

FICHE THÉMATIQUE

Pour des ZFE plus protectrices et plus justes

Version du 16 mai 2025

1. La position des Écologistes

Nous, Écologistes, défendons la liberté fondamentale de respirer un air sain¹. La santé de toutes et tous doit passer avant les intérêts polluants. **Nous voulons permettre à chacun de se déplacer librement, sans polluer, sans tomber malade, sans être exclu.** Il n'y a aucune raison de favoriser ceux qui polluent, mais il est impératif d'accompagner celles et ceux qui n'ont pas aujourd'hui le choix. Soit ils peuvent changer de véhicule ou de mode de transport par eux-mêmes, soit la puissance publique doit leur en donner les moyens.

Nous ne sommes pas anti-voiture : nous sommes anti-pollution. Nous savons que beaucoup n'ont pas d'autre solution que de prendre leur voiture pour aller travailler, faire les courses ou emmener leurs enfants à l'école. C'est le résultat de décennies de politiques centrées sur le tout-automobile et le tout-diesel². Notre combat, c'est de sortir collectivement de cette dépendance, sans laisser personne de côté.

Nos villes doivent redevenir respirables et accessibles. Nous refusons les dispositifs injustes, mal pensés, qui renforcent les inégalités. Ce n'est pas aux plus fragiles de payer la facture climatique. C'est à la puissance publique de garantir des solutions concrètes, équitables et durables.

¹ Le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de sa santé figure à l'article 1^{er} de la Charte de l'environnement de 2004. A ce titre, il a en France valeur constitutionnelle et il est codifié à l'article L.220-1 du Code de l'environnement.

² Le diesel génère beaucoup de dioxyde d'azote à froid (donc particulièrement lors des circuits courts). Le scandale du DieselGate a montré que les constructeurs ont menti sur leurs émissions (particulièrement Volkswagen). Il aura permis de diminuer fortement les ventes de voiture diesel : de 75% des ventes de véhicules neufs en France en 2015 à moins de 8% dans les grandes métropoles l'an dernier.

2. Les faits

Les Français-es respirent un air pollué

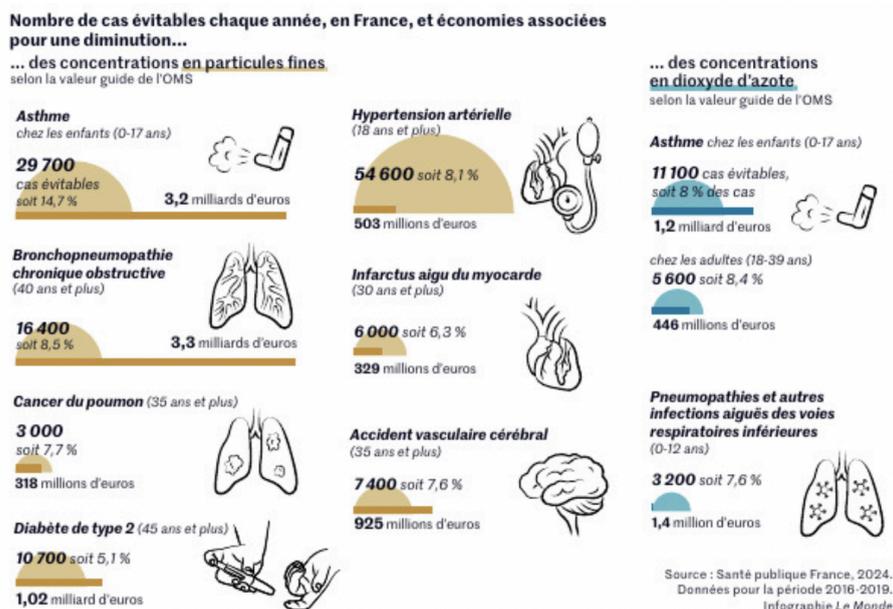
La pollution de l'air est à l'origine de **40.000 décès** prématurés tous les ans en France (Santé Publique France). C'est l'équivalent de la population de la ville de Douai qui disparaît chaque année.

