



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES

*Liberté
Égalité
Fraternité*

DOSSIER DE PRESSE

19 mars 2024

COMITÉ MINISTÉRIEL QUALITÉ DE L'AIR EN VILLE



Christophe Béchu
ministre de la Transition écologique
et de la Cohésion des territoires



La qualité de l'air en ville s'est améliorée ces 20 dernières années, sous l'effet des actions menées, comme en témoigne la diminution forte des émissions de polluants (baisse de 62 % des émissions nationales de NOx depuis 2000) mais les efforts doivent être poursuivis. C'est pourquoi au 1er janvier 2025, des restrictions de circulation seront instaurées pour les véhicules les plus polluants dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants où les valeurs de qualité de l'air, recommandées par l'Organisation Mondiale de la Santé, sont dépassées. Au total, 42 territoires sont concernés : 40 territoires de vigilance et 2 territoires ZFE. Nous devons agir sur l'ensemble des territoires ne respectant pas ces valeurs : pour notre santé, pour notre environnement, pour respecter les seuils actuellement en vigueur partout en France.

J'ai tenu à rappeler en juillet dernier les exigences minimales de la loi sur le sujet : les collectivités doivent pouvoir décider librement, au regard de leurs enjeux locaux, des véhicules concernés par ces restrictions et des modalités de restrictions.

Le bilan de la concertation sur les ZFE menée par l'État avec France Urbaine au premier semestre 2023 ainsi que la comparaison internationale réalisée par la mission de Barbara Pompili sur les ZFE le montrent : l'enjeu majeur de santé publique et la nécessité de réguler la circulation des véhicules les plus polluants dans les zones urbaines, où la pollution est concentrée, sont largement partagés. Le sujet désormais est bien d'accompagner tous les acteurs concernés par ce changement.

Pour ne citer qu'un exemple, lancé le 1^{er} janvier 2024, le dispositif

leasing social a permis à 50 000 ménages de bénéficier de l'offre de location avec option d'achat de voitures électriques à 100 euros par mois pour les citadines et 150 euros par mois pour les voitures familiales. De même, le fonds vert est reconduit en 2024 pour soutenir les collectivités mettant en œuvre les ZFE ou des solutions de mobilités plus propres dans les ZFE et leur bassin de mobilité.

L'État est pleinement engagé au côté des collectivités territoriales pour faciliter la mise en œuvre des zones à faibles émissions, avec un objectif commun et partagé : mettre en place une politique publique ambitieuse pour réduire les émissions nocives pour la santé des français, et l'environnement, et respectueuse des besoins de mobilité de chacun.



Frédéric Valletoux
ministre délégué en charge de la Santé
et de la Prévention

Ce troisième comité de suivi de la qualité de l'air en ville est l'occasion de passer un double message. Constaté d'une part que la qualité de l'air s'améliore dans les grandes agglomérations : nous sommes passés, en trois ans, de 10 agglomérations qui connaissent des dépassements réguliers des seuils européens de qualité de l'air à seulement deux au titre de 2023.

En tant que ministre chargé de la Santé et de la Prévention c'est une évolution positive que je veux saluer. Mais, aux côtés du ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires et des Transports, je dois rappeler qu'il nous reste cependant du chemin à parcourir pour garantir une bonne qualité de l'air partout sur le territoire et continuer à réduire la pollu-

tion atmosphérique. Les enjeux sanitaires sont majeurs, avec plus de 40 000 morts par an et plusieurs millions de personnes atteintes de maladies chroniques liées à la mauvaise qualité de l'air. C'est une démonstration de plus que santé et environnement sont étroitement liés et que ces deux enjeux doivent être pensés ensemble.



La qualité de l'air s'améliore : les grandes annonces du comité ministériel

La qualité de l'air s'améliore progressivement ces dernières décennies, avec une diminution en fréquence et en ampleur des dépassements des valeurs limites de qualité de l'air. Les premiers chiffres sur la qualité de l'air dans les agglomérations de Paris, Lyon, Marseille, Rouen, Strasbourg et Perpignan, en

2023 en témoignent. La moyenne provisoire de la qualité de l'air 2023 sur les agglomérations métropolitaines de plus de 150 000 habitants, de 24 µg/m³, est inférieure à celle de 2022 (26 µg/m³).

