNE INTUITION DÉCOULANT DES LACUNES DU DISPOSITIF

Dans cette sous-partie, le rapporteur s’appuiera tant sur ses arguments personnels que sur ceux soulevés par de nombreux parlementaires, y compris issus de tendances politiques différentes de la sienne. La liste des parlementaires dont les réflexions ont alimenté la sienne, ainsi que leurs écrits ou interventions à ce sujet, pour certains repris donc par le rapporteur ci-dessous, sont présentés dans l’annexe 2.

(1) *Métropole du Grand Lyon*, Tout savoir sur la ZFE – Zone à Faibles Émissions (ZFE) : projet et déploiement dans la Métropole de Lyon, <https://zfe.grandlyon.com/zfe-grand-lyon/> (consulté le 25 septembre 2026).

(2) *Grenoble Alpes métropole*, Tout savoir sur la circulation des véhicules Crit’Air 3, <https://zfe.grenoblealpesmetropole.fr/805-circulation-crit-air-3-et-reglementations.htm> (consulté le 25 septembre 2026).

Les arguments que le rapporteur tire de son expérience et des travaux conduits par ses collègues sur l'inutilité des ZFE d'un point de vue environnemental sont les suivants :

– **le transport routier n'est pas l'émetteur principal de particules fines, ces dernières étant essentiellement issues du secteur résidentiel.** La part du transport routier est estimée entre 13 % (pour les PM10) et 15 % (PM2,5). Les ZFE visent donc à faire diminuer une part déjà très faible du total des émissions de particules fines, pour un coût social tout sauf négligeable ;

– **l'accumulation des dérogations**, pour légitimes et nécessaires qu'elles soient, ainsi que le caractère purement pédagogique de certaines d'entre elles, c'est-à-dire sans sanctions, aboutissent à vider de sa substance le dispositif, en diminuant donc l'efficacité, outre qu'elles le complexifient à l'extrême ;

– **elles concernent y compris des agglomérations dans lesquelles les seuils réglementaires de la qualité de l'air ne sont pas dépassés ;**

– surtout, **la classification Crit'Air ne tient pas compte de la réalité des émissions polluantes d'un véhicule**, mais seulement de l'ancienneté et de la motorisation de celui-ci. Cette lacune s'avère problématique car la légèreté d'un véhicule, fût-il ancien, lui permet d'avoir des émissions liées à l'abrasion des pneus très modérées. L'absence de prise en compte de la masse des véhicules a comme conséquence que certains modèles volumineux et lourds ont une incidence environnementale plus importante que des véhicules plus petits, alors que ces derniers sont pourtant exclus des ZFE, n'étant pas classés Crit'Air 1 ou 2, contrairement aux premiers. Le rapporteur a ainsi l'impression qu'une grosse voiture très chère de luxe est la bienvenue dans une grande ville, alors qu'une petite voiture ancienne bien entretenue, qui pollue pourtant beaucoup moins, y est prohibée. Il appelle ainsi à expertiser la différence d'émissions totales entre, d'une part une Renault Clio I de 1997 (Crit'Air 5 et donc interdite d'accès dans les centres-villes), d'autre part un SUV JAECCO 5 électrique, qui ne souffre lui d'aucune restriction. Il lui semble que le premier véhicule – le seul concerné par les ZFE – émet bien moins de particules fines que le second, montrant par là même toute l'incohérence des ZFE.

S'agissant de ce dernier point et de la prise en compte par le système Crit'Air des seules émissions liées à la motorisation d'un véhicule, le rapporteur note d'ailleurs avec intérêt une analyse de l'Ademe.

Les sources d'émissions de particules fines pour les véhicules thermiques et électriques

« Si les **véhicules électriques**, grâce au freinage régénératif, émettent moins de particules de frein que les véhicules thermiques, [ils] **émettent plus de particules provenant du contact pneu-chaussée** et de la remise en suspension, du fait de la plus grande taille de leur pneumatique due à leur masse plus importante.

« Ainsi, les études récentes ne montrent pas un écart significatif d'émissions totales de particules entre les véhicules électriques à forte autonomie et les véhicules thermiques neufs actuels, qui n'émettent quasiment plus de particules à l'échappement. »

Source : Agence de la transition écologique, Plus de la moitié des particules fines émises par les véhicules routiers récents ne proviennent plus de l'échappement, 20 avril 2022, <https://www.ademe.fr/presse/communique-national/plus-de-la-moitie-des-particules-fines-emises-par-les-vehicules-routiers-recents-ne-proviennent-plus-de-lechappement/> (consulté le 28 septembre 2026).

B. UNE CONFIRMATION RÉCEMMENT APPORTÉE PAR L'INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ÉTUDES ÉCONOMIQUES

Une récente étude de l'INSEE a abondé dans le sens du rapporteur.

En préambule, le rapporteur tient toutefois à rappeler les progrès accomplis en matière de qualité de l'air au cours des dernières décennies. Par exemple, à Paris, l'association Airparif estime que « *la qualité de l'air s'est largement améliorée* », avec « *une baisse des niveaux de pollution auxquels sont exposés les Parisiens de 40 % en moyenne pour le dioxyde d'azote (NO₂) et de 28 % pour les particules fines (PM_{2,5}) entre 2012 et 2022* » ⁽¹⁾.

1. Des effets très limités sur la pollution de l'air

L'étude de l'INSEE a tout d'abord apporté des éléments sur la contribution des ZFE à la diminution de la pollution de l'air.

(1) CITEPA, La qualité de l'air s'est « largement » améliorée à Paris – Airparif, Sophie Sanchez, 15 avril 2026, <https://www.citepa.org/la-qualite-de-lair-sest-largement-amelioree-a-paris-airparif/> (consulté le 28 septembre 2026).

**L'effet dérisoire des zones à faibles émissions mobilité d'après l'INSEE :
seulement 5,8 points sur 88,4 % de croissance du parc des voitures les moins
polluantes**

« La mise en place de neuf ZFE dans les grandes métropoles régionales jusqu'en 2023 encourage le renouvellement du parc automobile, en faveur de voitures moins polluantes. **L'effet des ZFE reste toutefois faible par rapport au renouvellement tendanciel du parc**, lié à l'obsolescence progressive des véhicules anciens et leur remplacement par des véhicules neufs :

- sur cinq ans, le parc des voitures les moins polluantes (Crit'Air 1 ⁽¹⁾ et électriques) augmente de 88,4 % dans les intercommunalités dotées d'une ZFE, dont 5,8 points sont attribuables au dispositif ;
- les ZFE accentuent également le recul des voitures plus polluantes (Crit'Air 3 et 4), avec des effets estimés respectivement à - 4,5 et - 5,5 points, pour des baisses totales de - 34,5 % et - 53,6 % ;
- la baisse des émissions suit la même logique : les ZFE contribuent à réduire les émissions d'oxydes d'azote, de particules fines et de dioxyde de carbone, mais la majorité du recul observé provient du renouvellement tendanciel du parc automobile, en lien avec le renforcement progressif des normes Euro antipollution sur les véhicules neufs. »

Source : INSEE, Les ZFE renforcent le verdissement du parc automobile et contribuent au recul de ses émissions polluantes, INSEE analyses – n° 124 – août 2026, p. 1 (mise en forme du rapporteur pour plus de lisibilité).

Pour récapituler, les ZFE n'ont permis que :

- 7 % de l'augmentation du parc des voitures les moins polluantes dans les intercommunalités en étant dotées ;
- entre 10 % (Crit'Air 4) et 13 % (Crit'Air 3) du recul des voitures plus polluantes ;
- moins de 50 % des réductions des émissions d'oxydes d'azote, de particules fines et de dioxyde de carbone.

Aussi modestes soient-ils, ces chiffres n'indiquent même pas une baisse dans l'absolu de la pollution, l'INSEE subodorant que celle-ci pourrait simplement se déplacer.

(1) « La vignette Crit'Air (certificat qualité de l'air) permet de classer les véhicules en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques. Il y a 6 vignettes : plus le numéro de la vignette est élevé, plus le niveau des émissions de polluants est élevé. » (direction de l'information légale et administrative (Premier ministre), Vignette ou pastille Crit'Air (certificat qualité de l'air), 1^{er} janvier 2026, <https://www.service-public.gouv.fr/particuliers/vosdroits/F33371> (consulté le 23 septembre 2026)).

Le déplacement de la pollution plutôt que son annihilation

« Une partie des effets des ZFE tient à un déplacement des véhicules polluants vers des zones moins réglementées, non voisines, par l'intermédiaire du marché de l'occasion. Pour les gaz à effet de serre, dont l'impact se mesure à l'échelle mondiale à travers le réchauffement climatique, **la baisse observée dans les ZFE** du fait de ces transactions d'occasion **pourrait être au moins en partie contrebalancée par une hausse ailleurs**. Les véhicules revendus continuent en effet d'être utilisés dans des territoires non couverts par une ZFE. »

Source : INSEE, Les ZFE renforcent le verdissement du parc automobile et contribuent au recul de ses émissions polluantes, *INSEE analyses* – n° 124 – août 2026, p. 4.

L'INSEE souligne enfin l'importance du renouvellement naturel du parc automobile davantage que celle des ZFE : « **Le verdissement du parc tient d'abord au renouvellement tendanciel des véhicules**. Celui-ci correspond au remplacement progressif de véhicules anciens, arrivés en fin de vie et homologués selon des normes Euro moins strictes, par des véhicules plus récents soumis à des normes plus exigeantes ».

Le transport routier est responsable de 9 % des émissions de particules fines (PM_{2,5}) en 2022 ; pour les oxydes d'azote (NO_x), cette part est de 32 % ⁽¹⁾. Or sur une période de 5 ans, allant de « 3 ans avant la mise en place de la ZFE à 2 ans après », l'INSEE a calculé une baisse des émissions du parc automobile de 31,3 % des émissions de particules fines (« avec une contribution des ZFE de seulement 1,4 point »), et de 38,9 % des émissions d'oxydes d'azote (« dont 4,6 points sont attribuables au dispositif ») ⁽²⁾. Par conséquent, on peut calculer ⁽³⁾ que **les ZFE ont permis une baisse de 0,13 % des émissions totales de PM_{2,5} et de 1,47 % de celles de NO_x sur la période de 5 ans étudiée par l'INSEE**.

2. Des effets inexistantes sur le report modal

L'effet incitatif à l'utilisation des transports publics apparaît également des plus limités, l'INSEE notant que « les ZFE modifient peu les comportements de mobilité : deux ans après leur entrée en vigueur, les voitures des résidents ne roulent pas significativement moins et les déplacements domicile-travail en voiture ne diminuent pas ».

Ce constat n'est d'ailleurs pas étonnant eu égard aux lacunes des services express régionaux métropolitains (SERM) ⁽⁴⁾, censés constituer la contrepartie des

(1) Service des données et études statistiques des ministères chargés du logement, de la construction, du transport, de l'énergie et de l'environnement, Bilan annuel des transports en 2024, novembre 2025, p. 123.

(2) INSEE, Les ZFE renforcent le verdissement du parc automobile et contribuent au recul de ses émissions polluantes, *INSEE analyses* – n° 124 – août 2026, p. 4.

(3) $0,09 \times 1,4$ et $0,32 \times 1,47$.

(4) À l'article L. 1215-6 du code des transports, le législateur a retenu pour les SERM la définition suivante : « En dehors de la région d'Île-de-France, un service express régional métropolitain est une offre multimodale de services de transports collectifs publics qui s'appuie prioritairement sur un renforcement de la desserte ferroviaire. Cette offre intègre la mise en place de services de transport routier à haut niveau de service, de

ZFE. L'idée couramment avancée dans le débat public est en effet que l'interdiction de certains véhicules issue des ZFE pourrait ne priver personne de solutions de mobilité grâce au développement concomitant de nouvelles offres de transports publics (les SERM). Pour séduisante qu'elle soit, cette idée souffre de trois lacunes principales :

– les SERM laissent sur le bord du chemin des millions de Français qui vivent dans des zones rurales ;

– ils ne seront en service que dans quinze ou vingt ans, alors que les ZFE sont d'ores et déjà entrées en vigueur ;

– leur financement est tout sauf assuré, tant celui de leurs investissements, estimés « *entre 25 et 50 milliards d'euros* », que celui des surcoûts d'exploitation qui en découleront une fois qu'ils auront été mis en service, estimés « *entre 1 et 2 milliards d'euros par an* », et alors que les crédits débloqués à ce stade « *demeurent des plus limités* » avec des financements de l'État pour l'avenir « *très hypothétiques* »⁽¹⁾.

II. SUR L'INIQUITÉ DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ : UN DISPOSITIF EXCLUANT DE NOMBREUX FRANÇAIS DES GRANDES MÉTROPOLIS

Comme précédemment, dans cette sous-partie, le rapporteur s'appuiera tant sur ses arguments personnels que sur ceux soulevés par de nombreux parlementaires, y compris issus de tendances politiques différentes de la sienne. La liste des parlementaires dont les réflexions ont alimenté la sienne, ainsi que leurs écrits ou interventions à ce sujet, pour certains repris donc par le rapporteur ci-dessous, sont présentés dans l'annexe 2.

Pour des raisons de lisibilité, le rapporteur a souhaité regrouper les critiques qu'il formule à l'encontre des ZFE en les rapprochant des trois mots de la devise de la République pour se concentrer sur les principales, sans prétendre à l'exhaustivité⁽²⁾.

réseaux cyclables et, le cas échéant, de services de transport fluvial, de covoiturage, d'autopartage et de transports guidés ainsi que la création ou l'adaptation de gares ou de pôles d'échanges multimodaux ».

(1) Rapport d'information n° 3048 de Mme Christine Arrighi sur le financement des services express régionaux métropolitains (SERM), 8 juillet 2026, pp. 16 et 19.

(2) À titre d'exemple, on aurait pu rajouter comme critique le fait que certaines ZFE excluent de la circulation les véhicules de collection, alors qu'ils permettent de valoriser le patrimoine historique et industriel français.

A. UNE ATTEINTE À LA LIBERTÉ : L'INFANTILISATION ET L'ASSUJETTISSEMENT DES FRANÇAIS

1. La négation de la liberté constitutionnelle d'aller et venir

Les ZFE nient la liberté de circulation, en contradiction flagrante avec :

– le droit reconnu par la loi à toute personne « *de se déplacer* » et la « *liberté d'en choisir les moyens* » ⁽¹⁾ ;

– la « *liberté d'aller et venir* », que le Conseil constitutionnel a reconnue comme un « *principe de valeur constitutionnelle* » ⁽²⁾.

2. La négation de la tranquillité d'esprit

Quand bien même des dérogations peuvent être accordées, pour aller à l'hôpital par exemple, **la liberté est remplacée par la bureaucratie**. Les ZFE obligent les Français, pour obtenir des dérogations, à remplir ces usines à gaz que sont les formulaires dont ils sont déjà assommés quotidiennement. On ne saurait admettre, du reste, que la liberté de circulation soit soumise à autorisation préalable en dehors des règles d'ordre public liées à la sécurité active et passive d'un véhicule.

(1) Article L. 1111-1 du code des transports.

(2) Paragraphe 3 de la décision n° 79-107 DC du 12 juillet 1979 Loi relative à certains ouvrages reliant les voies nationales ou départementales.

Kafka au vingt-et-unième siècle : la procédure pour demander une dérogation (appelée « Pass ZFE 24 h ») pour circuler dans la zone à faibles émissions mobilité de la métropole du Grand Paris

« Les demandeurs doivent préalablement solliciter le Pass ZFE 24 h en enregistrant leur véhicule sur la plateforme de demande des dérogations **au moins 15 jours avant la première utilisation**.

« Une fois le Pass ZFE 24 h attribué, ils doivent obligatoirement déclarer, **au moins 24 heures avant la période sollicitée**, chaque date à laquelle ils souhaitent utiliser le véhicule concerné pour circuler au sein du périmètre de la ZFE.

« Les demandes de dérogations locales et de Pass ZFE 24 h se font en ligne depuis la plateforme de gestion des dérogations locales. Pour déposer votre demande, il faudra vous munir de votre certificat d'immatriculation et de toute pièce justificative correspondant à votre situation.

« Si vous êtes éligible à la dérogation demandée, vous recevrez un justificatif précisant notamment la période de validité de votre dérogation pour votre véhicule. Nous vous invitons à conserver ce document et à l'avoir en votre possession lorsque vous circulez dans le périmètre de la ZFE.

« Lors d'un épisode de pollution de l'air, la préfecture de police met en œuvre des mesures d'urgence. Ces restrictions remplacent temporairement les règles habituelles de la ZFE : les dérogations locales attribuées dans le cadre de la ZFE et les Pass ZFE 24 h sont suspendus.

« Le non-respect des mesures restrictives de circulation peut entraîner une amende (68 euros pour les véhicules légers, 135 euros pour les poids lourds) voire l'immobilisation du véhicule. »

Source : métropole du Grand Paris, La Foire aux questions de la ZFE métropolitaine, <https://metropolegrandparis.fr/fr/la-foire-aux-questions-de-la-zfe-metropolitaine> (consulté le 23 septembre 2026).

Le site même de la métropole accrédite l'idée du caractère dédaléen des demandes de dérogation, puisqu'il invite l'utilisateur à « *[suivre] le parcours* ».

SITE DE DEMANDE DE DÉROGATIONS DE LA ZONE À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ DE LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS



Source : métropole du Grand Paris, Bienvenue sur le site de demande de dérogations de la Zone à faibles émissions de la Métropole du Grand Paris, <https://derogation-zfe.metropolegrandparis.fr/#souscriptions/auth> (consulté le 23 septembre 2026).