La pollution de l'air occasionne des pathologies aiguës des voies respiratoires comme des bronchiolites à virus respiratoire syncytial (VRS) (première cause d'hospitalisation chez les enfants de moins d'un an). Elle augmente aussi la prévalence de la maladie de Parkinson ou des cancers. Enfin, elle a un impact délétère sur les fœtus pendant la grossesse (maladies respiratoires, retards intellectuels...). **Cette pollution touche d'abord les quartiers pauvres, et notamment les enfants** ([UNICEF et Réseau Action Climat](#)).

Ces polluants sont principalement :

- des particules fines (PM₁₀ et PM_{2.5}), dont la source d'émission principale est désormais le chauffage au bois (plus de 50%) ([ADEME](#)). Le trafic routier contribue à hauteur de 15 à 20%, pour partie en raison de la combustion des carburants, pour partie en raison de l'usure mécanique des pneus et des freins des véhicules ;
- du dioxyde d'azote (NO₂), polluant caractéristique du trafic routier (environ 60% des émissions totales), et tout particulièrement des motorisations diesel (près de 95% de cette part). Il est à l'origine de 7000 décès par an en France.

En 2025, Santé Publique France a évalué pour la première fois de manière détaillée les effets sanitaires et économiques à long terme de la pollution de l'air en France.



Les coûts cumulés de la pollution (dépenses de santé, arrêts de travail induits) atteindraient chaque année 12,88 milliards d'€ (2018) pour les particules fines (PM 2,5), 3,79 milliards d'€ (2018) pour le dioxyde d'azote (NO₂). L'ordre de grandeur permet de mesurer tous les bénéfices d'une action publique résolue et structurelle en faveur de la réduction des émissions polluantes.

À cette pollution s'ajoutent les émissions de gaz à effet de serre. Rappelons que le secteur des transports est à l'origine d'un tiers des émissions carbone en France, et que contrairement à tous les autres secteurs ses émissions sont en augmentation depuis les années 1990 (+5,5%). Le renouvellement naturel de la flotte de véhicules permet de réduire les émissions polluantes, mais bien trop lentement ([données du parc automobile dans les grandes agglomérations](#)). En cause notamment, les trajets courts, pour lesquels même les véhicules diesel les plus récents sont très polluants (moteur froid jusqu'à 4-5 kilomètres selon les saisons).

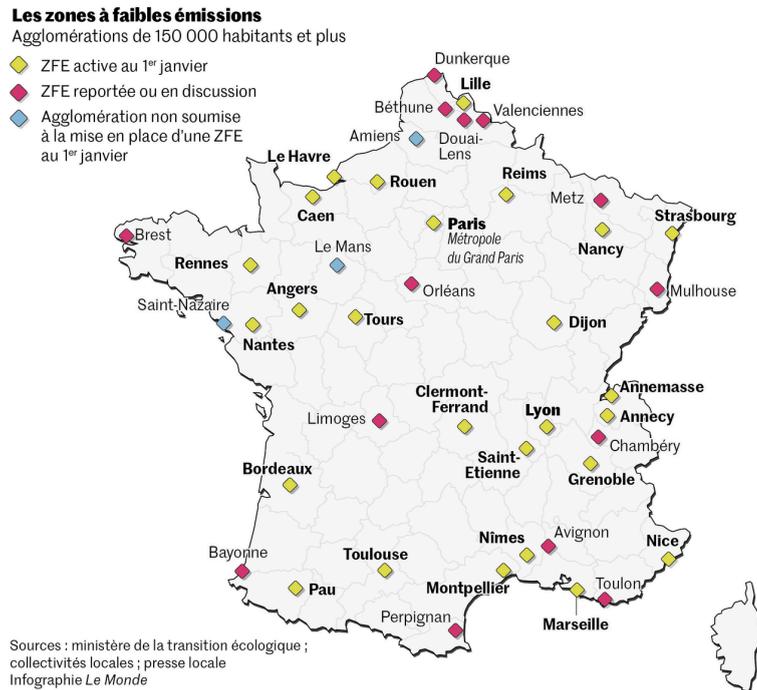
Le Conseil d'État condamne régulièrement la France pour non-respect de la législation sur la qualité de l'air, notamment du fait d'infractions à la législation européenne sur un air pur. Celle-ci impose aux États de préciser les parties de son territoire où les valeurs limites de certains polluants sont dépassées ou en passe de l'être. Le Gouvernement est tenu d'établir des plans d'action pour diminuer la pollution automobile [[Directive 2008/50/CE](#)].