À l'occasion du comité ministériel, de nombreuses annonces ont été faites par les ministres :

- 1.** Sortie du calendrier obligatoire d'évolution des ZFE de Marseille, Rouen et Strasbourg qui ne sont plus en dépassement régulier des normes de qualité de l'air.
- 2.** Lancement d'une nouvelle vague de financement fonds vert en 2024. En 2023, 218 projets ont été soutenus grâce au fonds vert pour faciliter la mise en œuvre opérationnelle et l'acceptabilité sociale des zones de restrictions de circulation sur vos territoires. Au total, 127 M€ de subventions ont été attribuées.
- 3.** Reconduction de la campagne de communication nationale à l'automne 2024.
- 4.** Développement de nouveaux services sur le portail unique d'information mieuxrespirer-en-ville.gouv.fr dans les prochains mois.
- 5.** Mise en œuvre du plan de déploiement duetrofit, avec 3 nouveaux arrêtés publiés en octobre 2023 pour faciliter et accélérer sa mise en œuvre, et l'ouverture en 2024 de la prime au retrofit aux voitures et camionnettes Crit'Air 3 ou plus anciennes, transformées en véhicules hybrides rechargeables.
- 6.** Rétrocession du produit des amendes des contrôles automatisés aux collectivités.
- 7.** Mise à disposition des collectivités de feuillets de pratiques pour l'élaboration des arrêtés d'une ZFE et pour l'association des acteurs économiques.
- 8.** Publication d'une analyse du parc de véhicules dans les territoires ZFE et de vigilance par vignette Crit'air au 1^{er} janvier 2023.

Une politique de qualité de l'air qui porte ses fruits dans les agglomérations françaises, mais qui doit être poursuivie

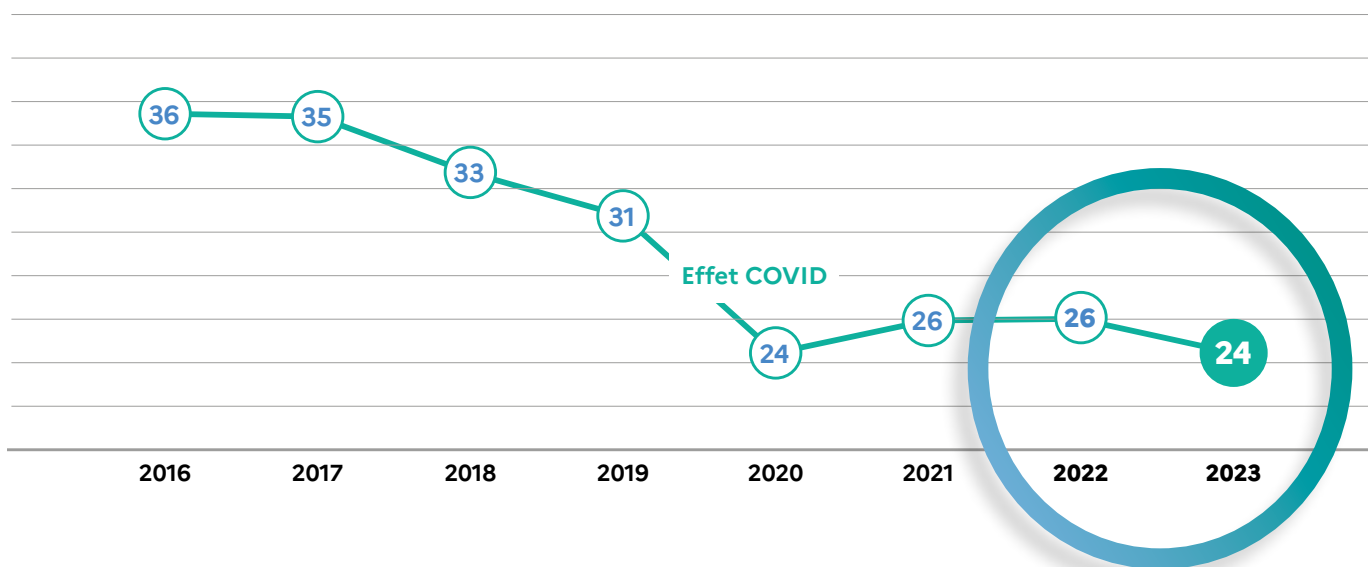
Santé publique France estime que chaque année 47 000 décès prématurés sont liés aux particules fines et aux oxydes d'azote émis par les véhicules routiers, et que la pollution de l'air est à l'origine ou aggrave les maladies respiratoires (asthme, cancer du poumon,...), et cardiovasculaires (infarctus, accidents vasculaires cérébraux, arythmies,...). Aujourd'hui près de 50 % des Français vivent dans une grande agglomération et sont ainsi particulièrement exposés à ces polluants. L'amélioration de la qualité de l'air est donc un enjeu majeur de santé publique.

