



ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Zones à faibles émissions (ZFE)

Question écrite n° 6444

Texte de la question

M. Éric Woerth appelle l'attention de M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur la mise en application des zones à faibles émissions (ZFE). De nombreux élus semblent contester cette mesure. Les ZFE ont un objectif louable, qui est de réduire les émissions de gaz à effet de serre en agglomération et ainsi améliorer la qualité de vie des habitants. Cependant, elles ne prennent pas en compte les spécificités des territoires, ainsi que celles des véhicules qui y circulent. À cet égard, les deux-roues motorisés, qui participent activement à la réduction des gaz à effet de serre (représentant 2 % du trafic mais seulement 0,5 % des émissions) ainsi qu'à la décongestion des axes routiers, sont touchés au même titre que tous les autres véhicules. Sur le volet social, il s'agit d'une inégalité pour les plus modestes. En effet, un conducteur de véhicule utilitaire sport (SUV) de 2022 consommant 15L/100km pourra rouler en toute légalité dans une ZFE, tandis qu'une personne n'ayant pas les moyens de changer de véhicule, avec une Clio de 2011 (6L/100km) s'exposera à une amende. Il demande au Gouvernement de lui indiquer pourquoi il a été choisi de fixer la limite pour l'exemption de la ZFE à 10µg/m³, alors que l'Union européenne propose une limite de 40 µg/m³ et si une harmonisation de la gestion des différentes ZFE est envisagée, notamment afin de faciliter l'usage des deux-roues motorisés qui semblent pénalisés par cette mesure.

Texte de la réponse

Les zones à faibles émissions mobilité (ZFE) sont un outil aux mains des collectivités pour améliorer la qualité de l'air. La mise en place des ZFE répond à une nécessité de protection de la santé publique. Elles ont pour vocation de préserver la santé des habitants en ciblant les polluants atmosphériques émis par les véhicules, tels que les oxydes d'azote et les particules. En effet, le secteur des transports est responsable de la majeure partie des émissions d'oxydes d'azote (NOx) et d'un quart des émissions de particules PM10. D'après Santé Publique France, plus de 40 000 décès sont imputables chaque année à la pollution atmosphérique. Le coût annuel pour la société française de la pollution de l'air en France est estimé à 100 milliards d'euros (Sénat, 2015). On distingue deux situations : D'une part, les territoires en dépassement régulier des valeurs limites de la qualité de l'air (40 µg/m³ pour le NO₂) : 5 agglomérations sont aujourd'hui concernées (Paris, Lyon, Marseille, Rouen, Strasbourg). Ces territoires doivent être couverts par une ZFE comportant des restrictions pour les voitures diesel de plus de 18 ans au 1er janvier 2024 (Crit'Air 4), puis pour les voitures diesel de plus de 14 ans et les voitures essence de plus de 19 ans au 1er janvier 2025 (Crit'Air 3). Aucune restriction des poids lourds ni des deux-roues motorisés n'est imposée par la loi. D'autre part, les autres agglomérations métropolitaines de plus de 150 000 habitants, qui sont des territoires de vigilance : sur ces territoires, les collectivités doivent mettre en place une ZFE avant le 31 décembre 2024. La collectivité décide complètement du calendrier de restriction, du périmètre géographique, des catégories de véhicules, des modalités horaires, des classes de véhicules interdites, des dérogations, etc. Ainsi, la collectivité devra a minima d'ici fin 2024 mettre en place une ZFE incluant des restrictions concernant des véhicules non classés, la (es) catégorie (s) ciblée (s) par les restrictions (voitures, véhicules utilitaires légers et/ou poids-lourds, voire deux-roues motorisés) restant au libre choix de la collectivité. Toutefois, une règle doit être respectée : la ZFE doit couvrir au moins 50 % de la part de la

population de l'EPCI le plus peuplé de l'agglomération résidant dans le périmètre de l'agglomération. L'action dans ces territoires de vigilance s'inscrit dans le contexte de révision en cours au niveau européen des seuils réglementaires (qui devrait amener à un abaissement significatif des seuils réglementaires dans les prochaines années), et pour tenir compte des recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (10 µg/m³ pour le NO₂). Le décret n° 2022-1641 du 23 décembre 2022 fixe les 2 conditions permettant de lever l'obligation de mise en place d'une ZFE pour ces agglomérations de plus de 150 000 habitants : — Respect, de façon régulière (soit au moins 3 années sur les 5 dernières années) des valeurs guides de l'OMS pour le NO₂. Cette première condition est satisfaite dans deux hypothèses possibles : - dès lors que les concentrations moyennes annuelles mesurées en dioxyde d'azote (NO₂) sur le territoire de l'agglomération sur l'ensemble des stations de mesure qui y sont implantées sont inférieures ou égales à 10 µg/m³ (valeur recommandée par l'OMS, qui est prise en compte dans la révision en cours de la directive européenne pour la qualité de l'air avec un horizon temporel à définir) ; - ou dès lors que ces concentrations sont respectées, au moins 3 années sur les 5 dernières années, pour au moins 95% de la population de chaque commune de l'agglomération. — Mise en place d'actions équivalentes permettant d'atteindre les valeurs guide de l'OMS pour le NO₂ (soit une moyenne annuelle de 10 µg/m³) au moins aussi rapidement que ce qu'aurait permis la mise en place d'une ZFE. Quelle que soit l'obligation à laquelle est soumis un territoire, toute ZFE se fonde sur le dispositif du certificat qualité de l'air, aussi appelé « vignette Crit'Air ». Il s'agit d'un certificat attestant de la conformité des véhicules à différentes classes établies en tenant compte du niveau d'émission de polluants atmosphériques. Cette classification est basée sur les normes Euro. Ce sont des normes établies par l'Union européenne qui définissent des valeurs limites d'émissions de polluants – entre autres les oxydes d'azote (NO_x) et les particules (PM₁₀ et PM_{2,5}) – d'un véhicule, exprimées en milligrammes par kilomètre (mg/km) ainsi que les conditions de test associées. Ainsi le classement tient compte du niveau d'émission en oxydes d'azote et en particules. Moins un véhicule sera polluant, mieux il sera classé. La classification n'a, à ce titre, pas de lien direct avec les émissions de CO₂. Toutefois, l'électrification du parc permet également une réduction des polluants atmosphériques. Ce classement, selon l'article R. 318-2 du code de la route, tient compte notamment « de leur catégorie au sens de l'article R. 311-1, de leur motorisation, des normes techniques applicables à la date de réception des véhicules ou de leur date de première immatriculation ainsi que des éventuels dispositifs de traitement des émissions polluantes installés postérieurement à la première mise en circulation des véhicules ». L'arrêté du 21 juin 2016 est ensuite venu préciser les critères de classement des véhicules et fixer les modalités d'application de cet article. Les véhicules routiers à moteur sont classés « en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques locaux », « de la catégorie du véhicule », et de la norme Euro ou défaut, en fonction de la date de première immatriculation. Enfin, l'harmonisation des règles d'accès aux ZFE était l'un des deux principaux axes de travail du comité de concertation sur les ZFE qui s'est réuni lors de 8 ateliers thématiques au cours du premier semestre 2023 et dont les propositions ont été remises au Gouvernement le 10 juillet 2023.

Données clés

Auteur : [M. Éric Woerth](#)

Circonscription : Oise (4^e circonscription) - Renaissance

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 6444

Rubrique : Automobiles

Ministère interrogé : Transition écologique et cohésion des territoires

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [21 mars 2023](#), page 2600

Réponse publiée au JO le : [10 octobre 2023](#), page 9070