

# Supprimer les ZFE : une fausse solution

## Contre l'offensive sur les ZFE

1

L'Alliance des collectivités pour l'air est convaincue que les territoires doivent sortir de la dépendance à la voiture, pour une question de santé publique et de justice sociale, et ce à commencer par les milieux urbains. Les ZFE sont un outil à mobiliser en ce sens.

Nous comprenons les inquiétudes que le changement peut susciter auprès des habitants qui sont dépendants de la voiture, mais la nécessité d'un changement est de plus en plus acceptée, à condition d'un accompagnement adéquat bien sûr.

En effet, d'après la dernière enquête réalisée par l'Ademe sur l'attitude des Français à l'égard de la qualité de l'air<sup>1</sup> : 55% des sondés sont favorables à la restriction de la circulation des véhicules les plus polluants dans certaines zones : avec une progression de 7% en un an.

### Rationaliser le débat : les ZFE n'excluent pas 12 millions de français des centres urbains

Depuis plusieurs mois, une fronde s'est constituée contre les ZFE, et nous regrettons d'entendre et de lire beaucoup de fausses informations à leurs sujets.

Peu de collectivités ont mis en place une ZFE vraiment contraignante pour un grand nombre d'habitants.

- **4 collectivités** ont interdit la circulation des véhicules Crit'Air C3 (soit les diesel de + de 15 ans et les essence de + de 20 ans) : Paris, Lyon, Grenoble et Montpellier. Et ce, pour protéger la santé des habitants des niveaux de pollution qui sont beaucoup trop hauts, notamment les plus précaires qui sont souvent les plus exposés ;
- **5 autres collectivités** ont restreint la circulation aux Crit'Air 4 (diesel de plus de 20 ans)
- **1 seule a interdit les Crit'Air 5** (diesel de plus de 25 ans)
- **13 ont interdit la circulation des véhicules non classés** (plus de 30 ans) ;

1 | <https://librairie.ademe.fr/air/8058-attitude-des-francais-a-l-egard-de-la-qualite-de-l-air-en-2024-vague-11.html>

Ainsi, ce ne sont pas 12 millions de véhicules qui sont interdits de circuler dans les ZFE : la grande majorité des automobilistes n'est pas concernée par l'interdiction des C3 : soit parce que leur véhicule n'est pas si ancien, soit parce qu'ils n'ont pas besoin de rentrer dans Paris, Lyon, Grenoble ou Montpellier au quotidien avec leur véhicule ancien. Et si c'est de manière ponctuelle qu'ils doivent s'y rendre, ils peuvent bénéficier de dérogation, de pass, ou bien d'alternatives.

### Les ZFE ont été mises en place pour réduire la pollution, et protéger la santé

La dernière étude de Santé Publique France « Estimation de la morbidité attribuable à l'exposition à long terme à la pollution de l'air »<sup>2</sup> pointe la responsabilité de la pollution de l'air dans la survenue de cancers du poumon, de diabète type 2, d'AVC, d'asthme notamment chez les enfants.

Si la voix des opposants à la ZFE porte beaucoup, qui entend celle des malades chroniques de la pollution de l'air ? Est-ce qu'ils n'ont pas le droit de respirer et vivre en bonne santé ? Nous ne pouvons y rester indifférents, nous nous devons d'être exigeants.

On entend également que les ZFE seraient un outil au service des riches urbains, contre les populations rurales précaires. Les collectivités concentrent également des taux élevés de pauvreté : à Strasbourg et Marseille plus de 25% des habitants vivent sous le seuil de pauvreté, 20% à Grenoble. Il est à noter que les plus précaires vivent bien souvent le long des axes les plus pollués, et sont donc les premières victimes de la pollution atmosphérique. Les enfants des familles modestes sont par ailleurs les plus touchés par des hospitalisations en urgence pour asthme et bronchiolites.<sup>3</sup>

2 | <https://www.santepubliquefrance.fr/presse/2025/asthme-accident-vasculaire-cerebral-diabete-quels-impacts-de-la-pollution-de-l-air-ambiant-sur-la-sante-et-quel-impact-economique>

3 | <https://drees.solidarites-sante.gouv.fr/publications-communique-de-presse/etudes-et-resultats/plus-exposes-la-pollution-de-lair-les-jeunes>

### Pointer du doigt l'instrumentalisation de la précarité mobilité, qui est réelle et doit être prise au sérieux

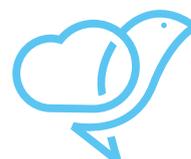
Avec les mensonges qui circulent et sont relayés, y compris par certains médias, nous déplorons une instrumentalisation de la question de la précarité mobilité qui mérite de véritables réponses.