Le secteur des transports représentait en 2022 près de la moitié des émissions nationales de dioxyde d'azote, et une proportion importante des émissions de particules fines dans les agglomérations où le trafic est dense. Passer à une mobilité moins polluante permet d'améliorer la qualité de l'air.

La qualité de l'air s'améliore progressivement depuis plusieurs décennies (réduction de 62 % des émissions nationales de NOx et de 55 % sur les particules fines depuis 2000).

Les chiffres de la qualité de l'air pour 2023 dans les principales agglomérations françaises témoignent d'une amélioration de la situation.

Moyenne des mesures de qualité de l'air (NO₂) dans les 43 agglomérations de plus de 150 000 habitants



Toutefois, quelques agglomérations françaises connaissent des dépassements des seuils réglementaires fixés au niveau européen et quasiment l'ensemble des agglomérations dépassent les valeurs recommandées par l'OMS.

Norme de qualité de l'air	Seuil OMS	Seuil réglementaire
NO₂ (dioxyde d'azote) <i>Valeur moyenne annuelle</i>	10 µg/m ³	40 µg/m ³

Année	Nombre de métropoles en dépassement régulier des seuils réglementaires (N02)	Détail des métropoles
2016	15	Nîmes, Reims, Clermont-Ferrand, Grenoble, Lyon, Marseille, Montpellier, Nice, Paris, Rennes, Rouen, Saint-Etienne, Strasbourg, Toulon, Toulouse
2017	13	Reims, Clermont-Ferrand, Grenoble, Lyon, Marseille, Montpellier, Nice, Paris, Rouen, Saint-Etienne, Strasbourg, Toulon, Toulouse
2018	12	Reims, Clermont-Ferrand, Grenoble, Lyon, Marseille, Montpellier, Nice, Paris, Rouen, Strasbourg, Toulon, Toulouse
2019	11	Reims, Grenoble, Lyon, Marseille, Montpellier, Nice, Paris, Rouen, Strasbourg, Toulon, Toulouse
2020	10	Reims, Grenoble, Lyon, Marseille, Montpellier, Nice, Paris, Rouen, Strasbourg, Toulouse
2021	8	Reims, Grenoble, Lyon, Marseille, Paris, Rouen, Strasbourg, Toulouse
2022	5	Lyon, Marseille, Paris, Rouen, Strasbourg
2023	2	Paris, Lyon

Évolution 2022 -> 2023

Strasbourg, Marseille, Rouen ne sont plus en dépassement régulier des normes de qualité de l'air.

Il est donc primordial de poursuivre les politiques engagées en matière d'amélioration de la qualité de l'air. Fin 2022, un nouveau [plan d'actions national pour réduire les émissions de polluants pour la période 2022-2025 \(PREPA\)](#) a été adopté. Il regroupe les différentes actions, qui concernent l'ensemble des secteurs (industrie, transport, résidentiel tertiaire, agriculture,...), engagées à cet effet. Par exemple :

- L'État soutient les collectivités pour déployer et proposer aux Français une offre de mobilité diversifiée, avec notamment :
 - le plan covoiturage (150 millions d'euros en 2023),
 - le plan vélo et marche 2023-2027. Au total, c'est un montant inédit de 2 milliards d'euros qui sera investi par l'État.
 - le fonds vert pour les territoires concernés par une ZFE (127 millions d'euros en 2023) pour déployer et faire connaître les solutions de mobilité du territoire (transports publics, aménagements cyclables, trottinettes et vélos en libre-service, covoiturage, auto partage,...).

- le soutien au déploiement des Services Express Régionaux Métropolitains : plus de 750 M€ en part État dans les CPER sur la période 2023-2027 pour financer les études et les premiers travaux.