Pour nécessaires qu'elles soient, **les différences de dérogations entre les ZFE ajoutent à la complexité du dispositif**. Angers Loire Métropole prévoit ainsi entre autres des dérogations pour « *les véhicules des personnes qui résident dans le périmètre de la ZFE, travaillent en dehors de ce périmètre (munis d'une attestation de l'employeur) et ne peuvent pas utiliser un mode de transport en commun pour se rendre sur leur lieu de travail* » ainsi que « *les véhicules des personnes dont les heures de travail ne leur permettent pas d'utiliser les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail (munis d'une attestation de l'employeur)* ». Une telle dérogation n'existe pas par exemple au Havre Seine Métropole ⁽¹⁾. Une présentation de l'application divergente de trois motifs de dérogations dans chaque ZFE est présentée en annexe 3.

En somme, **tout ce qu'abhorrent à juste titre les Français semble être réuni dans un même dispositif** : des formulaires à remplir, des délais stricts à respecter qui ne laissent aucune place aux imprévus inhérents à la vie quotidienne (**qu'est donc supposé faire celui qui doit de toute urgence emmener un proche à l'hôpital ?**), des justificatifs à conserver et pour finir des dérogations à la dérogation qui ne garantissent même pas à celui qui aurait surmonté le parcours du combattant pour effectuer correctement toutes les démarches de pouvoir

(1) Ministère chargé de l'écologie, <https://mieuxrespirerenville.gouv.fr/fiches-thematique/derogations/derogations-locales?profil=Particuliers> (consulté le 23 septembre 2026).

effectivement circuler le jour prévu ! Bien sûr, tout cela est couronné de sanctions à l'encontre, le plus souvent, de Français qui veulent juste aller travailler pour contribuer au financement de services publics dont ils bénéficient bien peu.

3. Une atteinte à la liberté de vivre dignement

Le rapporteur, suivant en cela l'observation formulée par l'association 40 millions d'automobilistes qu'il a auditionnée, appelle à replacer les ZFE dans le contexte déjà peu favorable aux automobilistes. **Alors que le prix des carburants est extrêmement élevé**, y compris en raison de la fiscalité massive imposée par l'État ⁽¹⁾, **les ZFE** – et les amendes qu'elles engendrent ⁽²⁾ – **représentent une double peine pour les automobilistes qui n'ont pas les moyens de changer de voiture**. En renchérissant le trajet depuis le domicile, elles désincitent au travail et entretiennent la paupérisation d'une partie de la population.

B. UNE ATTEINTE À L'ÉGALITÉ : UNE CHARGE PESANT DAVANTAGE SUR LES PLUS MODESTES

En l'absence, notamment dans la ruralité, de transports en commun alternatifs, elles empêchent ou dissuadent les ménages modestes et ruraux de se rendre dans des villes où beaucoup, le voulaient-ils, ne peuvent plus habiter en raison des prix très élevés de l'immobilier. Il résulte du cumul des prix de l'immobilier et des ZFE que **bon nombre de Français, en raison de leurs revenus modestes, ne peuvent pas, ou difficilement, travailler, accéder aux soins et se divertir**.

Les habitants des métropoles sont à l'inverse préservés des inconvénients des ZFE :

– si les métropoles qui mettent en place des ZFE proposent des aides au renouvellement des véhicules, ces aides sont réservées à leurs habitants alors que les personnes les plus exclues par les ZFE sont celles qui vivent hors des métropoles ;

– ceux qui ne peuvent plus se déplacer avec leur voiture sont toujours nantis d'une offre de transport en commun pour se rendre au centre-ville.

Les ZFE aggravent les charges financières qui pèsent sur des ménages déjà confrontés à des difficultés économiques, ces derniers étant aussi ceux qui possèdent le plus les véhicules interdits. Par exemple, dans le 3^e arrondissement de

(1) « Pour les carburants, la fiscalité représentait au 15 mai 2026 environ 50 % du prix de l'essence et 45 % du prix du gazole, en légère diminution par rapport à la proportion constatée avant le début de la guerre au Moyen-Orient (56 % et 52 %). » (*Conseil des prélèvements obligatoires*, Quel avenir pour la fiscalité de l'énergie ?, 21 mai 2026 p. 53 (p. 55 du document PDF).

(2) « Se déplacer dans une ZFE avec un véhicule non autorisé ou sans vignette Crit'Air est sanctionné par une amende pouvant aller jusqu'à 450 euros. En général, il s'agit d'une amende forfaitaire de 68 euros. Cette infraction peut entraîner l'immobilisation du véhicule et sa mise en fourrière. » (*direction de l'information légale et administrative (Premier ministre)*, Vignette ou pastille Crit'Air (certificat qualité de l'air), 1^{er} janvier 2026 (consulté le 25 septembre 2026), <https://www.service-public.gouv.fr/particuliers/vosdroits/F33371>).

Marseille, arrondissement le plus pauvre de France, 52 % des véhicules sont classés Crit'Air 5, 4 ou 3 et concernés par de futures interdictions de circulation.

Les Français qui se retrouvent contraints du fait des ZFE de basculer vers un véhicule « propre » se heurtent à l'inaccessibilité financière de ceux-ci et ne bénéficient pas d'un accompagnement suffisant de l'État.

C. UNE ATTEINTE À LA FRATERNITÉ : LA FRACTURE ENTRE CITOYENS URBAINS ET RURAUX

Les ZFE créent un sentiment de colère, d'incompréhension, d'exclusion et d'assignation à résidence chez les Français, notamment les ruraux et les plus modestes, ce qui aggrave le sentiment d'une fracture territoriale entre, d'une part les habitants des grandes villes, ces dernières ayant concentré tous les services même les plus essentiels comme ceux de santé, d'autre part les populations des zones rurales, qui en sont dépourvues.

Les Français habitant hors des métropoles desservies par les transports en commun ne peuvent même pas cumuler voiture individuelle pour la partie en dehors de la métropole et transports publics pour la partie du trajet à l'intérieur, puisque les parcs de stationnement à proximité des gares sont eux-mêmes à l'intérieur des ZFE.

Il est pourtant d'autant plus nécessaire pour tous de pouvoir se rendre dans les grandes villes que les habitants des zones rurales ou péri-urbaines voient les services publics, les médecins, les commerces disparaître de chez eux et se concentrer dans les métropoles dont ils sont doublement exclus, d'abord par les prix de l'immobilier qui font obstacle à ce qu'ils y habitent, ensuite par les restrictions des ZFE qui les empêchent tout bonnement d'y mettre les pieds.

Les dérogations pouvant exister pour le travail ont comme conséquence que les Français modestes, notamment ceux exerçant des métiers de services, reçoivent le message qu'ils peuvent utiliser leur voiture pour faire dans les centres-villes leur travail – souvent au bénéfice de ceux qui y habitent, c'est-à-dire les Français les plus riches – mais qu'il leur est interdit de venir avec cette même voiture dans les centres-villes pour leur agrément personnel. En résumé, **les plus précaires sont autorisés à polluer lorsque cela bénéficie aux plus aisés, mais pas quand cela leur bénéficie eux-mêmes.**

III. UNE SUPPRESSION POSSIBLE ET SOUHAITABLE QUI NÉCESSITERA LE DÉPASSEMENT DES CLIVAGES PARTISANS

A. L'EXISTENCE DE SOLUTIONS ALTERNATIVES POUR LUTTER CONTRE LA POLLUTION DE L'AIR

Le rapporteur souligne que **son opposition résolue aux ZFE ne signifie pas qu'il ne prend pas au sérieux les enjeux de qualité de l'air et de protection de la santé des Français.** Il estime cependant que des mesures alternatives

devraient être prises à ces fins. Ces mesures appellent un travail approfondi et transparent incompatible avec les délais d'examen de la proposition de loi. Le rapporteur sera toutefois très volontaire pour y prendre toute sa part si une instance de l'Assemblée nationale les lance.

Pour élaborer quelques pistes de réflexion, le rapporteur appelle à expertiser :

- l'idée d'intégrer le décalaminage ⁽¹⁾ au contrôle technique, afin qu'aucun véhicule, remplît-il les critères actuels des ZFE, ne puisse circuler faute d'entretien minimal l'empêchant de devenir une poubelle polluante ;

- la redéfinition de la notion de SERM et des financements qui y sont associés pour y inclure parmi leurs objectifs le désenclavement des zones rurales, afin d'offrir aux Français qui y habitent des alternatives à la voiture individuelle s'ils souhaitent s'en passer ;

Le rapporteur propose également de :

- réduire la congestion du trafic et fluidifier la circulation. Une étude de l'Observatoire francilien de la qualité de l'air montre que 41 % de la pollution aux particules fines en Île-de-France est liée non pas à la combustion de carburant (diesel) mais à l'usure des pneus et de la route ⁽²⁾ ;

- développer, à moyen terme et long terme, une politique de transports en commun fondée sur la multimodalité et l'intermodalité, afin de proposer des alternatives commodes et acceptables aux automobilistes. Il faut rappeler qu'en quarante ans, les gouvernements successifs ont accompagné la fermeture de milliers de kilomètres de desserte fine dans les territoires ruraux ;

- accompagner et inciter légèrement au renouvellement naturel du parc automobile, en proposant par exemple des aides ponctuelles pour l'achat d'un véhicule d'occasion plus récent aux Français les plus modestes ;

- développer de telles aides également aux professionnels, dans une approche incitative et d'accompagnement ;

- développer des offres de parkings relais gratuits ou bon marché aux abords des grandes villes.

À ces points, le rapporteur ajoute qu'il vaut mieux lutter contre les défauts de contrôle technique, une voiture sans contrôle technique étant potentiellement extrêmement polluante.

(1) *Le décalaminage est l'action d'ôter la calamine d'une surface, la calamine étant un dépôt causé par le temps qui nuit aux performances environnementales d'un véhicule.*

(2) *Science & vie, Les pneus, les freins et l'usure des routes émettent presque autant de microparticules que le diesel, 30 décembre 2022, <https://www.science-et-vie.com/technos-et-futur/les-pneus-les-freins-et-lusure-des-routes-emettent-presque-autant-de-microparticules-que-le-diesel-75474.html#item=1> (consulté le 28 septembre 2026).*

B. UNE SUPPRESSION PLEINEMENT COMPATIBLE AVEC LE DROIT EUROPÉEN

Le rapporteur souligne enfin qu'il ne partage pas l'analyse parfois avancée dans le débat public selon laquelle la suppression des ZFE serait incompatible avec le droit européen et qu'elle provoquerait la condamnation de la France par la Commission européenne au paiement de fortes amendes. Il se fonde pour cela sur une question adressée par une représentante française au Parlement européen en 2026, à laquelle la Commission européenne a adressé une réponse écrite.

L'analyse de la Commission européenne sur une éventuelle suppression des zones à faibles émissions mobilité

« Question prioritaire avec demande de réponse écrite

« La directive sur la qualité de l'air fixe des objectifs européens de réduction de la pollution de l'air tout en laissant aux États membres le choix des instruments pour y parvenir.

« La France a ainsi bénéficié de subventions européennes visant à atteindre ces objectifs, dont certaines étaient conditionnées à l'adoption de la loi climat et résilience ainsi qu'à la réalisation d'études d'impact sur les ZFE – obligations que la France a respectées. Le Parlement français vient toutefois d'abroger les ZFE [...].

« Considérant ce qui précède, la Commission peut-elle :

1. Préciser le détail et le montant des aides reçues par la France pour la mise en place des ZFE ?
2. Attester qu'elle n'est pas en mesure d'enclencher une procédure d'infraction à l'encontre de la France dans la mesure où les ZFE ne sont pas harmonisées par un texte européen ?
3. Confirmer que les subventions versées peuvent faire l'objet d'un ajustement a posteriori par la France dans leur utilisation, de sorte qu'il n'y aurait pas d'obligation de remboursement des sommes, dès lors qu'il s'agit seulement d'un changement de méthode et non d'un abandon des objectifs prévus ?

« Réponse écrite au nom de la Commission européenne

« La facilité pour la reprise et la résilience (FRR) fonctionne sur la base des résultats obtenus, les décaissements dépendant de la réalisation de groupes de jalons et de cibles. En cas d'évaluations entièrement positives, la tranche correspondant au groupe de jalons et de cibles est décaissée. Si des jalons et cibles spécifiques ne sont pas atteints, un montant est suspendu sur la base d'une méthode détaillée.

« La mise en œuvre de la loi sur le climat et la résilience [...] a été évaluée au moyen d'un jalon (promulgation de la loi) et d'un objectif (achèvement des études réglementaires pour les ZFE dans 18 agglomérations), tous deux évalués positivement par la Commission dans le cadre des deuxième et quatrième demandes de paiement au titre de la FRR, ce qui a permis le déblocage des fonds associés.

« En ce qui concerne le respect de la directive sur la qualité de l'air, en sa qualité de gardienne des traités, la Commission peut intenter une action en justice contre un État membre qui ne respecte pas le droit de l'Union. En outre, conformément à l'article 24, paragraphe 3, du règlement FRR, la Commission a présenté le cadre qu'elle applique pour traiter les cas dans lesquels des jalons et cibles précédemment atteints de manière satisfaisante au titre de la FRR ont été annulés par l'État membre (les « annulations »). Une fois qu'une annulation a été établie, aucun autre jalon ou cible ne peut être considéré comme atteint de manière satisfaisante tant que l'annulation n'a pas été traitée.

« La Commission suit le débat en France sur les ZFE et en analysera les implications en ce qui concerne le respect de la directive sur la qualité de l'air et des engagements pris par la France au titre de la FRR une fois la procédure législative achevée. »

Source : question prioritaire avec demande de réponse écrite P-001580/2026 de Mme Anne-Sophie Frigout, 16 avril 2026, et réponse écrite donnée par M. Fitto, vice-président exécutif, au nom de la Commission européenne, 28 mai 2026.

Il apparaît donc tout à fait clair que les engagements européens de la France emportent des obligations quant au respect des objectifs relatifs à la qualité de l'air, mais sans que le pays soit contraint pour cela d'utiliser le dispositif des ZFE. **La suppression des ZFE serait donc parfaitement conforme au droit européen.**

Quant au chantage financier qui est parfois avancé comme argument, il apparaît peu plausible, au-delà même du fait que, d'une part il est insupportable pour le rapporteur attaché à la souveraineté nationale, d'autre part ces fonds européens seront vraisemblablement financés par le contribuable français en ne lui étant que partiellement restitués ⁽¹⁾. De la compendieuse réponse de la Commission européenne, explicitement questionnée sur ce point par la représentante française au Parlement européen autrice de la question, le rapporteur infère en effet la confirmation qu'une suppression des ZFE (qualifiée ici d'« annulation ») ne poserait de potentiels problèmes que pour les futurs versements. Or, la totalité des fonds du plan de relance européen NextGenerationEU alloués à la France auront été versés d'ici fin 2026, le dernier versement de 6,1 milliards d'euros devant intervenir d'ici la fin de l'année ⁽²⁾.

Enfin, le rapporteur souligne que **le Conseil d'État a estimé le 25 avril 2025 que l'État avait satisfait aux obligations qu'il lui avait imposées pour améliorer structurellement la qualité de l'air** ⁽³⁾. Il n'y a donc pas d'urgence justifiant de prendre des mesures drastiques à ces fins.

C. UN NÉCESSAIRE DÉPASSEMENT DES CLIVAGES PARTISANS

Pour toutes ces raisons, **le rapporteur appelle à un dépassement des clivages partisans comme celui qui était advenu sur le projet de loi de simplification de la vie économique** : les amendements instaurant la suppression des ZFE avaient été votés par plusieurs groupes et ceux du Gouvernement voulant revenir en arrière avaient été rejetés. Comme il l'expose dans l'annexe 2, plusieurs parlementaires, de toutes tendances politiques, y compris plusieurs appartenant aux groupes soutenant le Président de la République, avaient exprimé leurs réserves sur le dispositif. Il lui semble donc logique que le dispositif de sa proposition de loi, qui est le même (à quelques corrections rédactionnelles près) que celui adopté

(1) « Si les États membres ne parviennent pas à se mettre d'accord sur de nouvelles ressources propres, il s'agira soit de diminuer l'ambition du cadre financier pluriannuel, soit de rehausser les contributions des États membres. 75 milliards d'euros ont ainsi été provisionnés dans le compte général de l'État au titre de la quote-part de la France au remboursement du principal de l'emprunt Next Generation EU **sur les années 2028 à 2058**, ce qui représenterait une **hausse moyenne annuelle du PSR-UE de 2,5 milliards d'euros.** » (*rapport d'information n° 1644 de M. Jean-Philippe Tanguy sur la réalité des bénéfices financiers, directs ou indirects, de l'Union européenne en France*, 25 juin 2025, p. 25)

(2) Ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle, énergétique et numérique, ministère des petites et moyennes entreprises, du commerce, de l'artisanat, du tourisme et du pouvoir d'achat et ministère de l'action et des comptes publics, Le plan national de relance et de résilience, 19 août 2026, <https://www.economie.gouv.fr/actualites/le-plan-national-de-relance-et-de-resilience> (consulté le 23 septembre 2026).

(3) Conseil d'État, 6^e-5^e chambres réunies, 25/04/2025, 428409, Publié au recueil Lebon, <https://www.legifrance.gouv.fr/ceta/id/CETATEXT000051522332> (consulté le 28 septembre 2026).

souverainement par les deux chambres du Parlement dans le cadre de la navette parlementaire du projet de loi de simplification de la vie économique, soit pareillement adopté en vue d'une promulgation de la loi le plus tôt possible.

