

Zones à faibles émissions : la vignette Crit'Air en menace critique à l'Assemblée

Damien Dole, Laure Equy, Anaïs Moran

Le gouvernement va tenter, dès ce mardi, de sauver a minima le dispositif qui restreint la circulation dans certaines agglomérations pour lutter contre la pollution de l'air, et que les députés d'extrême droite et de droite ont supprimé en commission.

Ecrasées par la marche arrière écologique, [les ZFE](#) ? Le ministère de la Transition écologique et les députés défenseurs des zones à faible émission vont tenter, cette semaine, de sauver ce qui peut l'être de cet outil de lutte contre [la pollution de l'air](#), responsable de 47 000 morts chaque année en France selon Santé publique France. Avec un optimisme relatif tant les ZFE font l'objet d'une virulente campagne organisée notamment par les associations d'automobilistes et relayées en particulier par LR et l'extrême droite.

Le 26 mars, lors de l'examen en commission à l'Assemblée nationale du projet de loi de simplification économique, des amendements LR et RN ont supprimé ce dispositif, créé en 2019 et étendu en 2021, qui restreint, dans certaines métropoles, la circulation des véhicules Crit'Air 5, 4, voire 3, soit les voitures diesel immatriculées avant 2011 et essence avant 2006. *«L'objectif est louable mais la mise en œuvre soulève de nombreuses difficultés*, a critiqué le député LR Ian Boucard. *Les ZFE exacerbent les inégalités sociales en pénalisant les ménages à revenus modestes.*»

Alors que le texte doit être discuté dans l'hémicycle ce mardi 8 avril ou mercredi 9 avril, le gouvernement va tenter de rattraper le coup. Des amendements visant à rétablir telles quelles les ZFE doivent être examinés, avec le soutien de l'exécutif, qui, s'ils sont rejetés, veut emprunter une *«voie médiane»*. L'idée est de conserver une obligation pour les *«seules agglomérations en dépassement régulier des seuils réglementaires de qualité de l'air»*, soit Paris et Lyon, et de laisser la main aux collectivités locales qui souhaitent maintenir ou instaurer une ZFE.

Outre l'instauration d'une période d'adaptation jusqu'à fin 2026, l'amendement gouvernemental prévoit d'assouplir les contours des ZFE en tenant compte de la *«qualité des transports collectifs»* ou *«l'existence de voies de contournement»*, et de prévoir des *«dispositifs d'accompagnement»* pour les ménages modestes, les artisans ou les très petites entreprises. Plutôt que de *«dérogations»*, la ministre de la Transition écologique, Agnès Pannier-Runacher, préfère parler de *«droits à circuler»*. *«Il faut cesser les mensonges. Seuls 650 000 véhicules sont concernés par les restrictions de circulation Crit'Air 3*, rectifie-t-elle. *Sur les sujets sanitaires, je recommande aux députés d'être vigilants sur ce qu'ils disent.*»

Celle qui compte par ailleurs convoquer en avril un *«Roquelaure*[du nom de l'hôtel particulier où est situé son ministère, ndlr] *de la qualité de l'air»* sait la partie loin d'être gagnée. Elle aurait voulu que les députés Renaissance portent également son amendement mais le groupe est divisé. *«On ne peut pas introduire de manière simpliste une suppression des ZFE dans un*

texte qui n'a rien à voir. C'est populiste», la soutient la députée de la majorité Marie Lebec, tout en admettant que *«ce qui est imposé autour de l'usage de la voiture attise une colère populaire et donne aux gens le sentiment qu'on leur rend la vie plus galère»*. En commission, des voix macronistes, Horizons et des indépendants de Liot, s'étaient jointes à celles de LR et du RN pour canarder les zones à faible émission, tandis que plusieurs députés de gauche s'abstenaient.

«Les ZFE excluent les précaires des centres-villes»

Les anti-ZFE ont certes raison lorsqu'ils affirment que les classes populaires n'ont pas toujours les moyens de se mettre aux normes. Selon l'association 60 Millions de consommateurs, le prix plancher d'une bonne occasion tournait autour de 3 500 euros avant le Covid, contre 5 500 euros aujourd'hui. *«Dans leur application actuelle, les ZFE excluent les plus précaires des centres-villes. Cependant, les supprimer sans prévoir aucune autre solution est un problème»,* a résumé en commission Sandrine Nosbé (LFI). *«Cela ne justifie pas pour autant le discours anxigène de certains orateurs, dont les arguments ne sont pas conformes à la vérité scientifique,* estime le député socialiste Gérard Leseul, qui, comme ses collègues PS et Les Ecologistes, ne souhaite pas la suppression du dispositif. *Il est évident que les ZFE ont un effet positif sur la santé.»* Mais il pointe *«l'inconséquence de l'Etat»* sur l'accompagnement des automobilistes les plus modestes et les transports publics.