- **L'État a adopté et met en œuvre un plan visant à réduire de moitié d'ici à 2030 les polluants atmosphériques induits par le chauffage au bois domestique, première source d'émissions nationales de particules fines en 2018. Dans ce cadre plusieurs actions ont été conduites : favoriser l'utilisation d'un combustible de qualité, informer les utilisateurs sur les bonnes pratiques à adopter, améliorer la diffusion de l'information (cf [campagne de communication chauffage au bois](#)) et les connaissances. Parallèlement plusieurs dispositifs de soutien financier à destination des usagers sont mobilisés dont le fonds Air Bois dédié au remplacement des appareils de chauffage au bois par des appareils ayant un impact moindre sur la qualité de l'air.**

Un dispositif national cadre, déterminé par les niveaux de qualité de l'air, permettant une mise en œuvre adaptée au niveau local

Les zones à faibles émissions existent dans 13 autres pays européens (*Allemagne, Angleterre, Autriche, Belgique, Danemark, Ecosse, Espagne, Grèce, Pays-Bas, Italie, Portugal, République Tchèque, Suède*) et pour certains depuis plus de 20 ans. Afin de lutter contre la pollution de l'air par le dioxyde d'azote et les particules fines, les lois d'orientation des mobilités (2019) et climat et résilience (2021) fixent un cadre et des obligations pour la mise en place de zones visant à améliorer la qualité de l'air.

DISPOSITIF PRÉVU PAR LA LOI

La loi prévoit une mise en œuvre progressive des zones à faibles émissions, déterminées par les niveaux de qualité de l'air :

La loi Climat et Résilience

a prévu l'extension de l'obligation de mise en place de ZFE au 1^{er} janvier 2025 à l'ensemble des agglomérations de plus de 150 000 habitants où les valeurs de qualité de l'air, recommandées par l'Organisation mondiale de la santé, sont dépassées. 42 agglomérations sont concernées. Toutefois, seules les agglomérations qui connaissent des dépassements réguliers des seuils réglementaires doivent respecter un calendrier de restrictions. 12 ZFE sont actuellement en vigueur.

DÉPLOIEMENT DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS (ZFE)

#1



La loi d'orientation des mobilités

prévoyait la mise en place de ZFE dans les agglomérations en dépassement des seuils de qualité de l'air.

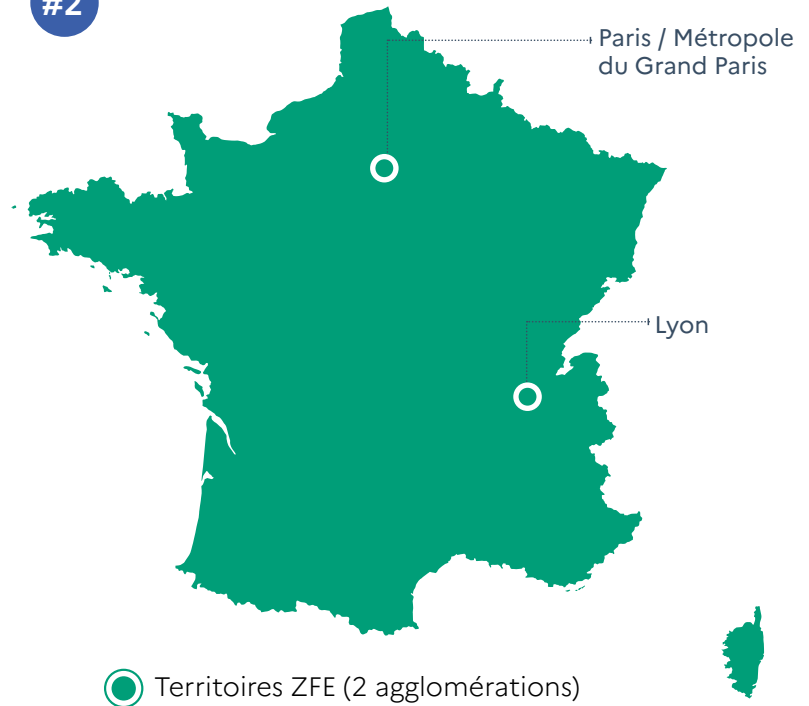
Il existe donc deux types de territoires dont les noms seront désormais différents afin de mettre en évidence leur situation et le niveau de contrainte associé : ceux qui respectent les seuils (#3) et ceux qui ne les respectent pas (#2).