COMMENTAIRE DE L'ARTICLE UNIQUE

Article unique

Suppression des zones à faibles émissions mobilité

Supprimé par la commission

Cet article modifie plusieurs codes ainsi qu'une loi de finances pour abroger les dispositions relatives aux ZFE afin de supprimer ces dernières.

I. LE DROIT EXISTANT

A. L'ÉVOLUTION PROGRESSIVE VERS LA GÉNÉRALISATION DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ : UN ARSENAL RÉPRESSIF QUI N'A EU DE CESSÉ DE SE RENFORCER

1. L'instauration d'un arsenal répressif redoutable en à peine une décennie

Le rapporteur de la commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi de simplification de la vie économique, M. Stéphane Travert, avait présenté dans son rapport ⁽¹⁾ l'article 15 *ter* qui proposait la suppression des ZFE. Le rapporteur reprend ci-après pour rappel plusieurs des éléments de ce rapport.

a. Dans les années 2010 : les premiers dispositifs

Si l'obligation d'instaurer des ZFE dans certaines agglomérations remonte à 2021, celles-ci sont les héritières de dispositifs plus anciens.

(1) Rapport n° 1191 tome I de MM. Christophe Naegelen et Stéphane Travert sur le projet de loi de simplification de la vie économique, 27 mars 2025, pp. 270-277.

Les prédécesseurs des zones à faibles émissions mobilité

« Dès 2010, la loi portant engagement national pour l'environnement ⁽¹⁾ permettait aux communes ou groupements de communes de plus de 100 000 habitants où une mauvaise qualité de l'air était avérée d'instituer, à titre expérimental, une zone d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA) dans lesquelles les véhicules contribuant le plus à la pollution atmosphérique pouvaient être interdits d'accès, afin de lutter contre cette pollution et notamment de réduire les émissions de particules et d'oxydes d'azote. Ces expérimentations, mises en œuvre sur la base du volontariat par les communes, devaient être autorisées par décret pour une durée de trois ans, puis elles pouvaient être prorogées pour une durée de dix-huit mois à la demande des communes ou groupements de communes à l'initiative du projet. Cependant, aucune collectivité n'a fait de demande d'expérimentation de ZAPA sur son territoire.

« La loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte de 2015 a remplacé le dispositif ZAPA par des zones à circulation restreinte (ZCR) ⁽²⁾, créées par le maire ou le président d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre lorsque celui-ci dispose du pouvoir de police de la circulation, dans les agglomérations et les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère (PPA) ⁽³⁾ est adopté, en cours d'élaboration ou en cours de révision. Les ZCR devaient être délimitées par un arrêté fixant les mesures de restriction de circulation applicables, les catégories de véhicules concernés et la durée pour laquelle la zone était créée. Il était en outre précisé que les mesures de restriction fixées par l'arrêté devaient être cohérentes avec les objectifs de diminution des émissions fixées par le PPA. En définitive, quelques ZCR ont été mises en œuvre : « seules la ville de Paris et les métropoles de Grenoble et de Strasbourg ont mis en place des restrictions de circulation permanentes pour améliorer la qualité de l'air qui s'apparentent à des zones à circulation restreinte » ⁽⁴⁾. »

Source : rapport d'information n° 738 du sénateur M. Philippe Tabarot relatif aux zones à faibles émissions mobilité, 14 juin 2023, pp. 35-36.

(1) Article 182 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement créant l'article L. 228-3 du code de l'environnement.

(2) Article 48 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

(3) En application de l'article L. 222-4 du code de l'environnement, dans toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants, ainsi que dans les zones où les normes de qualité de l'air ne sont pas respectées ou risquent de ne pas l'être, le préfet élabore un plan de protection de l'atmosphère.

(4) Rapport n° 368 du sénateur M. Didier Mandelli sur le projet de loi d'orientation des mobilités, 6 mars 2019.

b. En 2019 : l'instauration des zones à faibles émissions mobilité

Les ZFE sont nées avec la loi d'orientation des mobilités (LOM) de décembre 2019 ⁽¹⁾.

Les zones à faibles émissions mobilité prévues par la loi d'orientation des mobilités

« Dans le contexte des procédures contentieuses visant la France au niveau européen compte tenu des dépassements des normes de qualité de l'air dans de nombreux territoires, la LOM a notamment :

- remplacé les zones à circulation restreinte par les zones à faibles émissions mobilité, cette dernière terminologie étant « plus positive et centrée sur la finalité recherchée » ⁽²⁾ ;
- rendu obligatoire l'instauration d'une ZFE lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du code de l'environnement ne sont, au regard de critères définis par voie réglementaire, pas respectées de manière régulière sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent ;
- maintenu la possibilité, pour le maire ou le président d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre lorsque celui-ci dispose du pouvoir de police de la circulation, de créer une ZFE dans les agglomérations et dans les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère est adopté, en cours d'élaboration ou en cours de révision. »

Source : rapport d'information n° 738 du sénateur M. Philippe Tabarot relatif aux zones à faibles émissions mobilité, 14 juin 2023, pp. 37-38.

c. En 2021 : le renforcement des obligations relatives aux zones à faibles émissions mobilité

C'est en 2021 que le cadre juridique actuel régissant les ZFE a été introduit. Il sera présenté dans le commentaire de l'article unique.

25 ZFE sont actuellement (depuis le 1^{er} janvier 2025) actives sur le territoire national ⁽³⁾, dont deux ⁽⁴⁾ ne concernent pas les véhicules particuliers.

(1) Article 86 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

(2) Étude d'impact au projet de loi d'orientation des mobilités, 22 février 2019.

(3) Ministère chargé de l'écologie, <https://mieuxrespirerenville.gouv.fr/fiches-thematique/derogations/derogations-locales?profil=Particuliers> (consulté le 23 septembre 2026).

(4) Clermont Auvergne Métropole et Saint-Étienne Métropole.

CARTE DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ DEPUIS LE 1^{ER} JANVIER 2025



Source : ministère chargé de l'écologie, <https://mieuxrespirerenville.gouv.fr/fiches-thematique/derogations/derogations-locales?profil=Particuliers> (consulté le 25 septembre 2026).

Les ZFE indiquées comme « à créer » désignent les agglomérations dépassant 150 000 habitants, où la loi prévoit par conséquent une obligation d'instauration de ZFE, mais où l'arrêté de création de la ZFE n'a pas encore été pris par le pouvoir exécutif local s'il a fait valoir son droit à dérogation ⁽¹⁾ « *pour des motifs légitimes ou en cas d'actions alternatives mises en place et conduisant à des effets similaires à ceux de la création d'une zone à faibles émissions mobilité* » ⁽²⁾.

2. Depuis 2021, des tentatives de remise en cause inabouties quoique nombreuses et consensuelles

a. En 2025 et 2026 : la volonté clairement exprimée par les parlementaires d'une suppression du dispositif dans le projet de loi de simplification de la vie économique

i. Une initiative du rapporteur

Le mercredi 26 mars 2025, la commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi de simplification de la vie économique a adopté deux amendements identiques ⁽³⁾ portant article additionnel proposés par des députés membres des groupes Rassemblement National (dont le rapporteur) et Droite Républicaine. Ces amendements, devenus l'article 15 *ter* du projet de loi, « *[modifiaient] plusieurs codes pour supprimer l'ensemble des dispositions relatives aux ZFE afin de les faire disparaître du droit* » ⁽⁴⁾. Le jeudi 27 mars 2025, la commission spéciale a ensuite voté en faveur de l'ensemble du projet de loi, contenant cet article 15 *ter* ⁽⁵⁾.

Cette suppression a ensuite été confirmée, d'abord en séance ⁽⁶⁾, puis par les représentants des deux chambres réunis en commission mixte paritaire ⁽⁷⁾, et enfin derechef par chacune des deux chambres dans le vote du texte élaboré par la commission ⁽⁸⁾.

ii. Des aveux intéressants du Gouvernement

Il est à noter que le Gouvernement de M. François Bayrou avait lui-même semblé reconnaître les innombrables défauts du dispositif, puisqu'il avait à cette occasion déposé un amendement assouplissant le dispositif des ZFE.

(1) Selon les modalités du II. de l'article D2213-1-0-5 du code général des collectivités territoriales.

(2) Dernier alinéa du I. de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales.

(3) N° CS1506 et CS583.

(4) Rapport n° 1191 tome I de MM. Christophe Naegelen et Stéphane Travert sur le projet de loi de simplification de la vie économique, 27 mars 2025, p. 270.

(5) Rapport n° 1191 tome II de MM. Christophe Naegelen et Stéphane Travert sur le projet de loi de simplification de la vie économique, 27 mars 2025, p. 364.

(6) Adoption de l'article 15 *ter* pendant la deuxième séance du mercredi 28 mai 2025, puis adoption de l'ensemble du projet de loi pendant la deuxième séance du mardi 17 juin 2025.

(7) Adoption de l'article 15 *ter*, puis de l'ensemble du projet de loi, par la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi de simplification de la vie économique, dans sa réunion du mardi 20 janvier 2026 (rapport n° 2357 du 20 janvier 2026, pp. 42 et 63).

(8) À l'Assemblée nationale le mardi 14 avril 2026 puis au Sénat le mercredi 15 avril 2026.

L'amendement du Gouvernement assouplissant le dispositif des zones à faibles émissions mobilité

« Le présent amendement vise à :

- cibler l'obligation de mise en place des ZFE sur les seules agglomérations en dépassement régulier des seuils réglementaires de qualité de l'air (actuellement Paris et Lyon), conformément aux exigences européennes ;
- préserver la liberté des collectivités locales qui souhaitent maintenir ou instaurer une ZFE, tout en supprimant l'obligation pour les agglomérations de plus de 150 000 habitants ;
- prévoir des dispositifs concrets d'accompagnement pour les publics concernés : possibilité de mettre en place des Pass ZFE (autorisant un nombre limité de jours de circulation pour raisons sociales, économiques ou techniques), et de véritables droits individuels à la mobilité pour les ménages modestes, les artisans, les très petites entreprises ;
- introduire une période d'adaptation jusqu'au 31 décembre 2026, permettant aux territoires d'expérimenter, d'informer, de sensibiliser, avant toute mise en œuvre stricte de restrictions ;
- adapter le périmètre des ZFE aux réalités locales : densité, flux domicile-travail, qualité des transports collectifs, existence d'axes de contournement... Les territoires doivent pouvoir moduler la configuration de leur ZFE pour garantir son efficacité et son acceptabilité. »

Source : exposé sommaire de l'amendement n° 2599 du Gouvernement à l'article 15 ter du projet de loi de simplification de la vie économique, rejeté par l'Assemblée nationale en séance le mercredi 28 mai 2025.

À l'occasion de la présentation de son amendement, le Gouvernement avait d'ailleurs lui-même reconnu l'opposition massive des collectivités territoriales aux ZFE. M. Marc Ferracci, ministre auprès du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, chargé de l'industrie et de l'énergie, avait ainsi déclaré : « *Cet amendement a fait l'objet de discussions approfondies entre la ministre de la transition écologique, ma collègue Agnès Pannier-Runacher, [...] et l'ensemble des quarante-deux collectivités territoriales qui ont déjà instauré une ZFE. **La rédaction sur laquelle elles se sont arrêtées n'impose pas de réglementation, sauf pour Lyon et Paris. Les autres collectivités peuvent revenir en arrière en décidant de mettre fin au dispositif si elles le souhaitent*** » ⁽¹⁾. Le rapporteur constate donc que, de l'aveu même du Gouvernement, **la majorité des collectivités ayant instauré une ZFE sont opposées à leur caractère obligatoire actuellement prévu.**

iii. Une censure contestable du Conseil constitutionnel

Cependant, l'article 15 *ter*, devenu l'article 37 de la loi définitivement adoptée et déférée au Conseil constitutionnel, a été censuré par celui-ci, au titre qu'il « *a été adopté selon une procédure contraire à la Constitution* ». Le Conseil a en effet estimé que ses dispositions « *ne [présentaient] pas de lien, même indirect, [...]*

(1) Assemblée nationale, compte rendu de la deuxième séance du mercredi 28 mai 2025.

avec aucune [...] des dispositions qui figuraient dans le projet de loi déposé sur le bureau de la première assemblée saisie » ⁽¹⁾, ce qui lui faisait méconnaître selon lui le premier alinéa de l'article 45 de la Constitution ⁽²⁾.

Le rapporteur respecte la décision du Conseil constitutionnel, qui en application du dernier alinéa de l'article 62 de la Constitution s'impose à tous. **Il considère cependant comme trop restrictives tant la lecture qu'il fait** du premier alinéa de l'article 45 de la Constitution que sa base d'appréciation. Selon lui, tant le fait que le projet de loi (tel que déposé en première lecture sur le bureau de la première assemblée saisie) eût pour titre la « *simplification de la vie économique* » que la présence dans celui-ci d'un titre IV dénommé « *simplifier les obligations pesant sur l'organisation et le fonctionnement des entreprises* » auraient pu le conduire à considérer la suppression des ZFE comme présentant un lien indirect avec le texte.

En définitive, les ZFE demeurent en vigueur.

b. Une pétition témoignant du rejet populaire du dispositif

Le 14 mars 2025, une pétition, intitulée « Pétition pour l'abrogation des ZFE », a été déposée sur la plate-forme idoine de l'Assemblée nationale par l'association 40 millions d'automobilistes et le mouvement citoyen « Les #Gueux » ⁽³⁾.

Le mercredi 8 avril 2026, la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a décidé, après l'intervention du rapporteur en tant qu'orateur de son groupe, d'examiner la pétition ⁽⁴⁾. Le rapporteur espère que cet examen interviendra prochainement.

Il souligne que, le jour où il écrit ces lignes, soit le 22 septembre 2026, la pétition a déjà recueilli plus de 33 000 signatures. Il encourage tous les citoyens opposés à la ségrégation sociale à la signer, afin de sensibiliser ses collègues députés à l'importance de ce sujet pour eux.

(1) Paragraphes 61 à 64 de la décision n° 2026-903 DC du 21 mai 2026 Loi de simplification de la vie économique.

(2) « Tout amendement est recevable en première lecture dès lors qu'il présente un lien, même indirect, avec le texte déposé ou transmis. »

(3) <https://petitions.assemblee-nationale.fr/initiatives/i-2760>

(4) Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, compte rendu de la réunion du mercredi 8 avril 2026 à 9 heures, p. 8.

B. LES MESURES COERCITIVES

1. Les différentes causes d'instauration de zones à faibles émissions mobilité

Le 2° du I. de l'article 119 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets a introduit au I. de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales une disposition selon laquelle *« l'instauration d'une ZFE est obligatoire avant le 31 décembre 2024 dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées sur le territoire métropolitain »*, sauf *« en cas d'actions alternatives mises en place et conduisant à des effets similaires à ceux de la création d'une ZFE »*, dans des conditions précisées par décret ⁽¹⁾.

Depuis lors, plusieurs régimes de ZFE coexistent donc :

– celles qu'il est loisible à une agglomération de créer quand *« un plan de protection de l'atmosphère est adopté, en cours d'élaboration ou en cours de révision en application de l'article L. 222-4 du code de l'environnement »* ⁽²⁾ ;

– celles obligatoirement créées, sauf dérogation, dans une commune ou sur le territoire d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre *« lorsque les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du code de l'environnement ne sont pas respectées de manière régulière, au regard de critères définis par voie réglementaire, sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre compétent et que les transports terrestres sont à l'origine d'une part prépondérante des dépassements »* ⁽³⁾ ;

– celles obligatoirement créées, sauf dérogation, dans une agglomération en raison de sa population, supérieure à 150 000 habitants ⁽⁴⁾. Quand elles ne dépassent pas les normes de qualité de l'air, ces agglomérations sont parfois qualifiées de *« territoires de vigilance »* ⁽⁵⁾.

(1) Décret n° 2022-1641 du 23 décembre 2022 relatif aux conditions de l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité dans les agglomérations de plus de 150 000 habitants situées sur le territoire métropolitain.

(2) Premier alinéa du I. de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales.

(3) Deuxième alinéa du I. de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales.

(4) Troisième à dernier alinéas du I. de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales.

(5) Voir par exemple direction de l'information légale et administrative (Premier ministre), Circuler en zone à faibles émissions mobilité (ZFE ou ZFE-m), 18 juillet 2025, <https://entreprendre.service-public.gouv.fr/vosdroits/F38025> (consulté le 25 septembre 2025).

Données actualisées sur les zones à faibles émissions mobilité

Sur le premier alinéa (ZFE volontaires)

« Aucune ZFE n'a été créée uniquement en application de cet alinéa. »

Sur le deuxième alinéa (ZFE obligatoires en raison de la pollution)

« À son adoption en 2019, cette obligation concernait douze agglomérations : Clermont-Ferrand, Grenoble, Lyon, Marseille, Montpellier, Nice, Paris, Reims, Rouen, Strasbourg, Toulon, Toulouse. Compte tenu de l'amélioration de la qualité de l'air et de l'évolution du réseau local de mesures, la liste des agglomérations concernées par cet alinéa a évolué et évolue chaque année. D'après les données 2024, seules les agglomérations de Lyon et Paris sont actuellement visées par ce deuxième alinéa. »

Sur le troisième alinéa (ZFE obligatoires en raison de la population)

« Le troisième alinéa du I impose la mise en place de ZFE dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants, soit 43 agglomérations, dont celles déjà identifiées dans l'application du deuxième alinéa. Son décret d'application permet toutefois des exemptions à cette obligation pour les territoires :

– respectant déjà les valeurs guides recommandées par l'Organisation mondiale de la santé (c'est le cas de Saint-Nazaire et du Mans) ;

– ou pour lesquels les collectivités ont démontré par évaluation modélisée que les mesures prévues étaient au moins aussi efficaces qu'une ZFE dans des délais aussi courts (c'est le cas d'Amiens, Dunkerque et Douai-Lens, et une démarche est toujours en cours concernant l'agglomération de Béthune).

