

**Plan**

**Définition**

**Que dit la loi ?**

**Les enjeux sanitaires et climatiques**

**Des difficultés qui restent à documenter**

**Informers les populations**

**Définition**

Les Zones à Faibles Émissions (ZFE) ou Zones à Faibles Emissions Mobilité (ZFE-m) sont des périmètres géographiques délimités dans les zones urbaines, où l'accès aux véhicules les plus polluants est réglementé ou interdit. Ces zones sont mises en place dans le but de réduire les émissions de polluants atmosphériques, notamment les particules fines (PM2.5), les oxydes d'azote (NOx) et les hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), lesquels ont des effets néfastes sur la santé humaine et l'environnement.

**Que dit la loi ?**

[Loi Climat et résilience >>](#)

[Loi LOM >>](#)

La Loi d'orientation des mobilités (LOM) de 2019 a introduit les ZFE-m et les a rendu obligatoires dans les agglomérations où les normes de qualité de l'air ne sont pas régulièrement respectées. A l'inverse, une agglomération dont la qualité de l'air reste régulièrement en-dessous des normes sanitaires ne sera pas soumise à cette contrainte. La LOM donne aux collectivités la liberté d'organiser leur ZFE-m comme elles le souhaitent, en termes de périmètre, de véhicules concernés, de nature et de calendrier des restrictions. Ainsi, le débat actuel sur les ZFE-m devrait également s'organiser au niveau local.



La loi Climat et Résilience, adoptée en 2021, a renforcé ce cadre législatif initial en imposant aux agglomérations dépassant les niveaux de pollution un calendrier précis de restrictions. D'ici 2025, les véhicules portant les vignettes Crit'Air 3, 4 et 5 (tels que les véhicules diesel de plus de 12 ans et les véhicules à essence de plus de 18 ans) seront interdits de circulation. Le nombre d'agglomérations concernées par ces dispositions varie en fonction de l'évolution des niveaux de pollution. Actuellement, trois métropoles (Paris, Aix-Marseille et Lyon) y seront soumises, auxquelles s'ajouteront courant 2023 : Grenoble, Montpellier, Nice, Rouen, Strasbourg, Toulon et Toulouse).

La loi élargit également l'obligation de mise en place d'une ZFE-m à toutes les agglomérations de plus de 150.000 habitants d'ici à 2025. Toutefois, les collectivités conservent leur pleine liberté d'organisation, de choix des restrictions et de dérogations, pourvu que la ZFE-m couvre au moins 50% de du territoire intercommunal.

### Classement Certificat qualité de l'air Voitures particulières

NORME EURO (inscrite sur la carte grise)  
ou, à défaut, date de 1<sup>re</sup> immatriculation

Tous les véhicules 100% électriques et hydrogènes	
Tous les véhicules gaz et les véhicules hybrides rechargeables	
Essence et autres	Diesel
Euro 5 et 6 À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2011	
Euro 4 Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus	Euro 5 et 6 À partir du 1 <sup>er</sup> janvier 2011
Euro 2 et 3 Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 1997 et le 31 décembre 2005 inclus	Euro 4 Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 2006 et le 31 décembre 2010 inclus
Euro 4 Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 2001 et le 31 décembre 2005 inclus	
Euro 3 Entre le 1 <sup>er</sup> janvier 1997 et le 31 décembre 2000 inclus	
Euro 1 et avant <span style="float: right;">Jusqu'au 31 décembre 1996</span>	

Pour obtenir son certificat qualité de l'air  
[www.certificat-air.gouv.fr](http://www.certificat-air.gouv.fr)

Pour en savoir plus, consultez l'arrêté du 21/06/2017 établissant la nomenclature des véhicules :  
<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000032749723&categorieLien=id>

## Les enjeux sanitaires et climatiques

La pollution de l'air ambiant constitue un fléau silencieux entraînant des conséquences sanitaires graves et inégales dans la population. En France métropolitaine, elle est la première cause environnementale de décès prématurés, avec environ 40.000 décès par an attribués à la pollution de l'air ambiant. Les personnes vulnérables, telles que les personnes âgées, les jeunes enfants, les personnes atteintes de comorbidités et les femmes enceintes, sont les plus exposées dans les zones les plus polluées.

Les sources de pollution atmosphérique urbaine sont diverses et ne se limitent pas uniquement au secteur des transports.

Les transports représentent certes 30% des émissions nationales de gaz à effet de serre. Les transports routiers contribuent à la quasi-totalité (90 %) des émissions du secteur des transports. Les émissions liées à la circulation routière incombent à hauteur de 54 % aux véhicules particuliers, de 24 % aux poids lourds et de 20 % aux véhicules utilitaires légers ([Commissariat général au développement durable >>](#)).

De plus, [AirPARIF >>](#) a démontré dans une étude, que les émissions de particules ultrafines sont significativement plus élevées près des axes routiers en périphérie des villes, que dans les zones centres. Cela indique que la pollution atmosphérique affecte non seulement les

résidents du centre-ville, mais également les habitants des périphéries, en particulier ceux vivant près des grandes routes, aux revenus souvent modestes.