Les agglomérations qui dépassent, de manière régulière, les seuils réglementaires de qualité de l'air, sont des territoires ZFE effectifs :

elles doivent respecter le calendrier législatif de restrictions aboutissant à des restrictions pour les voitures diesel de plus de 14 ans et les voitures essence de plus de 19 ans au 1^{er} janvier 2025 (Crit'Air 3).

En raison de l'amélioration de la qualité de l'air, les agglomérations concernées sont en diminution constante, année après année : elles sont aujourd'hui au nombre de 2 (Paris, Lyon).

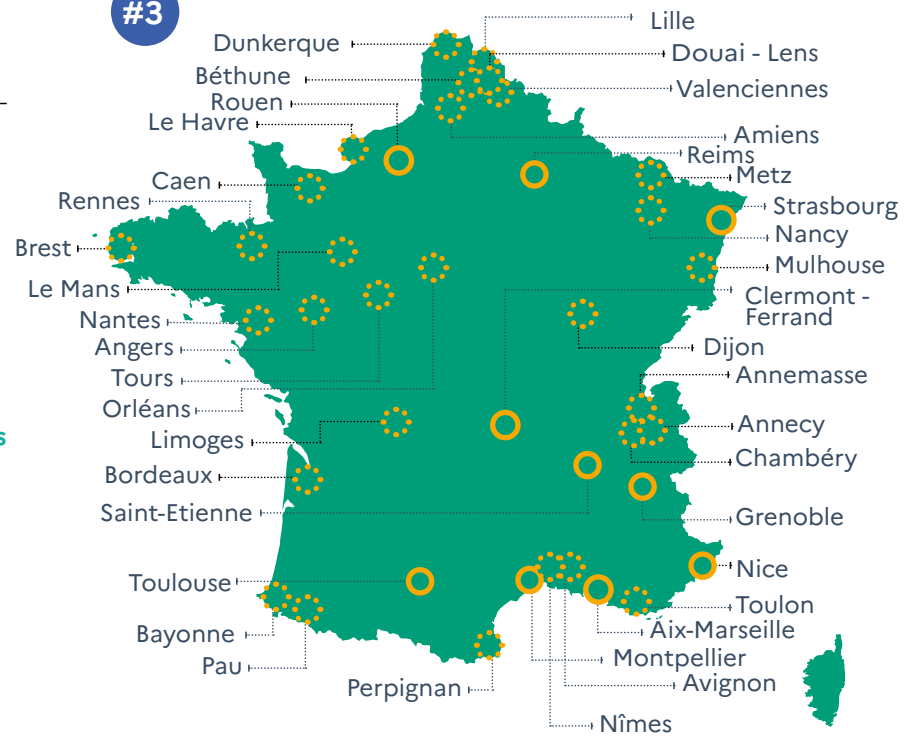
#2



Les agglomérations qui respectent les seuils réglementaires de qualité de l'air sont de fait des territoires de vigilance :

- **Pour les agglomérations n'ayant pas encore mis en place de règles** (30 agglomérations concernées) : la seule obligation prévue par la loi est la restriction de circulation, avant le 1^{er} janvier 2025, des voitures immatriculées avant le 31 décembre 1996 (non classés) et/ou des véhicules utilitaires légers immatriculés avant le 30 septembre 1997 (non classés) et/ou des poids lourds immatriculés avant le 30 septembre 2001.
- **Pour les agglomérations dans lesquelles des ZFE existent** (10 agglomérations concernées) : elles ont toutes au moins mis en place ou prévu les restrictions minimales prévues par la loi. **Elles n'ont donc plus aucune obligation de renforcer leurs restrictions actuelles.**

#3



Territoires de vigilance au plus tard au 1^{er} janvier 2025 (40 agglomérations)

○ Existants ● À venir

CAS TYPES

Territoires ZFE

Les agglomérations parisiennes et lyonnaises dépassent actuellement de manière régulière les seuils réglementaires de qualité de l'air.

Elles doivent donc respecter le calendrier national et mettre en place les restrictions de circulation suivantes prévues par la loi :

- Depuis le 1^{er} janvier 2023, des voitures diesel de plus de 22 ans (Crit'Air 5)
- Depuis le 1^{er} janvier 2024, des voitures diesel de plus de 18 ans (Crit'Air 4)
- Au 1^{er} janvier 2025, des voitures diesel de plus de 14 ans et voitures essence de plus de 19 ans (Crit'Air 3)

Elles n'ont en revanche aucune obligation légale de calendrier concernant les poids lourds, les deux-roues, les véhicules utilitaires légers (VUL) ou de restrictions des Crit'Air 2 quel que soit le véhicule.