« Ainsi, 38 agglomérations sont actuellement visées par cet alinéa (incluant Lyon et Paris également visées par le deuxième). À noter que la loi n'impose aucun calendrier de restrictions de circulation, ni niveau Crit'Air, pour les agglomérations visées par le troisième alinéa, lesquels sont laissés à la libre appréciation de la collectivité territoriale.

« 25 ZFE ont été instaurées et sont actuellement actives dans des agglomérations de plus de 150 000 habitants. »

Source : réponse de la direction générale de l'énergie et du climat (DGEC) au questionnaire du rapporteur.

Rien qu'un tel dispositif ressemble fort à une usine à gaz extrêmement complexe et illisible. Et si nul n'est censé ignorer la loi, l'objectif de clarté et d'intelligibilité de la loi est un objectif à valeur constitutionnelle, sur lequel les ZFE font l'impasse.

2. Les divergences entre les zones à faibles émissions mobilité selon la cause de leur instauration

La loi prévoit un socle d'interdictions minimales pour les ZFE rendues obligatoires en raison d'un non-respect des normes de qualité de l'air. Doivent ainsi y être interdits tous « *les véhicules diesel et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2010 ainsi que les véhicules essence et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2005* ». Sont concernés tous les « *véhicules automobiles construits pour le transport*

de personnes dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3,5 tonnes et disposant d'au moins quatre roues »⁽¹⁾.

Pour les deux autres catégories de ZFE, les restrictions peuvent être beaucoup plus souples et à la main des collectivités territoriales.

Les restrictions de circulation dans les zones à faibles émissions mobilité ne découlant pas d'un dépassement régulier des seuils de qualité de l'air

« Les autres agglomérations, dites « territoires de vigilance », présentent des niveaux de pollution régulièrement supérieurs aux recommandations de l'OMS mais respectent les valeurs limites réglementaires. Dans ces territoires, la loi impose uniquement la restriction de circulation des véhicules non-classés, correspondant aux voitures immatriculées avant le 31 décembre 1996, aux véhicules utilitaires légers immatriculés avant le 30 septembre 1997 et aux poids lourds immatriculés avant le 30 septembre 2001.

« Si les territoires de vigilance ne sont pas tenus de mettre en place des restrictions de circulation plus contraignantes que celles visant les véhicules non-classés, certaines collectivités ont néanmoins instauré des mesures plus restrictives. Ces choix procèdent soit d'une initiative locale, comme à Reims, Toulouse, Grenoble ou Montpellier, soit de la poursuite du calendrier de restrictions à l'issue d'une période d'application obligatoire, comme à Aix-Marseille, Rouen ou encore Strasbourg⁽²⁾.

« En définitive, les communes disposent d'une marge d'appréciation importante dans la définition des modalités d'application des ZFE : elles déterminent le périmètre, les catégories de véhicules concernés, sur la base de la classification Crit'Air, ainsi que les motifs de dérogations individuels légitimes. »

Source : rapport n° 3009 de M. Jean-Luc Fugit et du sénateur M. Pierre Médevielle sur l'évaluation de la décarbonation du secteur des transports terrestres en application de l'article 73 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, 2 juillet 2026, p. 86.

Ainsi un véhicule peut-il être autorisé à circuler dans une ZFE mais pas dans une autre, souvent au gré des biais idéologiques des élus locaux.

C. LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Divers aménagements, accompagnements et soutiens ont été prévus :

— le législateur a confié au pouvoir réglementaire le soin de déterminer des *« motifs légitimes pour lesquels des dérogations individuelles peuvent être accordées »⁽³⁾*;

(1) VI. de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales.

(2) Marseille, Rouen et Strasbourg dépassaient les normes réglementaires en 2023 et étaient tenues de respecter le calendrier législatif de restrictions. Ces villes ne sont désormais plus en dépassement de seuils et peuvent choisir de maintenir ou non ces restrictions.

(3) Premier alinéa du II. de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales.

– il lui a confié un pouvoir similaire pour les catégories professionnelles, pour lesquelles *« des dérogations individuelles aux mesures de restriction peuvent être accordées »* ⁽¹⁾ ;

– l'État s'est *« fixé pour objectif »*, à l'article 106 de la loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets précitée, *« d'accompagner les ménages dans le report modal vers les modes de transport les moins polluants et dans le renouvellement ou la transformation de leurs véhicules, par une action ciblant en priorité les ménages habitant ou travaillant dans des ZFE »* ;

– dans les ZFE, *« l'autorité compétente »* doit *« [s'assurer] du déploiement et de l'installation des infrastructures de recharge pour véhicules électriques nécessaires au respect des normes de circulation »* ⁽²⁾ ;

– la création d'une ZFE *« est accompagnée d'une campagne d'information locale, d'une durée minimale de trois mois »*, qui *« porte à la connaissance du public le périmètre contrôlé ainsi que les restrictions de circulation mises en œuvre »* et *« expose également les alternatives à l'usage individuel de la voiture au sein du périmètre contrôlé, notamment l'offre de transport public, dont le transport à la demande »* ⁽³⁾ ;

– pour certaines *« catégories de véhicules, y compris de transport collectif de personnes »*, la circulation dans une ZFE *« ne peut être interdite »* ; la liste de ces catégories est établie par décret ;

– *« Au moins tous les trois ans »*, il est prévu d'évaluer l'efficacité des ZFE *« au regard des bénéfices attendus »* ⁽⁴⁾ ;

– par le passé, il a été prévu, *« à titre expérimental et pour une durée de trois ans à compter du 1^{er} janvier 2023 »*, et *« sous conditions de ressources »*, un *« prêt ne portant pas intérêt »* pour les *« personnes physiques ou morales »* concernées par une ZFE. Cependant, le rapporteur avait noté que *« les conditions de ressources retenues par le décret d'application ⁽⁵⁾ [...] en limitent de façon relativement stricte la population éligible »* ⁽⁶⁾. L'analyse du rapporteur a été confirmée par la DGEC, celle-ci lui ayant indiqué que *« aucun prêt n'a été accordé »* par les établissements bancaires ⁽⁷⁾.

Surtout, comme cela a été exposé, la plupart des collectivités concernées par une ZFE peuvent librement établir une liste de dérogations.

(1) V. de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales.

(2) Premier alinéa du VII. de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales.

(3) Dernier alinéa du III. de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales.

(4) IV. de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales.

(5) Décret n° 2022-615 du 22 avril 2022 relatif à l'expérimentation d'un prêt ne portant pas intérêt pour financer l'acquisition d'un véhicule dont les émissions de dioxyde de carbone sont inférieures ou égales à 50 grammes par kilomètre.

(6) Rapport n° 663 de M. Pierre Meurin sur la proposition de loi visant à supprimer les zones à faibles émissions mobilités, 15 décembre 2022, p. 15.

(7) Réponse de la DGEC au questionnaire du rapporteur.

Il va sans dire qu'aucune de ces prétendues mesures d'accompagnement n'a eu l'efficience nécessaire pour ne laisser personne en chemin.

II. LES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION DE LOI

Il est proposé l'abrogation des dispositions relatives aux ZFE figurant dans plusieurs codes ainsi que dans une loi de finances. Les ZFE seraient ainsi expurgées du droit et aucune collectivité territoriale, le désirât-elle, ne pourrait plus en instaurer.

A. L'ABROGATION DE LA DISPOSITION FONDAMENTALE : L'ARTICLE L. 2213-4-1 DU CODE GÉNÉRAL DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

Dans le code général des collectivités territoriales, **serait abrogé** (par le II. de l'article unique) l'article L. 2213-4-1 **créant les trois types de ZFE exposés précédemment**, soit celles devant obligatoirement être instaurées dans les agglomérations dépassant 150 000 habitants et celles ne respectant pas des normes de qualité de l'air et celles pouvant être instituées par les collectivités volontaires.

B. LES MESURES DE COORDINATION DÉCOULANT DE LA DISPOSITION FONDAMENTALE

1. Les modifications apportées au code de l'environnement

Dans le code de l'environnement, seraient abrogés (par le I. de l'article unique) :

– le dernier alinéa de l'article L. 228-3, qui instaure une présomption de besoin avéré pour la « *réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable* » dans une ZFE ; cette présomption engendre actuellement l'obligation de réaliser un tel aménagement ou itinéraire « *à l'occasion des réalisations ou des réaménagements des voies hors agglomération* », « *sauf impossibilité technique ou financière* » ;

– le deuxième alinéa du 3° du II. de l'article L. 229-26, précisant que le « *plan d'action* » devant être institué « *en vue d'atteindre des objectifs [...] de réduction de polluants atmosphériques* » dans certaines agglomérations doit « *[comporter] notamment une étude d'opportunité portant sur la création, sur tout ou partie du territoire concerné, d'une ou de plusieurs ZFE* ».

2. Les modifications apportées au code général des collectivités territoriales

Dans le code général des collectivités territoriales, seraient abrogés (par le II. de l'article unique) :

– l'article L. 2213-4-2 autorisant les services de police (nationale et municipale) à mettre en œuvre « *des dispositifs fixes ou mobiles de contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules* » ;

– le C du I. de l'article L. 5211-9-2 obligeant les maires « *des communes membres d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre situé dans* » une ZFE à « *transférer au président de cet établissement public les compétences et prérogatives* » dont ils disposent pour définir les modalités des ZFE ;

– la deuxième phrase du III. de l'article L. 5219-5, pour y supprimer la précision que « *le plan d'action pour la réduction des émissions de polluants atmosphériques élaboré par les établissements publics territoriaux ne comporte pas l'étude portant sur la création d'une ou de plusieurs ZFE* » ;

– dans la première colonne du tableau du second alinéa du I. de l'article L. 5842-4 (relatif aux mesures du même code applicables en Polynésie française), les mots « *du C du I* », pour supprimer la référence à un alinéa qui, comme cela vient d'être vu, serait abrogé.

3. Les modifications apportées au code des transports

Dans le code des transports, seraient abrogés (par le III. de l'article unique) :

– l'article L. 1115-8-1, dont le 1^o impose aux « *services numériques d'assistance au déplacement* » d'indiquer « *la présence et les caractéristiques des mesures de restriction de circulation en vigueur dans les ZFE* » ;

– la référence aux ZFE au III de l'article L. 1214-8-3, prévoyant que les autorités organisatrices de la mobilité exploitent « *les données pertinentes relatives aux déplacements et à la circulation détenues par les services numériques d'assistance au déplacement* » afin de « *promouvoir des alternatives pertinentes à l'usage exclusif du véhicule individuel, particulièrement dans les ZFE* » ;

– la précision du quatrième alinéa de l'article L. 1215-6 que « *les projets de SERM prennent en compte les enjeux liés au développement des ZFE* ».

4. La modification apportée à la loi n° 2023-1322 du 29 décembre 2023 de finances pour 2024

Serait enfin abrogé (par le IV. de l'article unique) l'article 135 de la loi n° 2023-1322 du 29 décembre 2023 de finances pour 2024 ⁽¹⁾. Cet article prévoit « *la rétrocession au bloc communal, à partir du 1^{er} janvier 2025, du produit des*

(1) Ancien article 26 du PLF 2024.

amendes sanctionnant les infractions aux règles de circulations instaurées dans les ZFE »⁽¹⁾.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a rejeté l'article unique et par conséquent l'ensemble de la proposition de loi.

*
* *

(1) Rapport n° 128 tome II fascicule 1 du sénateur M. Jean-François Husson sur le projet de loi de finances pour 2024, 23 novembre 2023, p. 1193.

EXAMEN EN COMMISSION

Lors de sa réunion du mercredi 30 septembre 2026, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné, sur le rapport de M. Pierre Meurin, la proposition de loi visant à abroger les zones à faibles émissions mobilité (n° 2970).

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Nous examinons ce matin la proposition de loi n° 2970 visant à abroger les zones à faibles émissions mobilité (ZFE), qui sera inscrite le 8 octobre prochain à l'ordre du jour de la journée réservée du groupe Rassemblement National.

Depuis quelques années, le Parlement est régulièrement amené à débattre des ZFE et des moyens d'améliorer la qualité de l'air. Malgré sa suppression, votée le 14 avril 2026 dans le cadre de l'examen du projet de loi de simplification de la vie économique, le dispositif demeure pleinement en vigueur du fait de la censure prononcée le 21 mai par le Conseil constitutionnel, au motif que la disposition constituait un cavalier législatif. Le Conseil ne s'est prononcé ni sur l'utilité des ZFE ni sur le bien-fondé de leur suppression. Le débat de fond reste donc entièrement ouvert.

Pendant ce temps, les travaux des experts et des scientifiques se poursuivent – Ademe (Agence de la transition écologique), direction générale du Trésor, Insee, Airparif – et les travaux parlementaires également, comme ceux de l'Opecst (Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques) sur la décarbonation des transports.

Permettez-moi de rappeler quelques faits en préambule de nos débats. Au-delà des chiffres de Santé publique France que nous avons tous en tête – plus de 40 000 décès prématurés par an en France attribuables à l'exposition aux particules fines, et 7 000 au dioxyde d'azote –, l'Observatoire régional de santé d'Île-de-France situe entre 0,76 et 2,36 milliards d'euros les gains sanitaires liés à la mortalité évitée et entre 2,3 et 8,3 milliards d'euros ceux liés à la réduction des cas d'asthme, avec des effets qui bénéficient aussi à des populations résidant au-delà du périmètre strict de la ZFE. L'Académie nationale de médecine a quant à elle jugé les ZFE pertinentes au regard des enjeux de santé publique, estimant que leur suppression réintroduirait une exposition à une pollution dont les effets sanitaires sont avérés dans les zones urbaines.

Chacun d'entre nous connaît la sensibilité de ce débat. Celle-ci est accrue dans un contexte où, du fait des crises internationales, nos concitoyens éprouvent durement des difficultés à se déplacer. Mais chacun connaît aussi les enjeux de santé publique ; les avoir en tête, c'est aussi se soucier du quotidien des Françaises et des Français.

Nous n'avons à examiner ce matin que cinq amendements rédactionnels ou de coordination du rapporteur. C'est un signe, sans doute, que le débat aura largement lieu dans l'hémicycle le 8 octobre. Quant à notre commission, elle traite par ailleurs beaucoup de propositions visant à concilier la justice sociale et la justice géographique, le développement des mobilités et la réduction de la pollution ainsi que le renforcement de la prévention en matière de santé publique. L'examen du projet de loi de finances (PLF) nous permettra de débattre, sans jeter le bébé avec l'eau du bain, du *leasing* social ou des primes à la conversion. Je souhaite également que nos échanges avec le gouvernement nous permettent d'avancer sur la pertinence du classement Crit'Air, sur la simplification de l'accès aux aides ou encore sur le renforcement de la décentralisation, en confiance avec les élus locaux.

M. Pierre Meurin, rapporteur. Vous devez me trouver un peu têtu sur le sujet des ZFE. Effectivement, leur suppression me tient à cœur depuis longtemps : je l'avais déjà défendue lors de la niche parlementaire du groupe Rassemblement National en janvier 2023. Je suis également l'auteur principal de l'amendement qui a introduit l'article 15 *ter* supprimant les ZFE dans le projet de loi de simplification de la vie économique, lequel a obtenu une majorité l'année dernière.

Quel est le but de notre démarche ? Dès lors que le Conseil constitutionnel a censuré cette suppression pour des raisons de légalité externe, il nous est apparu intéressant de revenir vers le Parlement : j'espère que nous parviendrons à y obtenir de nouveau, cette fois sans vice de forme, le consensus transpartisan que nous avions su trouver à l'époque sur ce sujet sensible. Rappelons que 80 % des Français sont opposés aux ZFE, et pour cause : il existe de sérieux arguments de fond en leur défaveur.

Les ZFE n'ont rien à voir avec la décarbonation des transports mais tout à voir avec un enjeu de santé publique. L'unique élément nouveau paru ces dernières semaines en la matière est une étude de l'Insee, selon laquelle la qualité de l'air s'améliorerait très largement dans les grandes villes. Or les ZFE y contribueraient pour 5,8 %, tandis que le renouvellement naturel du parc y contribuerait pour 92 à 93 %. Mes arguments sont assez prévisibles pour ceux qui connaissent mon combat : de cette étude, je tire la conclusion que le résultat obtenu par les ZFE est infinitésimal et que le dispositif est disproportionné par rapport à l'objectif recherché, à savoir l'amélioration de la qualité de l'air.

Pourquoi ai-je utilisé ce mot de disproportionné ? Je rappelle qu'à Paris, la période pédagogique s'achève à la fin de l'année et que les verbalisations pourront commencer début 2027. Cela veut dire que 15 millions de Français – ceux qui conduisent un véhicule Crit'Air 3 ou plus – seront privés de déplacement dans les grandes villes de leur propre pays. C'est le retour à des octrois moyenâgeux, avec une liberté de circulation sous dérogation, sous exception et sous régime d'autorisation.

