



Réaction sur l'amendement de suppression des ZFE - Mobilité et pollution : ne sacrifions pas les plus vulnérables ! -

2 avril 2025

Mercredi 26 mars, la Commission du Développement Durable de l'Assemblée nationale a voté en faveur de la suppression des Zones à Faibles Émissions (ZFE), soit-disant au nom de la justice sociale. La réalité est que 15 millions de personnes sont en précarité de mobilité en France. Ces personnes ont cruellement besoin de solutions de mobilité alternatives à la voiture. Par ailleurs, les populations précaires vivent souvent près des grands axes routiers et sont particulièrement exposées à la pollution de l'air, que les dispositifs de ZFE visent justement à réduire.

Plutôt que de supprimer les ZFE, il est urgent de développer des solutions de transport accessibles, durables et inclusives pour toutes et tous, qui prenne en compte la santé des citoyens.

La pollution de l'air frappe les plus précaires et les plus vulnérables

La pollution de l'air touche en priorité les plus précaires. Ils sont à la fois plus exposés et plus vulnérables. A Paris, le risque de mourir de la pollution de l'air est 5 fois plus élevé pour les plus pauvres par rapport au reste de la population¹. Responsable de 40 000 décès par an en France, la pollution de l'air entraîne également des maladies respiratoires et cardiovasculaires graves². Comme dans de nombreux pays européens (il y a plus de 300 ZFE à travers l'Europe), la création des ZFE est la réponse que la France a choisie pour réduire l'exposition à la pollution de l'air et respecter les seuils fixés par l'Union Européenne en matière de polluants atmosphériques.

Une mauvaise information qui alimente la peur

Les ZFE restent mal connues du grand public. Les personnes modestes sont globalement peu informées des modalités de fonctionnement de la ZFE sur leur territoire. Propager des informations erronées et alimenter la crainte fortement contagieuse d'une interdiction brutale de circuler est particulièrement dangereux. Pour rappel, seuls Paris, Lyon, Montpellier et Grenoble vont jusqu'à exclure les Crit'Air 3, soit des véhicules de plus de 15 ans à minima. De plus, la plupart des territoires avec des restrictions concernant les véhicules particuliers ont mis en place des dérogations pour les personnes sans alternative ou pour les personnes qui vivent dans les territoires ruraux et qui doivent se rendre ponctuellement dans les territoires soumis à des restrictions de circulation.

¹ *Neighbourhood Characteristics and Long-Term Air Pollution Levels Modify the Association between the Short-Term Nitrogen Dioxide Concentrations and All-Cause Mortality in Paris, Deguen et al*

² *.12 à 20% des nouveaux cas de maladies respiratoires chez les enfants sont causés par la pollution présente dans l'air, et e 7 à 13% des nouveaux cas de maladies respiratoires, cardiovasculaires ou métaboliques chaque année chez les adultes selon Santé Publique France.*

Des difficultés de mobilité bien réelles

Nous ne devons pas nous leurrer, persister dans le système du tout voiture ne résoudra pas les difficultés de mobilité auxquelles les 15 millions de personnes en France sont confrontées à cause du coût de la voiture, de l'absence de transports en commun adaptés, ou du manque d'infrastructures et de services pour les mobilités actives. Cette précarité entrave l'accès à l'emploi, aux soins et aux services essentiels, creusant davantage les inégalités sociales et territoriales.

Les ZFE, un levier d'action qui fonctionne

Les ZFE ont déjà produit des effets bénéfiques. C'est justement parce qu'il y a une échéance et une réglementation que des collectivités ont pris des mesures fortes qui vont dans le bon sens. A titre d'exemple :

- **À Rouen**, une réduction significative de la pollution a été constatée grâce aux mesures d'accompagnement mises en place, ce qui a autrement permis à la métropole de ne plus être en dépassement des limites, et ainsi plus contraints par le calendrier législatif.
- **À Montpellier**, la métropole a décidé de rendre ses transports publics gratuits pour les habitants de la métropole et des dérogations pour celles et ceux qui auraient besoin de se rendre ponctuellement dans le périmètre de la ZFE, notamment les personnes vivant dans les territoires ruraux.
- **À Strasbourg**, un dispositif d'accompagnement complet a été déployé : conseil en mobilité, débats mobiles dans les quartiers, développement des transports en commun. Là encore, l'eurométropole de Strasbourg a vu sa qualité de l'air améliorée, lui permettant de passer en "territoire de vigilance".

D'autres exemples pourraient être cités : tarification unitaire en Ile-de-France, aides financières à l'achat de véhicules électriques ou de vélos dans la plupart des métropoles concernées. Reculer sur les ZFE, c'est abandonner ces avancées concrètes pour la qualité de l'air et pour l'accès à la mobilité.

Proposons des alternatives plutôt que de reculer

Supprimer les ZFE sans proposer d'alternative est un piège qui se refermera sur les plus précaires et les plus vulnérables (les enfants et les seniors en premier lieu), qui ont besoin d'un air plus sain **et** de solutions de transport accessibles. De plus, la France sera de toute façon rattrapée par la directive européenne imposant de nouvelles normes de qualité de l'air qui entreront en vigueur d'ici 2030³. et à laquelle il faudra bien nous conformer sous peine d'amendes. Dans l'immédiat, la suppression des ZFE ferait perdre 3,3 milliards d'euros d'aides européennes en 2025, d'après Bercy.

³ Pour rappel, la France a été condamnée par la Cour de Justice le 24 octobre 2019 de l'UE (CJUE) pour non-respect de la directive 2008/50/CE relative à la qualité de l'air ambiant puis mis en demeure l'année dernière par la Commission Européenne.



La suppression des ZFE ne ferait pas disparaître les problèmes fondamentaux qu'elles tentent d'adresser. Plutôt que de reculer, donnons aux ZFE les moyens de leurs ambitions : **accompagner, anticiper, informer et proposer des alternatives concrètes**. A ce titre, espérons que la conférence de financement, proposée par le Ministre des Transports, soit une opportunité pour répondre à ces défis en planifiant le financement des infrastructures et des services nécessaires.

Nous appelons ainsi les parlementaires à voter de manière éclairée et ne pas remettre en cause les avancées actuelles. Nous proposons des améliorations du dispositif pour qu'ils prennent en compte les besoins terrain et les enjeux majeurs de santé et de mobilité.

Plus d'informations

Daphné Chamard Teirlinck - Secours Catholique - 06 70 60 87 36

Anne Lassman-Trappier - France Nature Environnement - 06 04 07 81 63

Lorène Di Michele - Alliance des collectivités pour la qualité de l'air - 06 32 75 39 87

Florence Bardin - Fondation pour la Nature et l'Homme - 06 77 05 06 17

Clément Drognat Landré - Clean Cities France - 07 86 33 37 16

Tony Renucci - Respire - 07 86 94 59 27

Louis Linel - Ligue contre le cancer - 01 53 55 25 31

*Et avec le soutien du **Réseau Action Climat** et **Air Santé Climat***