**Ce n'est pas la ZFE qui amène 15 millions de français en précarité mobilité<sup>4</sup>.** C'est la **dépendance à la voiture** qui prend une part de plus en plus importante dans le budget des ménages, c'est, le manque d'aides au renouvellement, et d'alternatives.

Or, les collectivités qui déploient les ZFE sont aussi celles qui proposent le plus d'accompagnement : conseil en mobilité personnalisé pour cibler les besoins de chacun et chacune et proposer des solutions adéquates, aides au renouvellement de véhicules pour les particuliers comme les acteurs économiques, développement des transports en commun et de transports innovants au sein de leur territoire (tramway, BHNS, cars express, covoiturage, transport à la demande etc.), mise en place de la tarification solidaire, de la gratuité partielle ou totale des transports.

Elles sont aussi ambitieuses et volontaristes avec le développement des infrastructures pour les cyclistes et les piétons.

4 | [https://barometremobilites-quotidien.org/wp-content/uploads/2024/09/Wimoov\\_CP\\_Barometre-Mobilites-Quotidien\\_Sept-24.pdf](https://barometremobilites-quotidien.org/wp-content/uploads/2024/09/Wimoov_CP_Barometre-Mobilites-Quotidien_Sept-24.pdf)



ALLIANCE  
DES COLLECTIVITÉS  
POUR LA QUALITÉ  
DE L'AIR

# Supprimer les ZFE : une fausse solution

## Contre l'offensive sur les ZFE

2

### Un dispositif qui a fait ses preuves pour réduire la pollution de l'air

Effets de la ZFE sur la qualité de l'air ont été démontrés :

- A **Londres**, la ZFE a permis une diminution des concentrations de NOx de plus de **20% dans le périmètre de la ZFE, et jusqu'à 53% dans l'hypercentre**,
- A **Madrid**, il a été mesuré une diminution de la concentration en particules comprise entre **23 et 34% au sein du périmètre concerné**.
- A **Paris**, Airparif a mené une évaluation de la ZFE du Grand Paris. Ce bilan, basé sur des observations réelles, montre que l'interdiction à la circulation des véhicules « Crit'Air 4 », « Crit'Air 5 » et « non classés », a déjà contribué à faire baisser les émissions de polluants de l'air dans le périmètre concerné, alors même que le contrôle automatisé n'est pas encore en place : une baisse de -42 % d'émissions d'oxydes d'azote (NOx) dues au trafic routier estimée entre 2017 et 2023, dont 6 points attribuables à la ZFE-m.

### Supprimer les ZFE : un risque financier à ne pas négliger

Nous sommes face à un défi de taille : respecter la nouvelle directive européenne sur la qualité de l'air, qui a été revue pour protéger davantage la santé, demande des mesures fortes pour 2030.

La France est déjà sous contentieux avec la Cour de Justice de l'Union Européenne depuis 2019 parce qu'elle ne respecte pas les anciennes valeurs, avec un risque de plusieurs centaines de millions d'euros de pénalités.

Pénalités auxquelles les collectivités pourraient être amenées à contribuer, puisqu'elles sont, depuis la loi NOTRe, tenues de participer aux paiements des amendes résultant de la reconnaissance de manquements de la France à ses obligations envers l'UE.

Supprimer les zones à faibles émissions coûterait au moins 3,3 milliards d'euros à l'État. La Direction générale du Trésor et du Secrétariat général des affaires européennes (SGAE) a produit une note<sup>1</sup> le 28 mars dernier, où elle analyse les risques d'une suppression des ZFE dans le plan national de relance et de résilience (PNRR) européen. Au titre du PNRR, « la France pourra recevoir 40,3 milliards d'euros de subventions jusqu'en 2026 ».