D'un point de vue républicain, nous ne pouvons pas nous satisfaire que 15 millions de Français n'aient le droit de se déplacer en ville que par dérogation.

La liberté de circulation, pour nous, est sacrée ; elle est même constitutionnelle, depuis une décision du Conseil constitutionnel de 2021. Sous réserve des règles de sécurité qui s'attachent aux véhicules, c'est-à-dire le contrôle technique, le permis de conduire et l'assurance, un véhicule bien entretenu ne saurait être exclu des grandes villes.

Il y a là un enjeu flagrant de fraternité républicaine. Vous allez me trouver grandiloquent mais on ne peut pas accuser 15 millions de Français de polluer l'air des zones urbaines, et donc de polluer les riches. Certains ont beau atténuer ce chiffre en disant que les habitants du bassin de vie ne sont que quelques centaines de milliers, il y a factuellement 15 millions de véhicules Crit'Air 3 qui ne peuvent pas entrer dans un certain nombre de grandes villes françaises. La politique, ce ne sont pas que des tableaux Excel et des PowerPoint. Une telle mesure est ressentie par des millions de Français comme une injure et comme une stigmatisation aggravée.

Je reviens sur l'étude de l'Insee, dont je conclus que les effets des ZFE sont infinitésimaux et tout à fait résiduels. D'après un calcul que j'ai réalisé – que je vous enverrai éventuellement, et au sujet duquel je vous demande de me croire –, les ZFE amélioreraient de quelques jours l'espérance de vie des fameux 40 000 morts prématurés dus à la pollution de l'air. Sachant qu'on ne tombe pas brutalement raide mort de la pollution de l'air : il s'agit de baisses de l'espérance de vie pouvant atteindre jusqu'à six mois, du fait notamment de maladies respiratoires. Précisons en outre que l'étude sur la santé publique n'a pas été réactualisée depuis 2021 : étant donné que la qualité de l'air s'améliore naturellement dans nos villes, il serait bon de la réactualiser.

J'ajoute que la suppression des ZFE n'est pas contraire au droit européen et que les juridictions françaises ont arrêté de condamner financièrement l'État pour le dépassement des seuils fixés par l'Union européenne, puisque ceux-ci sont respectés. Les ZFE ne servent donc plus à rien.

Un autre argument intéressera les bancs de la gauche : l'étude de l'Insee précise que les ZFE n'ont aucune incidence sur le report modal, c'est-à-dire que les gens y prennent tout autant leur voiture ; celle-ci est simplement plus récente. Les ZFE ne font donc pas baisser la dépendance des Français à la voiture. Je sais, chers collègues de gauche, que vous êtes tout aussi sceptiques que nous au sujet des ZFE. J'ai eu des conversations innombrables sur le sujet ces dernières années : aucun d'entre vous ne les considère comme l'alpha et l'oméga de l'amélioration de la qualité de l'air. Certains même refusent de voter avec nous alors qu'ils sont contre les ZFE.

Je vous propose donc un exercice républicain : supprimer les ZFE, pour envoyer un signal que les automobilistes attendent. Vous connaissez leur ressenti. Ils se sentent écrasés par les taxes et le prix de l'essence. Pour eux, les ZFE sont une insulte et une atteinte au pacte républicain. Depuis les gilets jaunes, la représentation

nationale a pris trop de mauvaises décisions à l'endroit des automobilistes. Je vous propose aujourd'hui de faire pour eux un geste indolore.

L'amélioration de la qualité de l'air est déjà perceptible et l'on peut faire des propositions pour l'améliorer encore. J'en ai listé plusieurs dans mon rapport ainsi que dans mes propositions de loi – celle que j'ai déposée il y a trois ans et celle que nous examinons aujourd'hui. La première implique de considérer qu'un véhicule ancien peut faire partie de la solution. Il faut pour cela le rapprocher des normes écologiques du constructeur, premièrement en luttant contre le défaut de contrôle technique – de plus en plus de véhicules roulent sans – deuxièmement en systématisant le décalaminage à l'hydrogène, qui permet de baisser de 60 % à 70 % les émissions d'oxyde d'azote et de particules fines d'une voiture, même ancienne.

Essayons autre chose que la stigmatisation des automobilistes. Nous avons déjà eu une majorité ; je vous propose aujourd'hui de la retrouver.

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Nous en venons aux interventions des orateurs des groupes.

M. Matthias Renault (RN). Nous sommes le 30 septembre 2026 et le groupe Rassemblement National demande une nouvelle fois la suppression des ZFE. La première fois, c'était en 2022 lors de la première niche du groupe Rassemblement National. Depuis, le sujet a prospéré et, par une sorte d'ironie de l'histoire, c'est avec notre dernière niche parlementaire que nous demandons d'achever la bête – car il faut encore un petit coup pour supprimer définitivement ces fameuses zones à faibles émissions et ces étiquettes Crit'Air qui excluent un certain nombre de Français.

Pierre Meurin, qui a été le fer de lance de ce combat, a rappelé que les ZFE constituaient une mesure liberticide et une rupture d'égalité entre les Français puisque 15 millions d'entre eux, qui ont actuellement une vignette Crit'Air 3 ou plus, seraient exclus des grandes villes – je dis « seraient » parce que les zones à faibles émissions ne sont pas mises en place et ne le seront jamais, je pense. Les gueux des périphéries et des zones rurales, avec leurs voitures polluantes, exclus des grandes villes : c'est absolument scandaleux !

Pas moins de 80 % des Français sont contre ces ZFE, qui posent un problème presque philosophique au sujet de l'action politique et administrative. Un personnel politique et des fonctionnaires pensent que l'on peut sortir des cartes du fond du bureau d'une administration et tracer d'un trait de plume des périmètres autour des grandes villes pour dire, dans une logique assez bureaucratique : « Ici, les Français peuvent circuler ; ici, ils ne peuvent pas ».

Une étude récente de l'Insee a montré que la qualité de l'air s'améliore naturellement du fait du renouvellement du parc automobile. S'il faut une mesure alternative, c'est celle-ci : on n'améliorera pas la qualité de l'air avec des mesures administratives contraignantes, mais grâce au renouvellement naturel du parc automobile et grâce au progrès technique. Je sais que le « technosolutionnisme »,

comme ils l'appellent, fait pousser des boutons aux écologistes. Ils récusent l'idée selon laquelle le progrès technique permettrait de s'adapter aux problèmes environnementaux, mais c'est notre position.

Le Conseil constitutionnel a supprimé le vote de l'Assemblée. Cela pose un problème de souveraineté, parce que sa décision reposait sur un argument très formel – celui du cavalier législatif – alors qu'il y avait bien une volonté libre et éclairée du Parlement de supprimer ces ZFE. La présente proposition de loi propose donc la validation d'un vote qui a déjà eu lieu au sein de cette assemblée.

À ceux qui veulent faire perdurer les ZFE : ne croyez pas pouvoir les faire revenir par la fenêtre en laissant la liberté aux collectivités territoriales de les mettre en place ou non, en instaurant des subventions ou je ne sais quelle autre mesure alternative. Cette politique est mort-née et ne reviendra pas ; la preuve en est que l'installation de radars ZFE, notamment à Lyon, semble désormais inenvisageable. Il faut en prendre acte.

M. Sylvain Maillard (EPR). 40 000, c'est le nombre de Français qui meurent prématurément chaque année à cause de la pollution de l'air, selon les données de Santé publique France – vous l'avez dit aussi, monsieur le rapporteur. 7 000 de ces décès sont liés aux oxydes d'azote, ceux-là mêmes qui sortent des pots d'échappement. 30 000 enfants souffrent d'un asthme provoqué par l'air qu'ils respirent. Voilà le sujet dont nous parlons ce matin. Pas une vignette, pas un slogan : la santé de nos enfants.

Je suis particulièrement sensible à ce sujet, en ma qualité d' élu de Paris. En effet, dans notre capitale, les premiers résultats sont là : plus d'un tiers d'oxydes d'azote en moins dans les secteurs concernés. Derrière ce chiffre, il y a nos enfants qui marchent vers l'école le long des grands axes, nos aînés ou encore des malades chroniques, il y a une ville dense où tant de familles n'ont pas de voiture mais où tout le monde respire le même air.

Alors oui, nous avons entendu les difficultés. Nous avons entendu l'artisan qui ne peut pas changer de camionnette, l'aide-soignante qui vient de la grande couronne avec son vieux diesel. Nous ne sommes pas naïfs et nous n'avons jamais défendu une écologie qui oublie les plus modestes. C'est pourquoi nous vous avons proposé, avec le gouvernement, une autre voie : un cadre légal qui laisse aux maires la liberté de mettre en place une ZFE, d'en fixer le périmètre, le calendrier et les modalités, tout en garantissant un encadrement national des dérogations pour que l'équité entre les territoires soit préservée. Nous voulons la liberté pour Paris, Lyon, Marseille, Bordeaux et d'autres territoires de protéger s'ils le souhaitent, et la liberté pour d'autres de faire autrement.

Vous choisissez ce matin la table rase. Vous qui parlez sans cesse de bon sens local, vous voulez interdire à un maire, à une métropole, de protéger la santé de ses habitants. Ce n'est pas de la liberté, c'est de l'abandon, et cet abandon aura un prix. Entre l'obligation uniforme et la suppression brutale, il existe un chemin,

celui de la confiance dans les territoires et de la protection de la santé publique. C'est ce chemin que nous défendons. C'est pourquoi le groupe Ensemble pour la République votera contre la proposition de loi.

M. Sylvain Carrière (LFI-NFP). C'est reparti pour un tour sur les ZFE, alors je vais sûrement devoir me répéter. Vous le savez, la position de La France insoumise est constante sur le sujet : dès 2019, nous étions le seul groupe politique à s'opposer à la mise en place des ZFE lors d'un vote à l'Assemblée nationale, dans le cadre du projet de loi d'orientation des mobilités – vos amis du RN, à l'époque, ne s'y étaient pas opposés. Nous alertions déjà sur le fait que, pour améliorer la qualité de l'air et réduire le nombre de décès dus à la pollution sans exclure personne du droit à la mobilité, il était essentiel de développer des transports en commun accessibles à toutes et tous.

Depuis le début, ces ZFE sont mal pensées et mal calibrées. Chacune des vingt-cinq ZFE actives est fondée sur des critères différents et incompréhensibles. Surtout, elles sont profondément injustes : une nouvelle fois, ce sont les plus précaires qui trinquent, puisque ces ZFE excluent des centres-villes toute une partie de la population.

Mais voilà qu'aujourd'hui, certains s'opposent aux ZFE alors que, dans le même temps, lors des débats budgétaires sur les transports, ils s'opposent chaque année à des moyens supplémentaires pour le vélo, le train, les transports en commun, le développement de la marche, etc.

D'un côté, les macronistes essaient de se faire passer pour de grands écologistes alors que le bilan des deux mandats d'Emmanuel Macron en la matière est catastrophique. Ils prétendent que les ZFE ont pour objectif d'améliorer la qualité de l'air mais ils ont organisé la destruction du fret ferroviaire, qui a mis 2 millions de camions supplémentaires sur les routes. Ce sont aussi les mêmes qui réduisent les financements des agences environnementales et qui refusent d'agir face à l'empoisonnement généralisé, aux PFAS (substances per- ou polyfluoroalkylées) et aux pesticides.

De l'autre côté, le RN nous propose de ne rien changer et d'abolir les ZFE sans rien proposer pour améliorer la qualité de l'air. Cela revient à accepter que la pollution de l'air continue à tuer 40 000 personnes chaque année dans le pays ; cela revient aussi à accepter de condamner les habitants des territoires ruraux et périurbains à l'usage de la voiture. Compte tenu du prix des carburants et de votre refus, aux uns et aux autres, de bloquer les prix, ce n'est vraiment pas un cadeau que vous leur faites. La voiture peut évidemment être un choix mais pour beaucoup, c'est surtout une contrainte du quotidien.

Je le disais, notre position est simple et constante : nous sommes pour une écologie populaire. Alors, pas de ZFE sans alternatives ! Contrairement à vous, nous proposons de développer massivement des alternatives pour garantir à toutes et tous un droit à la mobilité et donc pour améliorer la qualité de l'air. C'est le sens des

propositions de loi que j'ai déposées, avec l'ensemble de mon groupe, en 2023 et 2025. Apporter des solutions concrètes, répondre aux besoins des bassins de vie, c'est gagnant pour l'écologie, pour l'économie et pour le quotidien des habitantes et des habitants.

M. Fabrice Barusseau (SOC). Si nous débattons aujourd'hui de la suppression des ZFE, c'est aussi parce que les gouvernements successifs d'Emmanuel Macron ont créé les conditions de leur rejet. Dès 2022, notre collègue Gérard Leseul alertait, dans une mission flash consacrée précisément aux mesures d'accompagnement de la création de ZFE, sur la nécessité de construire leur acceptabilité sociale et d'accompagner réellement les ménages concernés. Si ses préconisations avaient été entendues, nous n'en serions peut-être pas là.

La pollution de l'air est indéniablement un enjeu majeur de santé publique. Santé publique France estime que près de 40 000 décès par an sont attribuables à l'exposition aux particules fines. Mais des ZFE imposées sans solution de remplacement accessible peuvent devenir une machine à exclure ceux qui n'ont tout simplement pas les moyens de changer de voiture.

Notre réponse doit être celle-ci : protéger la santé sans punir les plus modestes, décarboner les mobilités sans assigner à résidence ceux qui dépendent de leur voiture. C'est pourquoi nous défendons une transition beaucoup plus fortement accompagnée : bonus à l'achat renforcé, *leasing* social accessible, aides à la conversion et bonus étendus aux véhicules d'occasion. Les socialistes travaillent aussi depuis plusieurs années sur le verdissement des flottes d'entreprises et sur la décarbonation des poids lourds, car le sujet dépasse très largement les seules ZFE.

À la crise climatique s'ajoutent désormais une crise sociale et un enjeu de souveraineté énergétique que la crise des carburants rend particulièrement concret. Face à cela, que contient la proposition de loi ? La suppression, le recul, mais aucune proposition permettant à la fois de respirer mieux et de se déplacer pour moins cher. Nous refusons de choisir entre justice sociale et écologie. Là où le Rassemblement National propose de supprimer, nous voulons transformer ; là où les gouvernements Macron ont imposé sans suffisamment accompagner, nous voulons rendre la transition possible. Notre ligne est simple : une écologie qui protège la santé, le climat et le pouvoir de vivre, sans laisser personne sur le bord de la route.

M. François-Xavier Ceccoli (DR). Bien évidemment, nous soutiendrons cette proposition de loi. Cette suppression des zones à faibles émissions, nous l'avons déjà proposée, défendue et votée lors de l'examen du projet de loi de simplification de la vie économique. J'en profite pour rendre hommage à mon collègue Ian Boucard, qui a présidé la commission spéciale chargée de l'examen de ce texte avec brio et qui a porté cette mesure. À notre initiative, un amendement supprimant les ZFE avait été adopté en commission spéciale, et cette suppression avait ensuite été confirmée dans l'hémicycle par un vote transpartisan dépassant largement les clivages habituels de notre assemblée. La représentation nationale s'est donc clairement exprimée.

Cette disposition ayant, depuis, été censurée par le Conseil constitutionnel, nous avons aujourd'hui l'occasion de nous prononcer à nouveau. Notre position, bien évidemment, n'a pas changé, car derrière ces trois lettres – ZFE –, il y a le quotidien de millions de Français pour qui la voiture n'est pas un luxe mais une nécessité pour aller travailler, se soigner, accompagner ses enfants, rendre visite à ses aînés – pour pouvoir vivre, tout simplement. Tout le monde n'a pas un métro ou un autre mode de transport en commun au pied de chez soi, et tout le monde n'a pas les moyens de remplacer sa voiture du jour au lendemain. C'est particulièrement vrai dans nos campagnes, dans nos petites villes et dans nos territoires périurbains. Je suis bien placé pour en parler.

Les ZFE sont devenues un véritable outil de ségrégation sociale : d'un côté, ceux qui ont les moyens d'acheter un véhicule récent et qui peuvent continuer à circuler ; de l'autre, ceux qui ne les ont pas et à qui l'on interdit progressivement l'accès à certaines parties de notre territoire. Comme toujours, ce sont les classes moyennes et populaires qui paient le prix fort.

Avec mon groupe, nous refusons d'autant plus cette écologie punitive que, comme pour le diagnostic de performance énergétique (DPE) dans le logement, certaines de ces politiques reposent sur des outils imparfaits. C'est quand même un comble que les vignettes Crit'Air ne prennent en compte ni le poids du véhicule, ni sa consommation, ni les émissions de CO₂ !

Nous devons améliorer la qualité de l'air mais la transition environnementale ne peut pas se faire contre les Français. Elle doit se faire avec eux, par l'innovation, le progrès et l'accompagnement plutôt que par l'interdiction et la sanction. Une écologie qui exclut ceux qui n'ont pas les moyens de changer de voiture n'est pas digne.

Mes chers collègues, notre assemblée s'est déjà exprimée : elle a supprimé les ZFE en commission spéciale, elle a confirmé ce vote en séance. Aujourd'hui, soyons cohérents. Avec mon groupe, nous continuerons à lutter contre les fractures territoriales et à porter la voix de la France qui travaille, celle des classes moyennes et populaires de nos territoires. Nous voterons donc pour cette proposition de loi parce que nous voulons une écologie qui accompagne plutôt qu'elle ne sanctionne, une écologie qui rassemble plutôt qu'elle ne trie, une transition environnementale qui se construise avec les Français et jamais contre eux.