Par ailleurs, elles sont libres de déterminer les paramètres du dispositif, les dérogations, les plages horaires, ou de mettre en place un pass autorisant un certain nombre de passages pour des véhicules faisant l'objet de restrictions de circulation.

Rouen

Un exemple de ZFE mise en place mais dont l'action a permis de repasser sous les seuils réglementaires

Rouen a mis en place une ZFE au 1^{er} juillet 2021 et interdit les voitures diesel immatriculées jusqu'au 31 décembre 2005 (Crit'Air 4) depuis le 1^{er} septembre 2022.

Au regard des chiffres de qualité de l'air publiés en 2024, Rouen n'est plus en dépassement régulier des seuils réglementaires de qualité de l'air (respect des seuils lors de 3 des 5 dernières années : 2020, 2022, 2023).

Rouen bascule donc cette année en territoire de vigilance et peut décider de suspendre les prochaines étapes de son calendrier de restrictions.

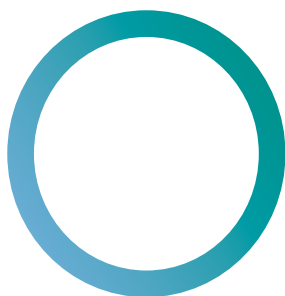
Limoges

Un exemple de territoire de vigilance

Limoges respecte actuellement les seuils réglementaires de qualité de l'air. Elle sera donc un territoire de vigilance au 1^{er} janvier 2025. L'ensemble des paramètres sont laissés à la discrétion de l'agglomération.

La seule obligation minimale prévue par la loi est la mise en place de restrictions pour les voitures immatriculées avant le 31 décembre 1996 (non classées) et/ou les véhicules utilitaires légers immatriculés avant le 30 septembre 1997 (non classés) et/ou les poids lourds immatriculés avant le 30 septembre 2001 (non classés).

Elle pourrait décider de restreindre la circulation des véhicules Crit'Air 5 uniquement pour les poids lourds et véhicules utilitaires légers à cette date, ou encore restreindre la circulation pour les voitures Crit'Air 5 et 4 si elle le souhaite mais sans en être obligée par les lois existantes.



Une méthode, la concertation avec les acteurs concernés

Afin de suivre l'état de mise en œuvre des ZFE, un premier comité ministériel s'est réuni le 25 octobre 2022. Il regroupe les présidents des métropoles qui seront concernées au 1^{er} janvier 2025 par la mise en place d'un territoire ZFE ou d'un territoire de vigilance. Celui-ci a mis en évidence le besoin de créer un espace de dialogue, d'échanges et de coordination afin de renforcer l'acceptabilité et l'harmonisation des ZFE.

Par ailleurs, pour identifier et engager les leviers nécessaires à la bonne mise en œuvre des ZFE, l'État s'est appuyé sur les recommandations de quatre rapports :

- le rapport du Comité de concertation ZFE pour renforcer l'acceptabilité sociale et l'harmonisation des ZFE (25 recommandations), remis à Christophe BECHU, ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires et à Clément BEAUNE, ministre délégué chargé des transports, le 10 juillet 2023. Mis en place en janvier 2023, le Comité a mené ses travaux tout au long du premier semestre 2023, sous la coordination d'Anne-Marie JEAN, vice-présidente de l'Eurométropole de Strasbourg, de Jean-Luc MOUDENC, maire de Toulouse et président de la métropole, et du coordinateur national pour les ZFE, Claude RENARD. Ce comité associe collectivités, État et acteurs de terrain (professionnels, associations).
- le rapport de la mission sur la comparaison internationale des zones à faibles émissions concernant leur acceptabilité, confiée par la Première ministre à Barbara POMPILI, ancienne ministre et députée de la Somme. Ce rapport a été remis au gouvernement le 19 octobre 2023.
- Deux rapports d'initiative parlementaire : (voir l'encart).

Ces rapports constituent une solide base de travail pour définir et mettre en place des solutions afin de faciliter la mise en œuvre des ZFE en favorisant quand c'est possible et souhaitable, leur harmonisation.