Le Gouvernement a été sanctionné dans une décision du 12 juillet 2017 au sujet de 14 zones où les seuils de concentration de particules fines et de dioxyde d'azote étaient dépassés. Jurisprudence confirmée dans la [décision du 17 octobre 2022](#), qui condamne l'Etat français à 10 millions d'euros d'astreintes pour dépassement des limites de pollution au dioxyde d'azote à Paris, Lyon et Marseille entre juillet 2021 et juillet 2022.

La création des ZFE-m

Les Zones à Faible Émission Mobilité (ZFE-m) ont été créées en 2019 par la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités), alors qu'Elisabeth Borne était ministre des Transports. Les Écologistes n'en sont donc pas responsables, même si nous soutenons l'objectif de santé publique qu'elles visent à résoudre et que nous avons porté leur mise en place dans de nombreuses villes.

Les ZFE consistent à restreindre l'accès à des zones urbaines aux véhicules en fonction de leurs "certificats qualité de l'air" (vignette Crit'air). Les modalités sont décidées au niveau métropolitain. Lors des pics de pollution, le préfet peut restreindre l'accès aux villes pour les véhicules les plus polluants (Crit'air 3, 4 et 5).



Situation en 2025. *Le Monde*.

Au départ, les ZFE devaient concerner les 45 agglomérations les plus peuplées de France : 10 en 2022, 34 en 2025. Mais finalement, seules les agglomérations où les seuils réglementaires de qualité de l'air sont régulièrement dépassés ($40\mu\text{g}/\text{m}^3$) seront tenues de maintenir des restrictions de circulation (actuellement Paris et Lyon).

Depuis le 1er janvier 2025, les véhicules classés Crit'Air 3 (diesel de plus de 14 ans et essence de plus de 19 ans) sont interdits de circulation. Les autres villes ont pour seule obligation d'interdire les véhicules non classés (c'est-à-dire immatriculés avant décembre 1996).

Mais les contrôles sont inexistantes puisque les radars homologués n'ont jamais été mis en place. En outre, la communication est indigente. Une campagne de l'ADEME en 2024 s'est contentée d'un "bien bouger / mieux respirer" sans mentionner ni les ZFE, ni les Crit'air.

Pire, les aides à la conversion et la surprime ZFE ont été supprimées par le gouvernement Barnier quelques semaines avant l'échéance d'interdiction des Crit'Air 3 (décret n°2024-1084 du 29 novembre 2024), et ce en violation de la loi Climat et Résilience par laquelle l'État s'engage à soutenir les ménages dans l'acquisition de véhicules moins polluants. Cette prime avait ses inconvénients car elle imposait une avance de frais de plusieurs mois. Elle a

néanmoins profité à 550 000 personnes entre 2018 et 2023 (la donnée n'est pas encore disponible pour l'année 2024), en ciblant majoritairement des ménages non imposables.

L'impact des ZFE

Les ZFE ont un impact direct sur la qualité de l'air et la santé publique par la diminution des émissions des particules fines ([Transportation Research](#)), même si la mise en place de ces zones n'a pas eu d'impact significatif sur le nombre de voitures en circulation (ADEME). Elle accélère néanmoins leur renouvellement : les véhicules sont plus récents et moins polluants.