Mme Lisa Belluco (EcoS). Sans surprise, le groupe Écologiste et Social votera contre cette proposition de loi qui revient sur l'instauration des zones à faibles émissions.

Les attaques de la droite et de l'extrême droite contre les ZFE, qui se sont multipliées ces dernières années, traduisent leur déni des enjeux sanitaires, écologiques et sociaux.

L'objectif premier des ZFE est bien sanitaire puisque la pollution de l'air constitue l'un des principaux facteurs de mortalité évitables en France. D'après

Santé publique France, l'exposition aux particules fines est responsable d'environ 40 000 décès prématurés chaque année – un chiffre qui atteint même 67 000, selon d'autres estimations. Par ailleurs, les complications liées à cette pollution sont nombreuses et largement documentées : affections aiguës des voies respiratoires, développement de pathologies chroniques – notamment certains cancers et la maladie de Parkinson –, conséquences neurologiques ou encore répercussions sur la grossesse et le développement des enfants.

L'instauration des ZFE est avant tout une mesure d'égalité. La pollution de l'air touche principalement les populations les plus précaires et les résidents des quartiers populaires qui vivent à proximité des grands axes routiers et des zones logistiques. En région parisienne, le risque de mourir lors d'un épisode de pollution est trois fois plus élevé pour ces personnes. Par ailleurs, plus de 500 000 enfants, en France, respirent un air dont le niveau de pollution dépasse les seuils sanitaires recommandés.

En outre, l'établissement de ces zones est une mesure économiquement positive puisque l'inaction en matière de pollution de l'air coûte entre 67 et 98 milliards d'euros par an, soit plus de 1 000 euros par habitant.

Cette énième attaque de l'extrême droite contre les ZFE nous démontre deux choses – dans un contexte où l'on redécouvre beaucoup de choses sur le RN... D'une part, le RN se fiche complètement de protéger la santé de nos enfants et de nos concitoyennes et concitoyens les plus précaires. D'autre part, il se fiche complètement de préserver le budget de l'État.

Le soutien du groupe Écologiste et Social au maintien des ZFE n'est pas pour autant un blanc-seing donné au gouvernement et à sa méthode de lutte contre la pollution de l'air. Comme toujours, les macronistes font peser le poids de cette lutte sur les individus sans prendre en compte la réalité du terrain.

C'est pourquoi, avec mon collègue Charles Fournier, nous avons déposé une proposition de loi visant à rendre les ZFE plus justes. Avec notre groupe, nous déposerons en outre des amendements au PLF pour 2027 tendant à accompagner les ménages modestes dans leur transition de mobilité.

De fait, une transition réussie passera par le renforcement des transports en commun partout où c'est possible, la refonte des vignettes Crit'Air – qui devront notamment prendre en compte le poids des véhicules – et un financement sérieux du *leasing* social. À l'heure où les prix de l'essence flambent, cette transition est aussi urgente qu'attendue. Par conséquent, agissons.

Mme Sabine Gervais (Dem). Chaque année en France, près de 40 000 décès sont attribuables à l'exposition aux particules fines. Derrière ce chiffre, il y a nos aînés, nos enfants, tous ceux dont la santé est la plus fragile – je sais de quoi je parle. Protéger notre air, c'est protéger leur santé. Le groupe Les Démocrates votera donc contre cette proposition de loi.

D'abord, pour une raison démocratique. Même si l'ambition a été dévoyée, le renforcement des ZFE est issu, reconnaissons-le, des travaux de la Convention citoyenne pour le climat. Décider, c'est respecter la parole donnée aux citoyens. Et c'est aussi penser aux générations futures. C'est précisément ce sur quoi le RN s'assoit.

Il existe pourtant une autre voie : redonner aux ZFE la portée que ce dispositif aurait dû avoir, en corrigeant ce qui ne marche pas. Notre groupe l'a démontré lors de l'examen du projet de loi de simplification de la vie économique, en défendant une autre approche : rendre les ZFE obligatoires là où la qualité de l'air l'exige ; ailleurs, laisser les collectivités libres de les instaurer ; prévoir des dérogations et mieux accompagner les ménages comme les entreprises. Car indéniablement, les ZFE créent des difficultés pour ceux qui ont besoin de leur voiture pour travailler ainsi que pour ceux qui n'ont pas les moyens d'en changer.

Là est notre désaccord profond avec le Rassemblement National : votre proposition de loi ne traduit pas une politique écologique alternative mais une politique de renoncement. Au fond, votre stratégie est toujours la même : faire croire aux Français que l'écologie serait nécessairement contre eux, que protéger l'environnement ce serait forcément contraindre et que réussir la transition, ce serait forcément faire payer les classes populaires et moyennes. Et ce n'est sans doute pas un hasard si, dans vos propres rangs, certains continuent de relativiser la responsabilité humaine dans le changement climatique et de mettre en cause les travaux du Giec (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat).

Or une écologie qui oublie la justice sociale échouera. Adapter plutôt que supprimer, c'est le choix de la responsabilité. Nous nous opposerons donc à votre texte.

M. Vincent Thiébaut (HOR). Je rappelle que les ZFE ont été créées pour faire face à un enjeu majeur de santé publique. En effet, les transports représentent 35 % des émissions de gaz à effet de serre. D'ailleurs, l'État a été condamné pour son inaction dans la protection de la santé des Français et des Françaises.

Nous avons fait évoluer le dispositif : désormais, les collectivités territoriales dont la qualité de l'air s'est améliorée n'ont plus l'obligation d'instaurer des ZFE. Si cinq villes étaient encore soumises à ce dispositif il y a trois ans, elles ne sont plus que deux aujourd'hui, Paris et Lyon.

J'appelle donc à une clarification : je suis favorable à ce que les élus locaux prennent leurs responsabilités et les assument car j'entends souvent dire que les conséquences de l'instauration des ZFE seraient imputables à l'État. S'agissant de celle créée par l'Eurométropole de Strasbourg, je m'interroge tant sur le calendrier proposé que sur l'application du dispositif à des villages situés à plus de 15 kilomètres du centre-ville. Or ce sont bien des choix de la collectivité.

Nous devons le reconnaître : l'application de ce dispositif soulève des questions quant à ses conséquences sur les ménages les plus modestes. Je le constate

dans ma circonscription, limitrophe de Strasbourg. Néanmoins, je ne suis pas favorable à sa suppression sèche car celle-ci enfermerait une catégorie de personnes dans l'usage de véhicules polluants et énergivores.

Nous devons plutôt réfléchir à un accompagnement du passage au véhicule électrique. Cette transition profiterait largement à l'industrie automobile française, qui détient une part de marché importante dans ce secteur. Certains transporteurs ont déjà choisi de recourir à des camions électriques. Je sais que l'enjeu de la souveraineté vous tient à cœur, monsieur le rapporteur.

Une suppression des ZFE enverrait un mauvais signal : elle reviendrait à priver les plus modestes d'une amélioration de la santé publique et d'un geste pour l'environnement. Or nous devons plutôt les accompagner. C'est pourquoi le groupe Horizons & Indépendants n'est pas favorable à ce texte, bien que nous reconnaissons que le dispositif soulève des difficultés. D'ailleurs, nous ne devons pas uniquement nous attaquer aux émissions de gaz à effet de serre des voitures mais également à celles liées au chauffage, qui représentent une part importante de la pollution en zone urbaine.

M. Stéphane Lenormand (LIOT). Nous partageons une partie du constat sur les ZFE. Leur mise en œuvre a souvent été insuffisamment expliquée et accompagnée.

Pour des ménages ou des petites entreprises dépendant de leur véhicule, le remplacement d'une voiture ou d'un utilitaire représente un coût important et peut nourrir un sentiment d'injustice qu'il faut entendre. Cela ne doit pas être un moyen d'exclure ou de discriminer.

Néanmoins, il est dommage que le débat se résume à un choix entre maintenir ces zones en l'état ou les supprimer partout. Les évaluations disponibles montrent qu'elles produisent des effets mesurables dans une bonne partie des grandes villes européennes. Selon l'Insee, les ZFE accélèrent le renouvellement du parc automobile en France et contribuent à réduire les émissions polluantes. Dans la métropole du Grand Paris, la ZFE expliquerait 14 % de la diminution des émissions d'oxydes d'azote.

Par ailleurs, les collectivités concernées disposent de possibilités d'adaptation importantes qui sont souvent peu connues – par exemple la possibilité de dérogations locales pour répondre à certaines réalités professionnelles ou sociales. La loi permet aussi de déroger, sous condition, à l'obligation de créer une ZFE lorsque des mesures alternatives peuvent produire des effets similaires. C'est cette piste que notre groupe, attaché à la décentralisation et à la libre administration des collectivités, aurait souhaité explorer davantage : fixer des objectifs nationaux de qualité de l'air tout en laissant aux élus locaux plus de liberté sur les moyens de les atteindre, en tenant compte des spécificités territoriales.

Il aurait également été plus pertinent de travailler aux conditions concrètes de réussite de ces dispositifs. Les restrictions doivent tenir compte des alternatives

à la voiture qui sont disponibles et s'accompagner de solutions de mobilité crédibles, d'aides adaptées aux ménages modestes et aux professionnels, ainsi que de dérogations et de périodes de transition lorsque les réalités locales le justifient.

Enfin, la suppression totale des ZFE ne ferait pas disparaître nos obligations en matière de qualité de l'air car, quoi qu'on en dise, un enjeu de santé publique demeure.

M. Pierre Meurin, rapporteur. De manière générale, soyez de bonne foi. Vous avez tous dit, sans exception, que les ZFE posaient un problème. Reconnaissez au moins qu'il est cohérent de vouloir les supprimer, tant nous partageons les difficultés que vous soulevez.

Ce sujet majeur cristallise une forme de colère dans le pays. Je suis donc surpris qu'étant défavorables à la suppression pure et simple des ZFE, vous n'ayez pas réussi à inscrire à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale le moindre texte proposant des dispositifs alternatifs. Nous aurions alors pu en débattre. En tout état de cause, il faut agir.

Alors que quasiment toutes les aides ont disparu, les ZFE laissent sur le bord de la route ceux qui n'ont pas les moyens de changer de voiture. Je vous invite à lire mon rapport. J'y explique la dynamique de ce que j'appelle le « métropolisme », intervenue au cours de ces vingt dernières années. Les métropoles ont concentré la totalité des services : les bassins d'emploi, les commerces de proximité, les services publics, les grands hôpitaux et les grandes écoles. L'immobilier y étant devenu inaccessible, les pauvres ont été virés des villes et se sont installés dans les zones rurales. Or les ZFE les empêchent d'entrer dans les villes au prétexte qu'ils en polluent l'air. On devient fou !

La volonté de supprimer les ZFE est un geste républicain. De grâce, ne dites pas que nous ne proposons pas de solutions alternatives : cela signifie que vous n'avez pas lu mon rapport, qui en formule au moins cinq. Personne ne parle du décalaminage des moteurs, des parkings relais à l'entrée des villes, ni des aides ciblées pour acquérir des véhicules Crit'Air 1 ou 2. Vous vous opposez un peu par principe à notre combat contre les ZFE, mais vous ne proposez pas grand-chose. Du reste, aucun d'entre vous n'a déposé le moindre amendement sur ce texte alors que j'aurais été très content d'en débattre. C'est notre rôle, de résoudre les problèmes soulevés par le dispositif des ZFE.

Monsieur Maillard, je comprends qu'en votre qualité d'élu de Paris vous défendiez les ZFE contre les pauvres qui viendraient polluer votre circonscription. Chacun a évoqué la santé publique, enjeu auquel nous sommes sensibles. Mais à ce sujet, je rappelle que l'étude de Santé publique France n'a pas été actualisée pour tenir compte des dernières améliorations de la qualité de l'air.

Monsieur Carrière, vous refusez de supprimer les ZFE tant qu'il n'y a pas de dispositif alternatif mais, en matière de transports en commun, il n'y en aura pas avant plusieurs décennies. Et d'ici là, il n'y aura plus de vignettes Crit'Air 3, 4 ou

5 : votre proposition revient à la même chose que la suppression des ZFE. Surtout, vous aviez voté en séance pour l'article 15 *ter* du projet de loi de simplification de la vie économique qui prévoyait leur suppression. Dès lors, j'espère que vous ne voterez pas contre cette proposition de loi, faute de quoi nous ne comprendrions pas votre position.

Monsieur Barusseau, le groupe Socialistes et apparentés n'a déposé aucun texte reprenant les propositions du rapport de Gérard Leseul et de Bruno Millienne pointant sur les mesures d'accompagnement à la mise en œuvre des ZFE, dans laquelle étaient pointés les problèmes soulevés par les ZFE – de cette communication je tire quant à moi la conclusion qu'il faut supprimer ces zones. Le dispositif porte atteinte à notre contrat social et au principe de fraternité républicaine. Bien que vous en soyez conscients, vous n'avez pas travaillé sur le sujet.

Je vous remercie pour vos propos, monsieur Ceccoli, et je souhaite saluer le travail que nous avons mené en bonne intelligence avec Ian Boucard lors de l'examen du projet de loi de simplification de la vie économique. Le groupe Droite Républicaine est en effet globalement favorable à la suppression des ZFE.

Madame Belluco, je sais que le groupe Écologiste et Social a à cœur de réduire la dépendance à la voiture. Or d'après l'étude de l'Insee, les ZFE n'ont aucun effet sur le report modal, et elles contribueraient à hauteur de 5,8 % au renouvellement du parc automobile.

J'en viens à la liberté accordée aux élus locaux, sujet abordé par deux orateurs. La liberté de circulation est un principe constitutionnel et républicain. Ainsi, je ne veux pas donner à des élus « verts pastèque » – des écologistes menant une lutte forcenée contre les automobilistes – une base légale qui leur permettrait d'exclure les Français les plus modestes. Les gens qui ont besoin d'accéder aux grandes villes vivent en milieu rural et n'ont pas voté pour ces maires écologistes ; il serait donc antidémocratique de permettre à ceux-ci de les exclure de leur citadelle. Cela me paraît relever du bon sens.

Je crois avoir balayé la plupart des réserves qui m'ont été opposées. Adviennne que pourra !

Mme la présidente Sandrine Le Feur. Nous en venons aux questions des autres députés.

M. Nicolas Dragon (RN). Monsieur le rapporteur, vous avez tout à fait raison. Dans mon département de l'Aisne, plus de 321 000 voitures particulières sont en circulation. Plus de la moitié sont des véhicules diesel et plus de 31 000 sont classés Crit'Air 4, 5 ou non classés.

Pour beaucoup de nos concitoyens, notamment dans les territoires ruraux, la voiture n'est pas un choix de confort mais bien une nécessité absolue. Un habitant de l'Aisne peut avoir besoin de se rendre à Reims, à Lille, à Paris ou en région

parisienne pour travailler, étudier, consulter un spécialiste, accompagner un proche ou effectuer des démarches administratives. Lui interdire l'accès à ces agglomérations au prétexte qu'il possède un véhicule dit ancien ne fera pas disparaître son besoin de mobilité. Et surtout, demander à un ménage qui n'a pas les moyens d'engager plusieurs milliers, voire dizaines de milliers d'euros, pour changer de voiture du jour au lendemain est une mesure socialement insoutenable.

La question est simple : comment peut-on demander à nos concitoyens de changer de véhicule alors que leur pouvoir d'achat ne leur permet pas de le faire ? Je rappelle que l'inflation s'établit ce matin à 3 %, un chiffre record. Les habitants de l'Aisne ne doivent pas être les victimes d'une politique conçue à Paris et appliquée sans tenir compte des réalités de notre territoire.

M. Sylvain Maillard (EPR). Ce débat est très intéressant : nous représentons chacun un territoire et nous nous battons pour y favoriser la mobilité et y améliorer la qualité de l'air. En ma qualité d'élus parisien, bien que membre de l'opposition, je me bats aux côtés des socialistes afin que la ZFE perdure.

Vous proposez l'instauration de parkings relais à l'entrée des villes. Mais le RN n'a pas voté les amendements que j'ai déposés à partir de 2019, visant à en instaurer des gratuits !

Nous considérons qu'il revient aux maires des métropoles d'organiser la mobilité. Or à Perpignan, municipalité dirigée par le RN, les parkings relais ne sont pas gratuits. Faites donc le ménage chez vous et accompagnez-nous !

M. Bérenger Cernon (LFI-NFP). On peut critiquer les ZFE, qui ont effectivement des limites : qui peut changer de voiture ? Quelles alternatives de transport et quel accompagnement des ménages populaires propose-t-on ?

Mais il faut également regarder les faits. Selon l'Insee, les ZFE ont un effet propre sur la baisse des émissions polluantes : une part de 4,6 points sur celle des NOx (oxydes d'azote) et de 1,4 point sur celle des PM_{2,5} (particules fines). Certes, les ZFE ne contribuent pas à la totalité de la baisse mais leur impact n'est pas nul pour autant.

Alors pourquoi vouloir les supprimer plutôt que les rendre socialement justes ? Comment faire en sorte que la lutte contre la pollution ne repose pas sur les ménages qui n'ont pas les moyens de changer de voiture ? C'est en augmentant le nombre de RER, de trains, de bus, en rendant les transports publics accessibles et en versant immédiatement des aides suffisantes qu'on pourra réduire la pollution sans faire payer la transition aux plus modestes. Or rien dans ce texte, ni dans l'exposé des motifs ni dans les articles, n'y fait référence. Rassurez-vous, nous jouerons pleinement notre rôle en séance.

