

Note FNTR sur les Zones à Faible Emission mobilités (ZFE-m)
--

1. Historique législatif des ZFE

2019 – Loi d’Orientation des Mobilités (LOM) : première obligation d’instaurer des ZFE dans les agglomérations en situation de non-respect régulier des normes de qualité de l’air.

2021 – Loi Climat et Résilience : extension de cette obligation à toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants, soit à terme environ 43 territoires métropolitains.

2. ZFE du Grand Paris : état des lieux au 1er janvier 2025

Mise en place en 2018, couvrant 77 communes à l’intérieur de l’A86. Depuis le 1er janvier 2025, interdiction des véhicules Crit’Air 3, 4 et 5 (et non classés), avec une phase pédagogique sans verbalisation, et la perspective de contrôles automatisés à partir de janvier 2026.

3. Bilan à date : un impact fort sur le secteur TRM

Environ 59 000 véhicules professionnels encore non conformes à la date de janvier 2025. Seulement 6 100 dérogations enregistrées dans les trois semaines suivant la mise en application.

4. Projet de loi de simplification (juin 2025)

Le projet de loi de simplification a été définitivement adopté en première lecture par l’Assemblée nationale le mardi 17 juin 2025 par l’Assemblée nationale (275 voix pour, 252 contre), via un amendement porté par LR et RN avec son article très controversé visant à supprimer les ZFE. Cette adoption confirme le vote surprise survenu trois semaines plus tôt, contre l’avis du gouvernement.

Ce vote représente un revers politique important pour l’exécutif, en particulier pour Agnès Pannier-Runacher (ministre de la Transition écologique) et Éric Lombard (Économie et Finances), qui ont porté le dispositif. Il marque aussi un désaveu de la majorité présidentielle : plusieurs députés macronistes n’ont pas suivi la consigne de vote défavorable et se sont joints aux oppositions (Les Républicains, Rassemblement national, ciottistes et ex-LR).

Malgré une série de propositions d'aménagement par le gouvernement, les critiques sur les ZFE sont devenues massives. Celles-ci sont désormais perçues par une partie croissante de l'opinion publique comme un symbole de politiques écologiques déconnectées des réalités sociales. Cette perception a été amplifiée par des mouvements comme celui des « gueux » d'Alexandre Jardin, qui cristallisent un rejet de mesures jugées « antisociales ».

Pour autant, les ZFE ne sont pas (encore) définitivement supprimées. Le texte doit encore :

- ⇒ être examiné en commission mixte paritaire à l'automne 2025,
- ⇒ faire l'objet d'un vote définitif début 2026,
- ⇒ et passer le filtre du Conseil constitutionnel, qui pourrait censurer cet article comme « cavalier législatif », sans lien avec le sujet principal du projet de loi.

Ainsi, malgré cette avancée parlementaire, la suppression des ZFE reste juridiquement et politiquement incertaine à moyen terme. Les professionnels doivent anticiper cette incertitude dans leurs stratégies.

5. Enjeux pour le TRM : entre espoir et incertitude

Si la suppression était confirmée : les contraintes Crit'Air disparaîtraient, redonnant temporairement accès aux véhicules non conformes. En revanche, si la suppression échoue : les échéances de 2026 pour Crit'Air 2 puis 1 resteront en vigueur.

Le statut des ZFE restera incertain, compliquant toute stratégie d'investissement.

6. Conclusion

L'Assemblée nationale a mis le feu aux poudres avec le vote de suppression des ZFE. Mais ce débat n'est qu'un premier round : la décision finale dépendra des suites parlementaires et administratives (CMP, Conseil Constitutionnel, éventuelle CJUE). Pour les acteurs TRM, il est clé de poursuivre l'adaptation de la flotte tout en surveillant l'évolution législative. Mieux vaut rester préparé plutôt que de risquer une non-conformité si le dispositif ZFE est maintenu ou assoupli.