À Lyon et Paris, où les ZFE sont accompagnées d'une politique de mobilité forte, la concentration en dioxyde d'azote a été réduite de plus d'un tiers. Cette situation bénéficie parfois aux résidents riches des centres-villes ([Transportation Research](#)) mais elle a aussi un impact indirect important sur les habitant-es des quartiers pauvres près des autoroutes. C'est le cas à Grenoble, Lyon et Marseille.

Si le bénéfice est collectif, les efforts demandés sont inégalement répartis : 38 % des ménages les plus pauvres ont un véhicule Crit'Air4 et Crit'Air5, contre 10 % les plus riches. Les inégalités se retrouvent aussi du côté des emplois potentiellement accessibles. Leur nombre baisse pour les ouvriers et les employés en raison de temps de trajet plus longs ([The Conversation](#)).

L'offensive de la droite

La droite et l'extrême droite cherchent à instrumentaliser les inégalités du dispositif pour empêcher toute protection sanitaire de la population et en finir avec les ZFE. Le Rassemblement national (RN) a déposé [une Proposition de Loi](#) (PPL) le 4 février dernier pour leur suppression. Les Républicains (LR) en ont déposé [une autre](#) le 18 février pour un moratoire.

Le RN avait déjà déposé un texte pour supprimer les ZFE. Examiné en 2023, le groupe écologiste s'y était opposé, avait défendu la mesure et formulé des propositions pour améliorer sa mise en œuvre ([note du groupe 2023](#)).

Contre l'avis du Gouvernement, la commission spéciale chargée d'étudier le projet de loi de « simplification » a voté mercredi 26 mars la suppression des zones à faibles émissions (ZFE) avec les voix de LR, du RN et des macronistes (et l'abstention de LFI). Ils présentent les ZFE comme une mesure des écologistes, ce qui est faux puisqu'elle émane d'une directive européenne et d'une décision prise par le gouvernement Edouard Philippe. Ils sont soutenus par l'intellectuel français Alexandre Jardin qui a publié l'ouvrage *Les #Gueux* pour s'opposer

aux ZFE. Mais aucun critique des ZFE ne propose d'alternative. La pollution de l'air passe après le maintien des privilèges de pouvoir rouler en ville, à tout prix.

3. Le bilan des maires Écolos

En responsabilité dans les grandes villes, nous avons pris des mesures pour protéger la santé des habitant-es, tout en garantissant la liberté de déplacement de chacun-e.

Métropole de Lyon

Bruno Bernard est Président de la Métropole ainsi que du Sytral (l'autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais).

- Le périmètre de la ZFE est unique et simplifié, défini sur cinq communes et quatre voies rapides de circulation autour de Lyon.
- Une concertation a été organisée en 2021-2022 sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public.
- L'application se fait 7j/7 et 24h/24 pour les Crit'Air 5 (2023), Crit'Air 4 (2024) et Crit'Air 3 (2025), soit un total d'environ 80 000 véhicules dont les propriétaires habitent ou travaillent dans la ZFE.
- Les exemptions concernent les conducteurs qui utilisent peu leurs voitures (autorisés à circuler 52 jours par an), ceux et celles qui travaillent en horaires décalés (qui embauchent ou débauchent entre 21h et 6h du matin), les véhicules spéciaux des professionnel-es, les associations d'intérêt général ou encore les professionnel-les des circuits courts alimentaires.
- La Métropole fournit un effort d'investissement inédit dans son réseau de transports en commun : 2,5 milliards d'euros entre 2021 et 2026.
- La métropole de Lyon a fixé l'interdiction des véhicules Crit'Air 2 (moteurs diesel immatriculés depuis 2011, soit un tiers du parc automobile) au 1er janvier 2028 ; cette échéance qui permet de tarir les ventes de diesel neuf sera réinterrogée si la pollution continue de diminuer.
- Depuis juillet 2022, 1,5M€ d'aides ont été versées aux particuliers et 7,3M€ aux professionnels, pour un total d'environ 3300 aides, en complément des aides d'État (à l'échelle nationale, la prime à la conversion a profité à un peu plus de 600 000 bénéficiaires entre 2018 et 2024) ;
- Entre 2021 et 2024, l'accroissement de la part des véhicules classés Crit'Air 0 et 1 a été 2,5 fois plus rapide au sein de la flotte immatriculée dans la ZFE qu'à l'extérieur (+19 points dans la part totale)
- Le trafic automobile a baissé de 12 % entre 2019 et 2024, et le taux moyen de dioxyde d'azote est passé pour la première fois sous le seuil des 40 µg/m³ en 2024.