La politique de lutte contre la pollution de l'air urbain, notamment à travers les Zones à Faibles Émissions pour les véhicules, poursuit un objectif principal de santé publique, et de manière sous-jacente contribue à la lutte contre le changement climatique. Ces mesures qui ciblent les véhicules les plus émetteurs de gaz à effet de serre, contribuent en effet à la réduction globale de ces émissions.

Outre les avantages environnementaux et sanitaires, cette politique de lutte contre la pollution de l'air présente également des avantages économiques. En effet, [des études >>](#) estiment à environ 30 milliards d'euros le coût annuel de la pollution de l'air. Estimations qui s'élèvent entre 68 et 97 milliards d'euros, selon [un rapport du Sénat de 2015 >>](#) représentant ainsi entre 2 et 4% du PIB de la France. Ainsi, la réduction de la pollution de l'air ambiant pourrait se traduire par des économies significatives en termes de coûts de santé et de pertes économiques liées aux impacts de la pollution.

Selon le [bilan 2021 d'AirPARIF >>](#), la pollution chronique diminue, excepté pour l'ozone. Les émissions de particules en suspension ont réduit de 3 à 4 fois sur le territoire métropolitain. Cette amélioration est due aux progrès techniques des voitures en circulation, comme l'adoption des pots catalytiques, et à la diminution des immatriculations de véhicules diesel, qui a entraîné une baisse significative (66%) des émissions d'oxyde d'azote au cours des dernières décennies. Les auteurs du bilan d'AirPARIF indiquent que la réduction des concentrations de dioxyde d'azote (NO<sup>2</sup>) a conduit à une forte baisse du nombre de personnes exposées au dépassement des valeurs réglementaires. Le nombre d'habitants directement exposés à la pollution a également diminué, entraînant une baisse de 40% des décès prématurés et un gain moyen d'espérance de vie de 8 mois.

Cependant, malgré ces améliorations, certaines villes françaises continuent de présenter des niveaux de pollution préoccupants. Selon [l'Agence européenne pour l'environnement >>](#), la majorité des villes françaises se classent dans les catégories "passable" ou "modérée" en fonction des niveaux de concentration de polluants atmosphériques. Aucune ville française ne se classe dans la catégorie "bonne". Si la proposition de la Commission européenne d'octobre 2022 était adoptée, dix villes françaises se retrouveraient en dehors des normes, et six villes de plus de 150.000 habitants seraient à la limite de dépasser les seuils fixés.

## How clean is the air in my city?

based on the levels of fine particulate matter measured in the air in cities in 2021 and 2022



Le droit de vivre dans un environnement respectueux de la santé est reconnu en France, et les politiques publiques de lutte contre la pollution de l'air sont encadrées par des textes européens. La jurisprudence a déjà contraint certains États, dont la France, à revoir leur

action en matière de qualité de l'air. Le Conseil d'État a également sanctionné le gouvernement français dans certaines affaires liées à la pollution de l'air. Enfin, le risque juridique pour l'État et les collectivités est mentionné. Les victimes de la pollution de l'air peuvent potentiellement engager des recours pour obtenir réparation de leur préjudice, même si le lien de causalité entre leur pathologie et la pollution de l'air est souvent difficile à établir. Certains tribunaux administratifs ont déjà été saisis d'actions en responsabilité contre l'État pour carence fautive concernant les valeurs limites de concentrations en particules fines et en dioxyde d'azote.

## Des difficultés qui restent à documenter

[Statistiques >>](#)

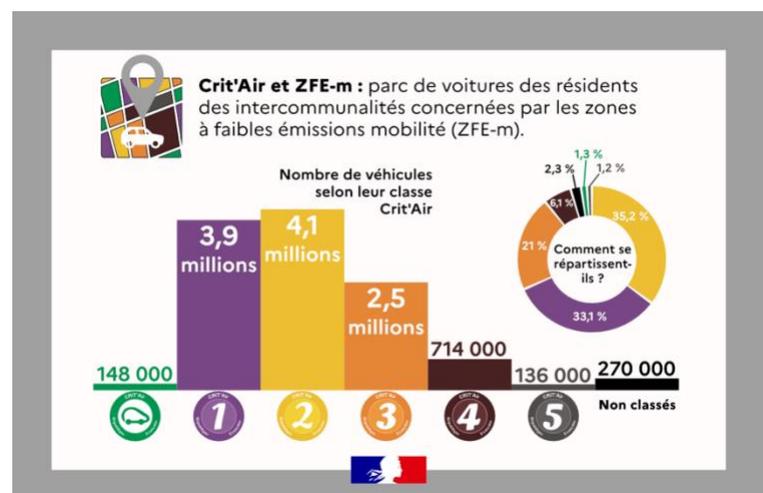
La mise en place des Zones à Faibles Émissions (ZFE-m) suscite des interrogations quant à la part de véhicules qui seront effectivement soumis à des restrictions de circulation dans ces zones. Cette estimation dépend de deux informations manquantes.