Vous dites que les ZFE ne servent à rien, tandis que l'Insee estime qu'elles ont un effet – certes limité – sur la baisse des polluants. Dès lors, plutôt que de les

supprimer, pourquoi ne pas supprimer ce qui les rend injustes, à savoir l'absence d'alternatives et le manque d'accompagnement des ménages populaires ?

M. Peio Dufau (SOC). Vous l'avez dit vous-même, monsieur le rapporteur : les gens ont de plus en plus de mal à se loger dans les agglomérations. Or au RN, vous êtes les premiers à vouloir faire sauter la loi SRU, qui est le seul outil permettant de les loger au plus près des bassins d'emploi. Soyez cohérents jusqu'au bout : les mesures que vous prônez éloigneront les gens de leur travail et créeront de la précarité liée aux transports.

Je reconnais que le dispositif des ZFE n'est pas parfait mais nous devrions travailler à son amélioration. Le bloc central devrait nous écouter lorsque nous proposons des mesures de bon sens qui seraient beaucoup plus efficaces. Dans mon territoire, la ZFE exclut l'autoroute, l'aéroport et le port de Bayonne, qui sont les trois zones les plus polluées ; c'est un non-sens. On ne peut pas faire peser sur les petits citoyens l'ensemble de la politique écologique, l'État doit prendre sa part de responsabilité. Malheureusement, ce n'est pas le cas.

C'est en instaurant des mesures sociales, notamment du *leasing* social, que nous parviendrons à améliorer la qualité de l'air et la santé de l'ensemble de nos concitoyens.

Mme Lisa Belluco (EcoS). Monsieur le rapporteur, je n'ai jamais prétendu que les ZFE favorisaient le report modal. Ce sera le cas, en revanche, des mesures d'accompagnement que nous proposons.

Nous vous donnons rendez-vous au moment des débats sur le PLF, pour améliorer les ZFE. Nous pourrions par exemple voter des crédits pour financer les lignes du quotidien. Dans ma circonscription, de petites lignes sont uniquement utilisées pour le transport de produits agricoles ; les maires de Neuville-de-Poitou et de Jardres, notamment, se demandent pourquoi elles ne pourraient pas transporter des voyageurs.

S'agissant des améliorations que nous suggérons d'apporter aux ZFE, je vous invite à vous reporter à notre proposition de loi en ce sens.

Mme Ersilia Soudais (LFI-NFP). J'aimerais que vous répondiez sincèrement à cette question, monsieur le rapporteur : cette proposition de loi n'est-elle pas avant tout un cheval de Troie destiné à vous donner l'image d'un parti populaire ?

Les gens n'ont tout simplement pas les moyens de changer de voiture. Or au Rassemblement National, vous vous opposez à toutes les mesures visant à mieux redistribuer les richesses : vous êtes contre l'augmentation du Smic, contre la taxe Zucman et contre la taxation du capital en général, et vous soutenez le pacte Dutreil qui favorise la transmission du patrimoine entre les ultrariches. Vous n'êtes pas un parti populaire.

Que proposez-vous concrètement en matière de planification des mobilités ? Rien. Vous nous parlez de laisser sa voiture au profit des transports en commun, mais encore faut-il qu'il y en ait ! Preuve de votre hypocrisie, un sénateur RN de mon département, M. Durox, a dit carrément qu'en fait, il n'aurait jamais fallu mettre de RER dans ma circonscription parce que « vous comprenez, les RER, ça permet d'amener des Noirs et des Arabes » ! Êtes-vous vraiment pour la planification des mobilités ou faites-vous passer vos thèses racistes avant ?

M. Pierre Meurin, rapporteur. Madame Soudais, vous poussez la caricature très loin. Vous aurez noté que le sujet des ZFE me tient à cœur depuis plusieurs années. Je ne me serais pas amusé à mener ce combat avec autant de constance et à y consacrer une part significative de mon mandat si je n'y croyais pas sincèrement. Ne vous en déplaise, le RN est devenu un parti populaire : les Français les plus modestes votent pour lui.

Je ne suis pas là pour faire de la politique politicienne. Je propose que nous entrions dans le vif du sujet. Je vous invite à lire mon rapport, qui présente des solutions alternatives aux ZFE. Il est regrettable que vous n'ayez pas traduit vos réserves sur ce dispositif par des amendements à ce texte ou dans une proposition de loi que vous auriez fait inscrire à l'ordre du jour. De notre côté, nous sommes constants : nous sommes convaincus qu'il faut supprimer les ZFE, qui sont une forme de séparatisme et qui portent atteinte à notre pacte social.

Je le répète : le groupe La France insoumise avait voté pour l'article 15 *ter* du projet de loi de simplification de la vie économique, c'est-à-dire pour la suppression des ZFE. Par ailleurs, vous venez de réaffirmer que vous n'étiez pas favorables au dispositif en vigueur. N'hésitez pas à voter cette proposition de loi, pour être cohérents avec vos positions antérieures !

Article unique

Amendement rédactionnel CD1 de M. Pierre Meurin

M. Pierre Meurin, rapporteur. Il s'agit d'un amendement purement rédactionnel – il n'y a pas de piège – visant à tenir compte des évolutions législatives intervenues depuis l'adoption de la loi de simplification de la vie économique.

M. Sylvain Maillard (EPR). Monsieur le rapporteur, vous avez parlé des « pauvres » qui vivent en dehors des villes, lesquelles seraient peuplées de bourgeois et de riches qui voudraient rendre leur citadelle inaccessible. Nous proposons de confier aux maires le soin de décider, avec la métropole, de l'organisation d'une zone à faibles émissions.

Par ailleurs, chez moi, à Paris, beaucoup d'habitants disposent de moyens très faibles. Vous qui venez très souvent ici, vous pouvez constater que nous avons des lignes de bus, de métro, de tram, de RER, et des vélos ; et malgré cela, vous dites qu'il faut absolument venir en voiture. Monsieur le rapporteur, avez-vous vu

le prix des parkings à Paris ? Alors que nombre de personnes n'ont pas les moyens financiers de changer de voiture et que le prix de l'essence ne cesse d'augmenter, vous souhaitez qu'elles viennent au centre de Paris en voiture et payent un parking toute la journée avant de repartir. Pensez-vous vraiment que cela peut fonctionner ? Laissons au maire le pouvoir de décider s'il veut une zone à faibles émissions ou s'il n'en veut pas. Rien n'est plus démocratique que de donner de la liberté.

Mme Ersilia Soudais (LFI-NFP). La planification des mobilités a vocation à répondre à la question de la ségrégation territoriale. Concrètement, ce n'est pas parce qu'ils ne peuvent pas prendre leur voiture que les habitants de ma circonscription ne peuvent pas se rendre à Paris – de toute façon, ils n'ont pas forcément l'argent pour payer l'essence – mais parce qu'il manque des transports en commun, en particulier le soir et le week-end.

M. Matthias Renault (RN). Monsieur Maillard, nous ne voulons pas que les maires, en particulier des grandes villes, se comportent comme des suzerains. Même s'ils représentent les habitants de leur commune, ils n'ont pas à décider qui peut entrer ou non sur leurs terres. La République est une et indivisible, et nous sommes égaux sur le territoire de la République. Nous sommes absolument opposés à ce que les maires aient ce pouvoir, car c'est antirépublicain.

M. Stéphane Hablot (SOC). Je tiens à relever une contradiction dans les propos qui viennent d'être tenus par le RN, dont un député affirmait un peu plus tôt que ce n'était pas à Paris de décider. Ne lui en déplaise, les maires sont élus démocratiquement et peuvent décider pour leur commune. La souveraineté des territoires existe : les populations ont désigné des maires, qui ne sont pas des pantins. Ces élus représentent leur territoire. Laissez-les jouer leur rôle.

Mme la Présidente Sandrine Le Feur. Je suis saisie d'une demande de scrutin public sur l'amendement CD1 par quinze membres de la commission, en application de l'article 44, alinéa 2, du Règlement. Je vais donc procéder à l'appel nominal.

Votent pour : M. Jérôme Buisson, M. Pierre-Henri Carbonnel, M. François-Xavier Ceccoli, M. Nicolas Dragon, M. Aurélien Dutremble, M. Auguste Evrard, M. Olivier Fayssat, M. Michel Herbillon, M. Timothée Houssin, M. Sébastien Humbert, M. David Magnier, M. Matthieu Marchio, M. Pascal Markowsky, M. Pierre Meurin, M. Matthias Renault, Mme Béatrice Roullaud, Mme Anaïs Sabatini, M. Philippe Schreck, M. Jean-Pierre Vigier.

Votent contre : M. Fabrice Barusseau, Mme Lisa Belluco, M. Benoît Blanchard, M. Nicolas Bonnet, M. Jean-Michel Brard, Mme Dielynaba Diop, M. Peio Dufau, M. Jean-Marie Fiévet, M. Stéphane Hablot, Mme Catherine Hervieu, Mme Chantal Jourdan, Mme Sandrine Le Feur, M. Gérard Leseul, M. Sylvain Maillard, Mme Julie Ozenne, Mme Sophie Panonacle, M. Xavier Roseren, M. Fabrice Roussel, M. Vincent Thiébaut, M. Nicolas Thierry, Mme Anne-Cécile Violland.

S'abstiennent : M. Sylvain Carrière, M. Béranger Cernon, Mme Sandrine Nobsé, Mme Ersilia Soudais.

Les résultats du scrutin sont donc les suivants :

Nombre de votants : 44

Abstentions : 4

Nombre de suffrages exprimés : 40

Pour l'adoption : 21

Contre : 19

*En conséquence, la commission **rejette** l'amendement, mis aux voix par scrutin.*

*Elle **rejette** successivement les amendements rédactionnels CD4, CD3 et CD5 de M. Pierre Meurin, rapporteur.*

Mme la Présidente Sandrine Le Feu. Je suis saisie d'une demande de scrutin public sur l'article unique par quinze membres de la commission.

Votent pour : M. Jérôme Buisson, M. Pierre-Henri Carbonnel, M. François-Xavier Ceccoli, M. Nicolas Dragon, M. Aurélien Dutremble, M. Auguste Evrard, M. Olivier Fayssat, M. Michel Herbillon, M. Timothée Houssin, M. Sébastien Humbert, M. David Magnier, M. Matthieu Marchio, M. Pascal Markowsky, M. Pierre Meurin, M. Matthias Renault, Mme Béatrice Roullaud, Mme Anaïs Sabatini, M. Philippe Schreck et M. Jean-Pierre Vigier.

Votent contre : M. Fabrice Barusseau, Mme Lisa Belluco, M. Benoît Blanchard, M. Nicolas Bonnet, M. Jean-Michel Brard, Mme Dieynaba Diop, M. Peio Dufau, M. Jean-Marie Fiévet, M. Stéphane Hablot, Mme Catherine Hervieu, Mme Chantal Jourdan, Mme Sandrine Le Feu, M. Gérard Leseul, M. Sylvain Maillard, Mme Julie Ozenne, Mme Sophie Panonacle, M. Xavier Roseren, M. Fabrice Roussel, M. Vincent Thiébaut, M. Nicolas Thierry et Mme Anne-Cécile Violland.

S'abstiennent : M. Sylvain Carrière, M. Béranger Cernon, Mme Sandrine Nobsé et Mme Ersilia Soudais.

Les résultats du scrutin sont donc les suivants :

Nombre de votants : 44

Abstentions : 4

Nombre de suffrages exprimés : 40

Pour l'adoption : 21

Contre : 19

*La commission **rejette** l'article unique, mis aux voix par scrutin.*

*En conséquence, l'amendement au titre CD2 de M. Pierre Meurin, rapporteur, **tombe**.*

*L'ensemble de la proposition de loi est ainsi **rejeté**.*

M. Pierre Meurin, rapporteur. Je savais qu'il serait très difficile de faire adopter cette proposition de loi en commission du développement durable ; je ne suis donc pas surpris.

Toutefois, je voudrais vous signaler, chers collègues de La France insoumise, que c'est un peu à cause de vous que la suppression des ZFE ne passe pas : vos abstentions dans ce vote, qui s'est joué à deux voix, ont été déterminantes dans le rejet du texte. Vous aviez voté l'article 15 *ter* du projet de loi de simplification de la vie économique mais, en réalité, vous faites semblant de vous opposer aux ZFE. Vous irez l'expliquer aux habitants de vos circonscriptions, où l'on trouve souvent le parc automobile le plus ancien. Contrairement à ce que vous prétendez, vous n'êtes absolument pas un parti populaire !

ANNEXE 1 : RÉFÉRENCES DES TRAVAUX ET PRISES DE POSITION PASSÉS DU RAPPORTEUR SUR LE SUJET DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ

– Proposition de loi n° 663 de M. Pierre Meurin visant à supprimer les zones à faibles émissions mobilités, 15 décembre 2022.

– Assemblée nationale, compte rendu de la première séance du jeudi 12 janvier 2023.

– Projet de loi n° 481 de simplification de la vie économique, 23 octobre 2024.

– Assemblée nationale, compte rendu de la première séance du mercredi 28 mai 2025.

– Avis n° 2047 tome IV de M. Pierre Meurin sur le projet de loi de finances pour 2026, 29 octobre 2025, pp. 26-32.

– Question au Gouvernement n° 1225 de M. Pierre Meurin, 28 janvier 2026.

– Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, compte rendu de la réunion du mercredi 8 avril 2026 à 9 heures, p. 4.

ANNEXE 2 : PRISES DE POSITION DE PARLEMENTAIRES APPARTENANT À DES TENDANCES POLITIQUES DIFFÉRENTES DE CELLES DU RAPPORTEUR SUR LES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ ⁽¹⁾

I. MISSION « FLASH » SUR LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT À LA MISE EN ŒUVRE DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS, COMMUNICATION DE MM. GÉRARD LESEUL (MEMBRE DU GROUPE SOCIALISTES ET APPARENTÉS) ET BRUNO MILLIENNE (MEMBRE DU GROUPE DÉMOCRATE (MODEM ET INDÉPENDANTS)), MERCREDI 12 OCTOBRE 2022, P. 13.

« Le plan « Marseille en grand » prévoit la construction de transports collectifs dans la métropole d'Aix-Marseille Provence. Mais la mise en service de quatre nouvelles lignes de tramway, ou encore l'automatisation du métro, ne sont pas envisageables avant l'interdiction des véhicules Crit'Air 4 prévue pour le 1^{er} septembre 2023 et l'interdiction des véhicules Crit'Air 3 prévue pour 2024. »

II. RAPPORT D'INFORMATION N° 1304 DE MMES CHRISTINE ARRIGHI ET EVA SAS (MEMBRES DU GROUPE ÉCOLOGISTE – NUPES) SUR LES MODALITÉS DU FINANCEMENT DES TRANSPORTS EN FRANCE : TRANSPORTS EN COMMUN ET COLLECTIFS, 1^{ER} JUIN 2023, P. 22.

« Si les rapporteuses spéciales soutiennent l'instauration des ZFE afin de lutter contre les conséquences négatives, notamment sur la santé, de la pollution de l'air, elles rappellent que l'instauration de telles zones nécessite le développement d'un réseau de transports publics de qualité, pour éviter que les ZFEn'aboutissent à une exclusion des centres-villes des ménages modestes, n'ayant pas les moyens d'acquérir un nouveau véhicule moins polluant. [...]

« L'enjeu majeur en la matière réside dans la temporalité différenciée entre l'instauration des ZFE et la construction d'infrastructures de transports collectifs alternatifs adaptés, la première pouvant parfois précéder la seconde. »

III. RAPPORT D'INFORMATION N° 738 DU SÉNATEUR M. PHILIPPE TABAROT (MEMBRE DU GROUPE LES RÉPUBLICAINS) RELATIF AUX ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ, 14 JUIN 2023, PP. 7, 9, 11, 29 ET 31

« Les remontées de terrain ont permis de mettre en lumière de nombreux écueils : accompagnement insuffisant de la part de l'État, caractère financièrement inaccessible de l'offre de véhicules propres lorsqu'elle est disponible, offre de transports alternatifs à la voiture trop modeste... En l'état actuel des choses, la mise

(1) La référence dans la présente annexe à un parlementaire ne signifie pas qu'il tire des observations qui y sont citées le souhait d'une suppression des ZFE.

en œuvre des ZFE risque fort de laisser sur le bord de la route de nombreux usagers, à commencer par les plus fragiles et les plus éloignés des cœurs de ville. Ces craintes ont été exprimées dans nombre des plus de 51 000 témoignages recueillis à travers la consultation en ligne lancée par la mission d'information en avril dernier.

« À ce jour, les ZFE sont déployées de manière hétérogène, chaque agglomération fixant son calendrier d'entrée en vigueur des restrictions de circulation, pour tenir compte des situations et enjeux propres à chaque territoire. Certaines agglomérations ont, pour ne citer que quelques exemples, fait le choix d'appliquer des restrictions continues (7 jours sur 7 et 24 heures sur 24), quand d'autres les limitent à certains jours de la semaine ou encore à certains horaires (de 8 heures à 20 heures). Certaines ont décidé de mettre en œuvre des interdictions de circulation avant les échéances prévues par la loi et d'autres non. La diversité dans la mise en œuvre des ZFE complexifie les déplacements d'une ZFE à l'autre pour les usagers.