Au total, 61 leviers d'action ont été identifiés. 81 % des mesures proposées ont été retenues par l'État, 70 % déjà mises en œuvre ou soutenues, et 11 % sont en cours de mise en œuvre. Parmi elles, 13 solutions sont directement à la main des collectivités et soutenues par l'État, tels que le déploiement de « Pass ZFE » pour autoriser à titre temporaire l'accès

LE PARLEMENT SE SAISIT DE L'ENJEU

Assemblée nationale :

Le 2 juillet 2022, la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a confié à M. Gérard LESEUL, député de Seine-Maritime et M. Bruno MILLIENNE, député des Yvelines, une « mission flash » consacrée aux mesures d'accompagnement à la mise en œuvre des zones à faibles émissions (ZFE). La mission a notamment recommandé un renforcement de l'information et de la lisibilité des ZFE, l'accélération du déploiement de mobilités alternatives, le meilleur ciblage des aides ou encore d'encourager des assouplissements dans les paramètres retenus par les agglomérations. Le rapport a été remis le mardi 12 octobre 2022.

Sénat :

Le 8 mars 2023, la Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a confié une mission "Flash" pour renforcer l'acceptabilité des ZFE à M. Philippe TABAROT, sénateur des Alpes Maritimes. En s'appuyant sur une consultation en ligne, elle propose 9 recommandations. Le rapport a été remis à Christophe BECHU, ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires le 5 juillet 2023.

des véhicules non conformes pendant quelques jours par an, ou encore le déploiement des mobilités alternatives dans les territoires, fortement soutenu via le fonds vert, le plan vélo et marche ou encore le plan covoiturage du quotidien. Le nouveau comité ministériel qui se tient ce 19 mars 2024 a pour but de présenter les conclusions tirées par le ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, les collectivités, et autres acteurs concernant l'évolution des ZFE.

Un classement des véhicules en fonction de leurs émissions : les vignettes Crit'Air

La vignette Crit'Air permet de classer les véhicules en fonction de leurs émissions polluantes en particules fines et dioxyde d'azote (NO₂).

Au 1^{er} janvier 2025, les vignettes Crit'Air correspondent aux voitures particulières suivantes :

	Part des voitures en circulation en 2023
Non classés Toute voiture immatriculée jusqu'au 31 décembre 1996 (voitures de plus de 28 ans)	3%
5 Crit'Air 5 Voitures diesel immatriculées jusqu'au 31 décembre 2000 (de plus de 24 ans)	1%
4 Crit'Air 4 Voitures diesel immatriculées jusqu'au 31 décembre 2005 (de plus de 19 ans)	7%
3 Crit'Air 3 Voitures diesel de plus de 14 ans et voitures essence de plus de 19 ans	21%
2 Crit'Air 2 Voitures essence de plus de 14 ans et toute voiture diesel restante	36%
1 Crit'Air 1 Toute voiture restante (hors voitures 100 % électriques et hydrogène)	30%
Vignette verte Toute voiture 100 % électrique et hydrogène	2%

Obtenir une vignette Crit'Air

Modalités d'obtention :

- par internet, à l'adresse www.certificat-air.gouv.fr/fr/demande, rubrique demander son certificat.
- par courrier, en téléchargeant le formulaire [demande de certificat qualité de l'air pour les particuliers](#).
- Pour plusieurs véhicules d'entreprise, il est nécessaire de se connecter sur la plateforme www.certificat-air.gouv.fr et de suivre le mode d'emploi.

ATTENTION AUX ESCROQUERIES :

le site officiel Crit'Air du ministère n'envoie pas de message SMS aux usagers pour acheter des vignettes.

Une vignette Crit'Air coûte 3,77 euros pour un véhicule immatriculé en France. Le seul site officiel est : www.certificat-air.gouv.fr

VRAI / FAUX ZFE



« On va interdire à tous les véhicules diesel de circuler dans les agglomérations françaises d'ici 2025 »

FAUX

Seules les métropoles qui dépassent les valeurs réglementaires de qualité de l'air ont un calendrier de restrictions minimales :

- Depuis le 1^{er} janvier 2023, les voitures diesel de plus de 22 ans et les voitures essence de plus de 26 ans (Crit'Air 5 et non classées) ;
- Depuis le 1^{er} janvier 2024, les voitures diesel de plus de 18 ans (Crit'Air 4) ;
- Au 1^{er} janvier 2025, les voitures diesel de plus de 14 ans et les voitures essence de plus de 19 ans (Crit'Air 3).