- ⇒ En premier lieu, le périmètre exact et les restrictions spécifiques mises en place par chaque agglomération pour leurs ZFE-m ne sont pas encore définies. Ces différences d'initiatives entre collectivités entraîneront des variations significatives d'une agglomération à l'autre.
- ⇒ En second lieu, on ignore également la part des véhicules Crit'Air 3, 4 et 5 étant utilisé régulièrement au sein des agglomérations.

Il est par ailleurs à noter que certains territoires périphériques des agglomérations peuvent être impactés par les restrictions en termes d'accès à leur centre-ville. Ainsi, il est **difficile de déterminer avec certitude l'impact généré par ce futur zonage**.

Les difficultés potentielles liées aux ZFE-m avec restrictions de circulation ne suivent pas un simple critère de densité et d'urbanité. Les ménages pauvres ne sont pas nécessairement les plus touchés, et des ménages des classes populaires ou moyennes intégrés dans l'emploi pourraient être plus directement concernés.

*Pour information, au niveau national, une partie significative du parc automobile est constituée de véhicules Crit'Air 4 et 5. Les Crit'Air 5 représentent 2,3% des véhicules particuliers en circulation et 4,6% des véhicules utilitaires légers (VUL). Les Crit'Air 4 comptent respectivement pour 6,1% et 12,9%. En somme, ces deux catégories totalisent 8,4% des véhicules particuliers et 17,5% des VUL. Les véhicules Crit'Air 3 sont encore plus nombreux : environ 1/4 des véhicules particuliers et 1/5 des VUL. Il est essentiel de noter que ces véhicules auront plus de 20 ans en 2025 pour les Crit'Air 4 et 5, plus de 12 ans pour les diesel Crit'Air 3 et plus de 18 ans pour les véhicules à essence Crit'Air 3. Certains d'entre eux auront disparu avant l'entrée en vigueur du dispositif de la loi Climat et résilience (eu égard à la durée de vie moyenne d'un véhicule particulier estimée à 10 ans).*



Nombre de véhicules selon leur classe Crit'air - © CGDD / SDES >>

## **Informier les populations**

Dans certaines agglomérations, l'instauration de ZFE-m plus strictes pour des raisons sanitaires ou par choix politique (ex : Paris, Bordeaux ou Strasbourg) pourrait présenter des défis sociaux. Des ménages modestes, artisans et petits entrepreneurs pourraient être confrontés à des restrictions de circulation sans avoir les moyens financiers / économiques pour changer de véhicule ou pour adopter d'autres solutions de transport au quotidien.

Pour accompagner ces populations dans cette période de transition, il est essentiel de disposer de données précises sur leur nombre et leur localisation. Malheureusement, ces informations sont encore insuffisantes. Ainsi, il est nécessaire de collecter des données fiables et actualisées sur la situation des individus concernés. Cela permettrait d'identifier les agglomérations où les difficultés pourraient être plus importantes et d'élaborer des mesures d'accompagnement adaptées à chaque situation.

Des consultations locales approfondies et des campagnes d'information proactives doivent être mises en place pour sensibiliser les populations concernées aux enjeux des ZFE-m et informer sur les éventuelles aides disponibles. Les collectivités devraient ainsi élaborer des mesures d'accompagnement sur mesure en tenant compte des spécificités de chaque territoire et des besoins de ses résidents.

En somme, pour assurer le succès des ZFE-m et une transition équitable vers des solutions de transport respectueuses de l'environnement, il est essentiel de comprendre la situation des populations impactées et de mettre en place des mesures d'accompagnement appropriées. Cela nécessite une étroite collaboration entre les autorités locales, les entreprises et les acteurs locaux, afin de trouver des solutions durables et inclusives.

L'information sur les Zones à Faibles Émissions (ZFE) est essentielle pour sensibiliser la population aux enjeux environnementaux. Actuellement, certaines agglomérations comme Grand Paris, Lyon, Aix-Marseille, Toulouse, Nice, Montpellier, Strasbourg, Grenoble, Rouen, Reims et Saint-Etienne ont déjà mis en place des ZFE-m et organisé des consultations locales approfondies, accompagnées de phases pédagogiques où les agents de la force publique se concentrent sur l'information plutôt que la verbalisation des contrevenants.

Cependant, il est vrai que l'effort d'information doit être plus proactif et ciblé. Une approche "d'aller vers" la population devra être déployée, afin d'en faciliter l'acceptabilité sociale, en usant de méthodes diverses telles que : le porte-à-porte, le phoning ou l'envoi de courriers d'information sur les aides disponibles.

L'objectif de cette sensibilisation et information est de permettre à chaque citoyen de comprendre l'importance des ZFE et d'adopter plus facilement des modes de transport respectueux de l'environnement. En sensibilisant activement la population, il est possible de favoriser une transition vers des solutions de mobilité plus durables, tout en protégeant la santé des populations et en contribuant à la préservation de l'environnement urbain.