« En l'état, la mise en œuvre des ZFE dans des délais aussi resserrés et sans un accompagnement suffisant est de nature à faire porter la contrainte prioritairement sur les ménages les plus modestes. Par exemple, dans le 3^e arrondissement de Marseille, arrondissement le plus pauvre de France, 52 % des véhicules sont classés Crit'Air 5, 4 ou 3 et concernés par de futures interdictions de circulation.

« En outre, les ZFE contraindront encore sans doute davantage la mobilité des personnes éloignées des centres-villes, qui, de fait, sont plus dépendantes de leurs véhicules. Alors que la hausse des prix de l'immobilier a bien souvent conduit ces ménages à résider hors des agglomérations, dans des zones qui ne sont pas ou peu dotées de transports collectifs, leur en interdire l'accès lorsqu'ils souhaitent s'y rendre pour travailler ou pour leurs loisirs pourrait ainsi s'apparenter à une « triple peine » ».

« [Le système de vignettes Crit'Air] ne prend en compte que les émissions polluantes liées au système d'échappement du véhicule et non les polluants hors échappement (PHE), qui constituent pourtant une source non négligeable d'émissions de particules fines, comme évoqué précédemment. De fait, les PHE constituent un angle mort des ZFE. Ainsi que l'ont d'ailleurs rappelé au rapporteur les représentants d'ATMO : « une part non négligeable de particules fines est issue du transport, mais une part prépondérante provient de l'abrasion, peu concernée par les ZFE. »

« Les ZFE ne permettent d'agir sur les émissions de particules fines que de façon plus partielle. En effet, le transport routier n'est à l'origine « que » de 13 % (pour les PM₁₀) à 15 % (PM_{2,5}) de ces émissions, qui sont essentiellement issues du secteur résidentiel. Or, Santé publique France attribue en moyenne 40 000 décès par an aux émissions PM_{2,5} sur la période 2016-2019 dans notre pays. Les ZFE n'apportent donc qu'une réponse limitée à la problématique de l'exposition aux particules fines, qui constitue un enjeu sanitaire central.

IV. QUESTION ÉCRITE N° 5009 DE M. HUBERT BRIGAND (MEMBRE DU GROUPE DU GROUPE DROITE RÉPUBLICAINE), 18 MARS 2025

« Si l'amélioration de la qualité de l'air des villes françaises est une nécessité, cela ne peut se faire au détriment de ceux qui n'ont d'autre option que la voiture pour se déplacer. La législation actuelle de ces ZFE exclut peu à peu les habitants des zones péri-urbaines et rurales des centres-villes des métropoles françaises. Depuis le 31 décembre 2024, les ZFE sont désormais obligatoires dans les 42 agglomérations françaises de plus de 150 000 habitants, dont la métropole de Dijon en Côte d'Or. Ainsi, une majorité de Français et notamment les citoyens ruraux les plus modestes lorsqu'ils doivent se rendre en ville pour travailler, accéder aux soins, se divertir, etc. se trouve exclue de toute circulation motorisée, suscitant une colère et une incompréhension tout à fait légitimes. »

V. ASSEMBLÉE NATIONALE, COMPTE RENDU DE LA PREMIÈRE SÉANCE DU MERCREDI 28 MAI 2025

A. M. CHARLES SITZENSTUHL (MEMBRE DU GROUPE ENSEMBLE POUR LA RÉPUBLIQUE)

« Deux raisons me poussent à être contre toutes les ZFE. (*Applaudissements sur les bancs du groupe RN. – M. Romain Daubié et M. le président de la commission spéciale applaudissent également.*)

« D'abord, je suis député du Bas-Rhin, en Alsace, où se trouve la ZFE de Strasbourg, mais ma circonscription est en dehors de celle-ci. J'observe depuis plusieurs années que les Français qui vivent hors de ces zones pensent que les métropoles pourvues de ZFE se retranchent, ce qui aggrave le sentiment de fracture territoriale entre, d'un côté, les grandes métropoles et, de l'autre côté, les villes moyennes et les villages. Ce point ne doit pas être pris à la légère dans le contexte actuel de crise démocratique.

« La deuxième raison, qui m'a définitivement convaincu, est l'hypocrisie du dispositif. Je croyais en effet, naïvement, qu'il y avait de vrais contrôles, mais j'ai appris qu'on parlait de « ZFE pédagogiques ». On fait croire aux gens qu'on ne peut plus entrer dans les ZFE avec leurs véhicules, ce qui crée beaucoup de colère, mais il n'y a aucun contrôle. Cela rend nos citoyens dingues. Supprimons donc toutes les ZFE ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe RN.*) »

B. MME BLANDINE BROCARD (MEMBRE DU GROUPE LES DÉMOCRATES)

« Dans ma circonscription, limitrophe de Lyon, je ne compte plus les témoignages d'habitants qui voudraient moins polluer, qui sont prêts à changer de voiture, mais qui n'en ont pas les moyens, malgré les quelques aides existantes. Alors que 30 % du parc automobile est concerné, la métropole de Lyon a décidé d'accélérer le calendrier.

« Ces habitants sont prêts à faire des efforts, mais s'ils ne peuvent pas utiliser leur voiture et que les transports en commun ne sont pas suffisamment développés, cela devient compliqué. Louise Morel, qui est Strasbourgeoise, m'a indiqué qu'il y avait des parkings relais à Strasbourg, mais qu'ils se situaient dans la ZFE. On ne peut pas empêcher un grand nombre de citoyens de se déplacer. On ne peut pas assigner à résidence ceux qui n'ont pas les moyens de s'acheter une voiture neuve. Il faut combattre le sentiment d'exclusion. »

VI. ASSEMBLÉE NATIONALE, COMPTE RENDU DE LA DEUXIÈME SÉANCE DU MERCREDI 28 MAI 2025

A. MME LISA BELLUCO (MEMBRE DU GROUPE ÉCOLOGISTE ET SOCIAL)

« Nous proposons une réforme des critères de la vignette Crit'Air et nous nous sommes inspirés pour cela de l'excellent rapport de notre collègue Gérard Leseul sur les mesures d'accompagnement de la création de ZFE. Il serait pertinent de s'appuyer sur les propositions formulées à l'issue de la mission flash dont il était rapporteur, en particulier s'agissant de l'adaptation des critères autorisant les véhicules à circuler dans ces zones. Il est essentiel de prendre en compte la masse des véhicules : certains modèles volumineux et lourds ont un impact environnemental plus important que des véhicules plus petits qui ne sont pourtant pas classés Crit'Air 1 ou 2 ; ces petits véhicules, même s'ils sont plus anciens, pourraient être tolérés dans certaines ZFE en raison de leur faible consommation et de leur légèreté. Il serait bon de réformer les normes Crit'Air afin de rendre les ZFE plus justes. Ce n'est peut-être pas du ressort de la loi, mais il nous semble essentiel d'ouvrir le débat et de mener cette réforme. »

B. M. STÉPHANE TRAVERT, RAPPORTEUR DE LA COMMISSION SPÉCIALE CHARGÉE D'EXAMINER LE PROJET DE LOI DE SIMPLIFICATION DE LA VIE ÉCONOMIQUE (MEMBRE DU GROUPE ENSEMBLE POUR LA RÉPUBLIQUE)

« Il faut [...] [adapter] les ZFE, pour renforcer leur acceptabilité sociale. Cela tombe bien : c'est ce que nous proposons ! Nous souhaitons que l'obligation de mise en place d'une ZFE ne concerne que les agglomérations où les seuils réglementaires de la qualité de l'air sont régulièrement dépassés – Paris et Lyon, comme l'a rappelé Mme la ministre de la transition écologique lors de la précédente séance.

« Je détaille brièvement la teneur de [mon] sous-amendement, puisque cela n'a pas été fait tout à l'heure. Il s'agit d'exempter des restrictions de circulation applicables dans les ZFE l'ensemble des véhicules de collection. En effet, ces associations de véhicules de collection, très nombreuses, permettent de valoriser le patrimoine historique et industriel de notre pays.

« La France a compté parmi les pays les plus importants en matière de construction automobile. Au début du siècle dernier, on y dénombrait de très nombreux constructeurs automobiles. Il faut valoriser et entretenir ce patrimoine, d'autant que c'est aussi un secteur économique très important pour certains territoires. Pour que ces associations puissent travailler dans les meilleures conditions, nous souhaitons que ces véhicules puissent circuler librement et à intervalles réguliers dans les ZFE. »

**C. MME MATHILDE FELD (MEMBRE DU GROUPE LA FRANCE INSOUmise
– NOUVEAU FRONT POPULAIRE)**

« Pour en revenir aux ZFE, nous sommes évidemment d'accord sur le fait qu'il faut concilier la santé et le droit à circuler. Mais l'accumulation des dérogations aboutit à un tout incohérent ; je me demande bien comment on pourra contrôler les véhicules à l'entrée des ZFE dans ces conditions.

« Il est extrêmement hypocrite de la part du gouvernement d'imposer ce dispositif tout en investissant des milliards d'euros dans les lignes à grande vitesse (LGV) au détriment des transports du quotidien (*Applaudissements sur les bancs du groupe LFI-NFP*), ce qui condamne les habitants des zones rurales à emprunter leur véhicule, qu'il soit polluant ou non. Tant que le gouvernement n'investira pas des montants équivalents dans les transports du quotidien, en particulier dans les zones rurales, proposer les ZFE relèvera d'une hypocrisie totale. »

D. MME LOUISE MOREL (MEMBRE DU GROUPE LES DÉMOCRATES)

« Pour améliorer la qualité de l'air, il nous faut instaurer des politiques cohérentes de bout en bout. À cet égard, il nous semble urgent de repenser le modèle d'accès à certaines métropoles. Ma collègue Blandine Brocard l'a souligné, il y a pour les élus de circonscriptions périphériques – la mienne se trouve en dehors de Strasbourg – une certaine hypocrisie à demander aux habitants d'abandonner leur véhicule à l'extérieur de la ville dès lors qu'il n'existe pas de parkings relais accessibles. (*Mme Sandra Regol s'exclame.*) En effet, un grand nombre de ces parkings se situent à l'intérieur des ZFE. Si nous voulons collectivement relever le défi qui consiste à améliorer la qualité de l'air, il est urgent d'entendre ces alertes. »

**E. M. IAN BOUCARD, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION SPÉCIALE
CHARGÉE D'EXAMINER LE PROJET DE LOI DE SIMPLIFICATION DE LA
VIE ÉCONOMIQUE (MEMBRE DU GROUPE DROITE RÉPUBLICAINE)**

« Les ZFE ne fonctionnent pas et suscitent la colère de nos concitoyens (*M. Pierre Meurin applaudit*) car certains parmi les plus précaires ne pourront plus accéder aux plus grandes métropoles. C'est inacceptable ! (*Mme Marie Pochon s'exclame.*) Cela ne semble poser de problème à personne que des gens qui viennent faire le ménage dans les beaux bureaux parisiens ne puissent pas venir visiter la ville

en voiture avec leurs gamins deux fois par an. Je trouve, moi, que cela pose un problème d'égalité. (*Applaudissements sur les bancs des groupes DR, RN et UDR.*)

« Les ZFE posent un problème de ségrégation sociale. Il y a plein d'autres moyens d'améliorer la qualité de l'air, [...] de s'engager pour le développement durable et pour l'environnement : il n'est pas nécessaire de laisser les citoyens les plus précaires à la périphérie des grandes villes.

« En plus, le dispositif est dysfonctionnel. Certaines voitures classées Crit'Air 1 sont extrêmement polluantes et lourdes. Ceux qui ont de l'argent et achètent de gros SUV peuvent encore venir dans Paris, contrairement à ceux dont la voiture a le malheur d'avoir vingt ans d'âge car ils n'ont pas les moyens de la remplacer. Les ZFE ne fonctionnent pas ; supprimons-les ! »

VII. QUESTION ÉCRITE N° 15537 DE M. IDIR BOUMERTIT (MEMBRE DU GROUPE LA FRANCE INSOUmise – NOUVEAU FRONT POPULAIRE), 2 JUIN 2026

« Les dispositifs actuels de ZFE font peser une charge insupportable sur des millions de Français déjà fragilisés par la précarité sociale et territoriale. Aujourd'hui, près de 15 millions de personnes sont en situation de précarité mobilité : faibles revenus, dépendance à la voiture individuelle, hausse continue du coût des carburants, absence ou insuffisance de transports en commun adaptés. Dans de nombreux bassins de vie, les habitants n'ont tout simplement aucune alternative crédible à l'usage de leur véhicule personnel pour aller travailler, se soigner, accompagner leurs enfants ou effectuer les actes essentiels du quotidien.

« Dans ces conditions, les ZFE, telles qu'elles sont actuellement mises en œuvre, reviennent à exclure une partie de la population des centres urbains et à restreindre leur liberté de circulation, sans accompagnement suffisant ni solution de remplacement. Cette écologie punitive est socialement injuste et politiquement inefficace. »

ANNEXE 3 : LISTE NON EXHAUSTIVE DE DIFFÉRENCES DANS LES DÉROGATIONS LOCALES POUR LES PARTICULIERS ENTRE LES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ

Les cases vides indiquent une absence de dérogation sur ce motif.

	Critères temporels d'utilisation du véhicule	Critères de distance liés à l'utilisation du véhicule : distance maximale parcourue chaque année (en kilomètres)	Dérogations pour les travailleurs décalés
Grand Annecy		2 000	
Annemasse agglomération			
Clermont Auvergne Métropole	Les véhicules particuliers ne sont pas visés par les restrictions.		
Grenoble Alpes Métropole	12 jours par an	5 000	Travailleurs en horaires décalés
Grand Lyon	52 jours par an		Travailleurs en horaires décalés
Saint-Étienne Métropole	Les véhicules particuliers ne sont pas visés par les restrictions.		
Dijon Métropole	« La ZFE dijonnaise n'est qu'une « zone de vigilance » sans contrainte pour les automobilistes. » ⁽¹⁾		
Rennes Métropole	Pass 24 h (52 fois par an)		Travailleurs en horaires décalés
Métropole du Grand Nancy			
Grand Reims	52 jours maximum par an pour les « véhicules de catégories non classées à Crit'Air 4, »		
Eurométropole de Strasbourg	24 « pass ZFE 24h ».		
Métropole Européenne de Lille		8 000	
Bordeaux Métropole			
Métropole du Grand Paris	Pass ZFE 24h : 24 fois par an		Travailleurs en horaires décalés commençant ou finissant leur activité professionnelle entre 21h et 6h

(1) *Dijon Métropole*, Zone à faibles émissions – mobilité [sic], 9 janvier 2025 (consulté le 25 septembre 2026), <https://www.dijon-metropole.fr/dijon-metropole-a-votre-service/qualite-de-lair/zone-a-faibles-emissions-mobilite/>.

Pau Agglomération	Pass ZFE 52 jours	10 000	
Caen La Mer		6 000 (seulement si véhicule antérieur à 1997)	
Le Havre Seine Métropole			
Métropole Rouen Normandie	Pass 24h : 24 fois par an		
Montpellier Méditerranée Métropole	Pass ZFE 52 jours par an	8 000	
Nîmes Métropole		8 000	
Toulouse Métropole	Pass ZFE 52 jours par an		
Métropole Aix-Marseille Provence			
Métropole Nice Côte d'Azur			
Angers Loire Métropole		5 000	Véhicules des personnes dont les heures de travail ne leur permettent pas d'utiliser les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail (munis d'une attestation de l'employeur)
Nantes Métropole			Véhicules des personnes dont les heures de travail ne leur permettent pas d'utiliser les transports en commun, c'est-à-dire pour les personnes qui débutent leur activité professionnelle avant 6h30 ou terminent après 19h30

Source : Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire d'après Ministère chargé de l'écologie, <https://mieuxrespirerenville.gouv.fr/fiches-thematique/derogations/derogations-locales?profil=Particuliers> (consulté le 25 septembre 2026).

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

(par ordre chronologique)

40 millions d’automobilistes *

M. Pierre Chasseray, porte-parole

M. Jean-Marc Zulesi, ancien rapporteur thématique chargé des ZFE du projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, ancien président de la Commission du développement durable et de l’aménagement du territoire (30 juin 2022 – 9 juin 2024)

M. Christophe Naegelen, député, chargé d’une mission temporaire ayant pour objet le suivi de la mise en œuvre de la loi n° 2026-403 du 26 mai 2026 de simplification de la vie économique

Direction générale de l’énergie et du climat (DGEC)

M. Alexandre Dozières, directeur général adjoint

Mme Floriane Sauvage, cheffe de projet ZFE

M. Pascal Barthe, chef du bureau de la qualité de l’air

Fédération française des motards en colère*

M. Éric Thiollier, chargé de plaidoyer

M. Jean Gilibert, membre du bureau national

Mme Agnès Pannier-Runacher, députée, ancienne ministre de la transition écologique, de la biodiversité, de la forêt, de la mer et de la pêche (13 décembre 2024 – 12 octobre 2025)

Confédération de l’artisanat et des petites entreprises du bâtiment (CAPEB) *

M. Christophe Bellanger, administrateur chargé des affaires économiques

M. Thibaut Bousquet, directeur des affaires publiques

M. Alexandre Cobret, chargé de mission – affaires publiques

Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE)

M. Cédric Audenis, directeur des études et synthèses économiques

M. Corentin Trevien, chef de la division marchés et entreprises

* Ces représentants d’intérêts ont procédé à leur inscription sur le registre de la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique.

CONTRIBUTION ÉCRITE

Plateforme française de l'automobile (PFA) *

* *Ce représentant d'intérêts a procédé à son inscription sur le registre de la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique.*