Mais ces décaissements sont conditionnés à la réalisation d'objectifs, dont l'achèvement d'études précédant la création de 18 ZFE en France en 2024. S'agissant de cet objectif, en cours d'évaluation, « le signal politique négatif envoyé [...] pourrait donner matière à questionner l'avis positif de la Commission », et remettre en question 3,3 milliards d'euros de subventions attendues en 2025.

Par ailleurs, la fin des ZFE « exposerait la France à un risque de recouvrement de subventions déjà perçues » au titre du règlement Facilité pour la reprise et la résilience (FRR), pour un montant pouvant aller jusqu'à 1 milliard d'euros. « Il est donc dans l'intérêt des autorités françaises » de maintenir les ZFE, conclut la note.

### Regroupons-nous pour plus d'aides et d'alternatives à la voiture

**La responsabilité du Gouvernement dans l'impasse actuelle est grande, regroupons-nous pour demander plus d'aides et un vrai développement des alternatives à la voiture.**

Alors que les ZFE-m ont été mises en place et promues par Elisabeth Borne, Christophe Béchu avait décidé d'alléger le dispositif en juin 2023, laissant seules les collectivités face à un vent de fronde.

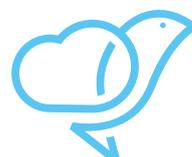
Puis dès la fin 2024, les coupes budgétaires dans la transition écologique et les transports ont davantage fragilisé le dispositif.

En décembre 2024, un décret est venu considérablement réduire les aides à l'achat pour les particuliers : fin de la prime à la conversion de 6 000 euros, fin de la surprime ZFE de 3 000 euros, baisse de 3000 euros du bonus écologique. Le fonds vert, qui accompagnait les collectivités dans le développement de leur politique de mobilité a lui aussi été raboté.

Ces baisses à l'échelle nationale mettent en péril les dispositifs proposés des collectivités qui se retrouvent seules à accompagner financièrement les habitants, pour qui le reste à charge devient encore plus important.

Les collectivités se retrouvent entre un Gouvernement qui recule sur l'accompagnement au changement de mobilité et plus généralement sur ce qui concerne la transition écologique, et des collectifs qui attisent la colère et propagent des mensonges, sans aucune proposition constructive à part de tout mettre à l'arrêt et de retourner sur le modèle de mobilité hérité du 20e siècle, c'est irresponsable.

La ZFE pose un vrai enjeu dans le débat public : le droit à la mobilité, et il faut reconnaître qu'elles sont imparfaites. Mais ce ne sont pas elles qui ont créé ce que d'aucuns qualifient de ségrégation sociale : c'est la dépendance à la voiture, le manque de transports en commun et d'alternatives qui empêche 15 millions de français de se déplacer selon leurs besoins : pour l'emploi, les soins, les études etc. Nous, élus locaux comprenons la peur, la colère, mais plutôt que de pointer un dispositif qui peut et doit être amélioré : nous demandons aux détracteurs du dispositif : soyez exigeants envers les politiques : demandez leur d'aller plus loin. Soutenez-nous dans nos demandes de plus de moyens financiers, de plus d'accompagnement de l'Etat.



ALLIANCE  
DES COLLECTIVITÉS  
POUR LA QUALITÉ  
DE L'AIR

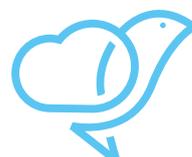
<sup>1</sup> | Information relayée par Contexte le 31 mars 2025

# Supprimer les ZFE : une fausse solution

# Contre l'offensive sur les ZFE

3

Alors que la question de l'accès à la mobilité semble être au centre de l'attention, profitons-en pour porter conjointement des demandes exigeantes. C'est dès maintenant qu'il faut agir, accompagner, développer, et non revenir en arrière. Oui aux demandes de plus d'accompagnement, plus d'ambition, nous devons pousser ensemble dans le même sens pour le droit à la santé, le droit à la mobilité de tous et toutes soient effectifs.



ALLIANCE  
DES COLLECTIVITÉS  
POUR LA QUALITÉ  
DE L'AIR