Bordeaux

Les Écologistes font partie de l'exécutif métropolitain et assurent la vice-présidence de la Métropole depuis 2020.

- La ZFE y est appliquée *a minima* : seuls les véhicules non classés sont exclus.
- L'application se fait 7j/7 et 24h/24, et comporte un système de dérogations.
- Une concertation a été organisée en 2021-2022.

- Des investissements sans précédent ont été faits dans l'offre de transport public (augmentation des aides au vélo, accompagnement au covoiturage et à l'autopartage, etc.).
- Une politique volontariste d'aménagement de l'espace public pour réduire la pollution atmosphérique a été menée.

Grenoble

Les Écologistes font partie de l'exécutif métropolitain et ont assuré la vice-présidence aux mobilités pendant la période 2014-2020 (Yann Mongaburu).

- 2017 : pré-configuration de la ZFE.
- À partir de 2019 : mise en place avec application permanente pour les professionnel·les. La métropole a repoussé l'interdiction des voitures de professionnel·les (Crit'air 2), initialement prévue en 2025 à juillet 2028.
- À partir de juillet 2023 : une ZFE temporaire est mise en place en journée pour les particuliers (Crit'air 5, puis un seuil par an), donc quasi incontrôlable.
- La Métropole de Grenoble crée des périodes pédagogiques à chaque seuil franchi.
- Existence d'exemptions (ex: petits rouleurs).
- La pollution de l'air a été divisée par 2 à Grenoble depuis 2014.

Strasbourg

Mise en place au 1er janvier 2022 pour les Crit'Air 5 (diesel entre 1997 et 2000).

- 40% des habitants n'ont pas de voiture
- Organisation d'une conférence citoyenne avec 10 000 contributions
- Renforcement des transports en commun
- Aides de 50 millions d'euros pour les particuliers (accessible à 82% des foyers fiscaux) et les petites entreprises
- Dérogations avec le PASS ZFE (24 fois 24 heures par an)
- Création d'une agence du climat pour guider les automobilistes

Paris

Les écologistes font partie de l'exécutif parisien mais pas de la Métropole du Grand Paris dirigée par Patrick Ollier (LR). Dernier bilan en Ile de France [[AirParif](#)].

- La ZFE du Grand Paris s'étend sur 77 communes à l'intérieur du périmètre délimité par l'A86.
- L'interdiction des Crit'Air3 va toucher 420 000 voitures particulières (près d'un quart du parc automobile métropolitain) et 60 000 véhicules professionnels.
- La restriction s'applique du lundi au vendredi de 8h à 20h. Des dérogations sont possibles sur simple demande, du Pass ZFE 24 h, pour circuler librement 24 jours par an supplémentaires.
- Des dérogations ont été ajoutées pour les travailleurs en horaires décalés, les véhicules approvisionnant les marchés, les déménageurs, les équipes de cinéma, les véhicules prioritaires (pompiers, police, SAMU...) ou d'associations d'intérêt général.
- Par ailleurs, une Zone à Trafic Limité a été créée dans le centre de Paris sur 4 arrondissements

4. Nos propositions

Dans la lignée de l'action des collectivités locales dirigées par des maires écologistes, nous voulons des ZFE-inclusives, qui allient protection, justice et transparence.

Protection. Une partie des ménages n'a pas les moyens de changer de véhicule. Il faut donc miser sur des transports publics de qualité et les aides à la conversion. Les interdictions devraient par exemple prendre en compte le poids des véhicules pour ne pas reposer d'abord sur les plus modestes.