Ainsi, aujourd'hui, seules 2 agglomérations sont concernées par le calendrier d'interdiction (Paris, Lyon).

La loi ne prévoit en aucune manière l'interdiction de l'ensemble des véhicules diesel (dont les Crit'Air 2) dans les agglomérations, y compris celles concernées par le calendrier de restrictions minimales.

« Dans un an, 13 millions d'automobilistes ne pourront plus entrer dans les grandes villes »

FAUX

Aujourd'hui, le nombre d'automobilistes possédant un véhicule non classé, Crit'Air 5, 4 ou 3 **au sein de l'unité urbaine des 2 métropoles concernées par le calendrier d'interdiction est d'un peu moins de 1,55 million**, dont plus de la moitié (1,3 million) dans l'agglomération parisienne.

Par ailleurs, les collectivités peuvent aménager les dispositifs mis en place, notamment les plages horaires pour les restrictions (et autoriser par exemple la circulation le week-end), mettre en place des dérogations, ou proposer un système de pass autorisant un certain nombre de passages dans la ZFE pour les véhicules faisant l'objet de restrictions de circulation.

« Le transport routier n'est responsable que d'une partie de la pollution de l'air, aussi causée par d'autres secteurs (logement, industrie, agriculture). Les ZFE ne répondent que de façon limitée à l'enjeu de santé publique de la pollution de l'air »

VRAI

FAUX

Le transport routier est responsable de 44% des émissions d'oxydes d'azote, il s'agit donc de la première cause d'émissions.

Dans les zones en dépassement régulier des normes de qualité de l'air, l'interdiction des véhicules Crit'Air 3 en 2025 entraîne par rapport à 2018 une réduction entre 31% et 50% des émissions de NO_x selon les territoires concernés par la mise en place d'une ZFE. S'agissant des émissions de particules PM₁₀, cette même mesure a pour conséquence une réduction entre 24% et 48% selon les territoires.

La ZFE n'est donc pas le seul outil déployé par le gouvernement pour lutter contre la pollution de l'air. Un Plan de réduction des émissions de polluants atmosphériques (PREPA) a été mis en œuvre depuis 2017 et révisé en 2022 pour la période 2023-2025. Il prévoit un ensemble de mesures pour réduire les émissions de polluants pour tous les secteurs d'activité. Des plans locaux (PPA) sont par ailleurs mis en place dans les territoires les plus pollués.



« Je suis plombier, artisan, commerçant. L'État va m'empêcher de rentrer dans les agglomérations dans lesquelles je travaille »

FAUX

Le calendrier d'interdiction prévu par la loi pour les agglomérations qui dépassent les seuils réglementaires de qualité de l'air ne concerne que les voitures. La loi n'impose aucune obligation concernant les véhicules utilitaires légers ou les poids lourds.

Par ailleurs, les collectivités peuvent définir un ensemble de dérogations aux restrictions de circulation qu'elles mettent en place, pour certains types de véhicules ou catégories d'usagers.

« On va m'obliger à acheter un véhicule électrique neuf pour entrer dans les grandes villes en France »

FAUX

Le calendrier d'interdiction prévu par la loi pour les agglomérations qui dépassent les seuils réglementaires de qualité de l'air ne concerne que les voitures et jusqu'aux véhicules diesel de plus de 14 ans et les véhicules essence de plus de 19 ans au 1^{er} janvier 2025.

Les aides au verdissement des véhicules de l'État permettent d'acheter un véhicule neuf ou d'occasion, électrique, hybride rechargeable, gaz ou essence de moins de 14 ans au 1^{er} janvier 2025. Par ailleurs, lancé le 1^{er} janvier 2024, le dispositif leasing social a permis à 50 000 ménages de bénéficier de l'offre de location avec option d'achat de voitures électriques à 100 euros par mois pour les citadines et 150 euros par mois pour les voitures familiales. La première vague du dispositif a pris fin le 14 février 2024 mais sera reconduite en 2025.

Contact presse

Service presse de Christophe Béchu,

ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires

Tél : 01 40 81 78 31

Mél : communication.mtect@ecologie-territoires.gouv.fr



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*