



# ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

ZFE-m de Paris

Question écrite n° 10062

## Texte de la question

M. Michel Guiniot interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur la situation à laquelle vont être confrontés des millions d'automobilistes avec la mise en place des ZFE-m, en particulier au 1er juillet 2023 avec la métropole parisienne. Les zones à faible émission mobilité sont une contrainte issue de la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, établissant des restrictions de circulation dans des agglomérations lorsque la pollution de l'air atteint des seuils alarmants. Ce principe a été durci avec l'article 119 de la loi n° 2021-1104, dite « climat et résilience », qui fixe en effet l'obligation de l'instauration de cette zone avant le 31 décembre 2024, sans proposer toutefois de solution alternative. Pour sa mise en application, sur 11 métropoles concernées, il faut relever que 4 sont déjà revenues sur leur calendrier. À Reims, l'interdiction des véhicules ayant une vignette Crit'Air 3 entrera finalement en vigueur en janvier 2029. À Lyon, la métropole a renoncé à agrandir sa zone et a vu sa zone initiale difficilement approuvée. De plus, la vignette Crit'Air 3 ne sera interdite qu'au 1er janvier 2025. À Grenoble, il a été décidé que l'interdiction de circuler n'entraînerait des sanctions qu'en 2024. Le critère 3 ne sera interdit qu'à partir du 1er janvier 2025. À Toulouse, la présidente de la région demande un report de la date d'entrée en vigueur, pourtant fixée au 1er janvier 2024 pour les véhicules jusqu'au Crit'Air 3. De plus, les dates d'entrée en vigueur pour les Crit'Air 3 sont encore différées pour les 5 métropoles de Montpellier, Nice, Marseille, Strasbourg et Bordeaux. Pour la métropole parisienne, dont la ZFE-m concerne aux véhicules classés Crit'Air 3 au 1er juillet 2023, près de 700 000 véhicules se voient interdits de circuler dans la ZFE-m, sous peine de sanction. Peu importe les prétextes, que ce soit pour se rendre sur son lieu de travail, visiter un proche souffrant, accéder à des soins spécialisés, assister à des obsèques, profiter des offres de culture, lorsque les transports en commun ne le permettent pas, en raison de grève ou d'émeutes. Peu importe le cheminement, que ce soit de la province vers la capitale, ou l'inverse. Peu importe les difficultés actuelles de disposer d'un véhicule « propre », que ce soit financièrement (malgré les aides, plusieurs dizaines de milliers d'euros restent à charge) ou matériellement (difficultés d'approvisionnement en matériaux). Il l'interroge donc quant à la pertinence de l'empressement de la métropole parisienne d'instaurer cette obligation et sollicite de M. le ministre la publication d'un décret instaurant davantage de dérogations à l'application de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, ou de prendre les dispositions pour envisager un calendrier plus réaliste, afin de prendre en compte les besoins des habitants mais aussi leur liberté de circulation consacrée à l'article 13 de la Déclaration universelle des droits de l'homme.

## Données clés

**Auteur :** [M. Michel Guiniot](#)

**Circonscription :** Oise (6<sup>e</sup> circonscription) - Rassemblement National

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 10062

**Rubrique :** Automobiles

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** [Transports](#)

Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [18 juillet 2023](#), page 6749

**Question retirée le :** 11 juin 2024 (Fin de mandat)