Justice. Sans accompagnement, les ZFE sont injustes. Les classes populaires et les habitant-es des périphéries font davantage d'efforts que les autres. Il faut que les accompagnements et les investissements priorisent la mobilité des classes populaires et des classes moyennes notamment par des investissements permettant de sortir de la dépendance à la voiture individuelle dans et autour des ZFE

Transparence. Le dispositif ZFE a été mis en place dans l'opacité, sauf dans les villes dirigées par des écologistes. La concertation et l'accompagnement des habitant-es doivent être obligatoires et s'appuyer sur le tissu associatif. Les dérogations et modalités doivent être harmonisées pour plus de clarté et une communication efficace.

L'Etat ne peut pas laisser les collectivités porter seules les coûts de l'accompagnement, il doit proposer :

1. **Une offre de location longue durée (leasing) de véhicule électrique à tarif social** pour permettre aux classes populaires et moyennes possédant des véhicules Crit'air 3, 4 et 5 de louer une voiture électrique pour 100€/mois. **1 milliard d'euros doit être investi dans le "leasing social automobile"**. Nous l'avons demandé dans une lettre adressée au Ministre de l'Economie en janvier 2025, dans laquelle nous proposons d'améliorer le dispositif mis en place par Elisabeth Borne et abandonné depuis. Cela devrait aller de pair avec une obligation plus forte vis-à-vis des entreprises de bascule vers le tout-électrique pour disposer rapidement d'un parc de véhicules d'occasion bon marché. Et l'installation de bornes de recharge lentes en voirie au plus près des domiciles sans parking notamment des logements sociaux.
2. **Un investissement de l'Etat dans des RER-métropolitains.** Un milliard d'euros supplémentaires en 2025 doivent être investis dans des infrastructures ferroviaires, pour que celles et ceux qui désirent se déplacer autrement puissent le faire. La mise en place d'un Ticket Climat mensuel à l'échelle nationale doit aussi inciter à l'utilisation du train.
3. **Un choc d'offre pour des transports collectifs urbains (TCU).** L'Etat doit dé plafonner le versement mobilité pour que les collectivités territoriales puissent augmenter massivement les transports en bus, tramway et métro dans les métropoles. Ceux-ci

doivent être accessibles grâce à des tarifications solidaires pour que le prix ne soit pas un obstacle (tarifs pour les jeunes, les personnes en situation de pauvreté et de handicap). Un conseil spécialisé sur les mobilités doit aider les citoyen-nes à changer de mobilité en mesurant mieux l'impact économique et écologique des voitures.

4. **Un investissement dans les mobilités actives.** Les 500 millions d'euros promis dans le plan vélo, supprimés en 2024 et 2025, doivent être rétablis. Les déplacements à pied et à vélo doivent être encouragés : de nombreux déplacements en voiture pourraient être évités si les infrastructures sécurisées étaient créées. Il est aussi important de soutenir les aides à l'achat de vélos électriques. La multimodalité doit être facilitée : stationnement aux abords des gares, emport des vélos à bord des trains...
5. **Un soutien à l'industrie en socialisant l'investissement.** L'Etat doit soutenir la filière du retrofit (qui consiste à faire remplacer un moteur thermique par un moteur électrique) et l'industrie de la voiture électrique en améliorant leurs conditions de réparabilité. Ces dispositifs devraient privilégier les véhicules européens, alors que la filière évolue dans un environnement hostile (Chine et Etats-Unis). Une attention particulière doit être accordée aux territoires d'outre-mer.

Pour aller plus loin

- [Motion du Conseil Fédéral](#), mai 2022 : Mettre les Zones à Faible Émission (ZFE) au service d'une transition équitable des mobilités
- ["La question de l'acceptabilité des ZFE et de ses motifs"](#), CREDOC, décembre 2023.
- ["Pour des métropoles et des agglomérations à faible émission et forte accessibilité"](#), Secours Catholique, juin 2022.
- ["Zones à faibles émissions : un risque d'exclusion sociale dans les villes ?"](#), dossier de la Grande Conversation, décembre 2022.