[Les aides ont en effet fondu.](#) De 7 000 euros jusqu'en 2021, le bonus écologique pour l'achat d'une voiture électrique neuve s'élève aujourd'hui à 2 000 euros (4 000 euros pour les plus précaires, et 1 000 supplémentaires si le bénéficiaire habite en outre-mer). Un montant trop juste pour acheter un véhicule à zéro émission : le moins cher, la Dacia Spring, est à 16 900 euros. La prime à la conversion, qui permettait de toucher jusqu'à 3 000 euros pour l'achat d'une voiture thermique d'occasion, et 5 000 euros pour une électrique, a, elle, été supprimée. Et [le leasing social](#), qui permet de louer un véhicule électrique pour quelque 100 euros par mois ? Après seulement 50 000 dossiers signés en 2024, il faudra attendre le second semestre 2025 pour que le dispositif soit de nouveau disponible. Autant d'accompagnements mal calibrés et rognés, qui nourrissent un sentiment de punition pour les classes populaires.

Surtout que l'alternative à la voiture est elle aussi en souffrance. Selon l'Atelier parisien d'urbanisme, près de 47 000 personnes sous le seuil de pauvreté vivant dans la métropole du Grand Paris résidaient, en 2024, à plus de 500 mètres d'une station de métro ou de tram, et à plus de 1 km d'une gare de Transilien ou de RER. Et que dire, des habitants de la trentaine d'autres agglomérations potentiellement concernées par les ZFE, qui n'ont pas toutes un réseau de transports en commun suffisamment solide et un plan vélo cohérent ? Certes début mai, doit s'ouvrir la conférence de financement des mobilités, qui planchera notamment sur les 24 services express régionaux métropolitains, mais les alternatives à la voiture individuelle tardent.

«Nous serons totalement hors des clous dans cinq ans»

Pourtant l'Etat, déjà condamné sur le sujet, a le devoir d'agir contre la pollution de l'air. [Le Conseil d'Etat lui a infligé des astreintes à répétition](#) entre 2021 et 2023, pour 40 millions d'euros, pour n'avoir pas pris *«toutes les mesures nécessaires»* afin de baisser les concentrations de polluants et de respecter les seuils réglementaires de particules toxiques. Au cours d'une nouvelle audience, il y a tout juste une semaine, la question de l'amende s'est à nouveau posée pour la dernière période courant jusqu'à fin 2024. La plus haute juridiction

administrative devrait rendre sa décision dans les jours à venir. Dans son avis, la rapporteure publique avait jugé qu'il n'y avait *«pas lieu de procéder à la liquidation»* d'une énième astreinte, au regard de *«l'amélioration constante de la qualité de l'air»* en France et des actions mises en œuvre par l'exécutif, à commencer par... les ZFE. *«Des dépassements de seuils persistent»,* souligne Louis Cofflard, avocat de l'association des Amis de la Terre à l'origine du recours devant le Conseil d'Etat. *«Si l'Etat supprime les ZFE, je ne vois pas comment on pourra dire qu'il a fait au mieux pour réduire la pollution.»*

D'autant que le recul pourrait coûter cher. Selon la Direction générale du Trésor à Bercy, mettre fin à ces zones pourrait priver la France de plus de 3 milliards d'euros d'aides européennes. Par ailleurs, il faudra, d'ici cinq ans, nous aligner sur des maximales d'expositions aux particules fines et au dioxyde d'azote deux fois moins élevées que les seuils actuels. Car en octobre le Conseil de l'UE a donné son feu vert définitif à la directive sur la «qualité de l'air ambiant» qui instaure de nouvelles normes plus drastiques à horizon 2030. D'ici là, l'Etat devra envoyer à Bruxelles sa «feuille de route» pour atteindre ces nouvelles limites. *«Au vu du rythme de notre baisse des concentrations de polluants, nous serons totalement hors des clous dans cinq ans, et en infraction par rapport au droit européen . Compte tenu de l'échéance qui vient, les ZFE devraient être renforcées plutôt que remises en question. Ou alors remplacées par une alternative sérieuse, sauf que les parlementaires ne proposent rien»,* accuse le directeur de l'association Respire, Tony Renucci. Avant de conclure : *«Les ZFE ne sont peut-être pas parfaites mais ont le mérite d'exister.»*

[Cet article est paru dans Libération \(site web\)](#)

Illustration(s) :