

**ZFE : Zone à faible émission ou Zone faible épanouissement.**

MBANG SAFIOU Abdul Karim,  
ESAIP 18 rue du 8 mai 1945 49124 Saint-Barthélemy d'Anjou.

**esaip**

École d'Ingénieurs La★Salle

**ZFE : Zone à faible émission ou faible épanouissement.**

## **Angle d'approche du sujet et point de vue :**

Le sujet aborde la problématique de la mise en place des zones de restrictions de circulations telles que les ZFE et ZTL (respectivement zone à faibles émissions et zone à trafic limité) qui sous l'apparence de la révolution pour l'environnement, cache éventuellement une nouvelle discrimination pour une partie de la population. Au cours de cet essai, les différentes étapes de réflexions se découpent autour des grands points que sont une présentation avec un historique de la mise en place de ces restrictions, par la suite une mise en évidence des premiers ressentis de la population par rapport à ces mesures, par la suite une mise en évidence de quelques problèmes que nous qualifierons de "nouveaux" qui seront des conséquences directes ou indirectes de cette mesure et enfin nous finirons par donner des perspectives et des suggestions.

L'objectif est d'emmener le lecteur à se poser la question sur la mise en place des nouvelles mesures restrictives de circulation qui peuvent paraître inéquitables et réfléchir à la mise en place de solutions plus adaptées pour tout le monde selon les normes de l'éthique.

## **Résumé :**

L'essai aborde la notion d'éthique en la définissant de façon globale puis en la recentrant sur le monde professionnel. Il souligne son côté inchangé dans sa forme générale tout en rappelant son côté adaptable selon l'adjectif qualificatif ou le complément du nom qui l'accompagne. Il présente la mise en place de restriction de circulation en France dans de nombreuses villes. Ces mesures très tardives en France ne sont pas une invention Française et existe depuis la fin du siècle dernier en Suède. Ces mesures restrictives s'accompagnent de changements drastiques dans la vie des populations et peuvent revêtir un caractère d'injustice sociale pour les uns et d'une hérésie pour d'autres.

## Sources et références :

- Dictionnaire Larousse : Définition éthique
- Wikipédia : [https://fr.wikipedia.org/wiki/Zone\\_%C3%A0\\_trafic\\_limit%C3%A9](https://fr.wikipedia.org/wiki/Zone_%C3%A0_trafic_limit%C3%A9)
- GIEC  
ADEME
- **France Stratégie** : Rapport intitulé "Les incidences économiques de l'action pour le climat", remis à la Première ministre en mai 2023. [Stratégie.gouv](#)
- **Cour des Comptes** : Rapport public annuel 2022, avec une section dédiée au fonctionnement des transports en commun en Île-de-France. [Ccomptes](#)
- **Ministère de la Transition Écologique** : Page dédiée aux Zones à Faibles Émissions (ZFE), détaillant les objectifs et la mise en place de ces zones en France. [Ministere de la Transition Écologique](#)
- **Sénat Français** : Rapport d'information n° 738 (2022-2023) intitulé "Zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) : sortir de l'impasse", publié le 14 juin 2023. [Sénat](#)
- **Ministère de la Transition Écologique** : Dossier de presse du Comité ministériel Qualité de l'air en ville, daté du 19 mars 2024. [Ministere de la Transition Écologique](#)
- **Ministère de la Transition Écologique** : Statistiques sur le parc de véhicules au 1er janvier 2024 dans les territoires ZFE et les territoires de vigilance. [Statistiques Développement Durable](#)
- **Autorité de Régulation des Transports** : Rapport multimodal sur le transport de voyageurs en France, publié en 2024. [Autorité des Transports](#)
- **Association des Maires de France (AMF)** : Rapport sur l'acceptabilité des zones à faibles émissions, publié en 2023. [AMF Medias](#)
- **Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTPF)** : Observatoire de la mobilité 2022 & Attentes du secteur des transports publics, publié en 2022.

L'année 2025 est enfin arrivée, apportant son lot de changements économiques et réglementaires, sans oublier pour certains les marques du temps, comme quelques cheveux blancs. Pourtant, certaines définitions restent immuables, à l'image de celle du mot « éthique » dans le dictionnaire Larousse. Il y est défini comme « l'ensemble des principes moraux ». Associé au domaine professionnel, il désigne alors les valeurs et principes guidant un individu dans l'exercice de son métier. Ces notions, influencées par l'environnement de chacun, varient d'une personne à l'autre et peuvent prêter à interprétation ([Larousse, 2024](#)).

Avec la révolution industrielle, les libertés de déplacement ont augmenté, tout comme les opportunités. Les véhicules individuels se sont démocratisés, entraînant une prolifération de moteurs dont l'impact sur le réchauffement climatique est avéré ([GIEC, 2023](#)). En France, des mesures restrictives ont émergé, limitant voire interdisant la circulation de véhicules fortement polluants. Parmi elles, les Zones à Faibles Émissions (ZFE) et les Zones à Trafic Limité (ZTL) visent à encadrer cette transition. Les véhicules anciens sont de plus en plus exclus des centres urbains. Dès le début de l'année 2025, les propriétaires de véhicules classés Crit'Air 3 se sont vu interdire l'accès à certaines villes comme Paris et Lyon. Si les premiers mois servent d'adaptation, ces restrictions deviendront progressivement contraignantes pour les conducteurs concernés. Face à ces évolutions, une problématique se pose : Comment les nouvelles mesures restrictives de circulation influencent-elles la mobilité des professionnels ?

## Histoire des ZFE et ZTL :

Les Zones à Faibles Émissions (ZFE) et les Zones à Trafic Limité (ZTL) sont des dispositifs mis en place pour réduire la pollution, fluidifier la circulation et améliorer la qualité de l'air dans les grandes villes. Selon [Wikipédia](#), « une ZFE diffère d'une ZTL sur le fait qu'elle repose sur les émissions polluantes des véhicules, tandis qu'une ZTL régule le trafic indépendamment de ces émissions ». La ZFE met ainsi davantage l'accent sur la qualité de l'air et la santé publique.

L'histoire de ces dispositifs remonte à 1972, lors de la conférence de Stockholm, où les premières restrictions ont été expérimentées à Malmö pour limiter la circulation des poids lourds. Contrairement aux idées reçues, la France n'a pas été pionnière en la matière. L'Allemagne, les Pays-Bas et l'Italie ont adopté ces mesures dès les années 2000.

En France, la mise en place des ZFE a été plus tardive, débutant autour des années 2010. Paris a instauré les premières restrictions en 2012, lesquelles se sont progressivement durcies. Les véhicules classés Crit'Air 5 ont été les premiers concernés, suivis des Crit'Air 4. Plus récemment, ce sont les véhicules Crit'Air 3 essences immatriculés entre 1997 et 2005

et diesel immatriculés entre 2006 et 2010 qui voient leur accès restreint dans certaines zones urbaines. Depuis peu, ces nouvelles mesures s'appliquent à des villes comme Paris, Nantes, Grenoble et Lyon.

## Déploiements et intégration dans le quotidien des populations :

Avant d'aborder cette section, il est important de préciser que le déploiement des Zones à Faibles Émissions (ZFE) est assorti de dérogations et peut varier selon les villes. Les principales exemptions concernent notamment les véhicules d'intérêt général (ambulances, secours), ceux du ministère de la Défense, les véhicules bénéficiant de la carte « mobilité inclusion » et les transports en commun à faibles émissions. Ces dérogations sont encadrées par la législation nationale et s'appliquent uniformément sur tout le territoire français ([Service-public.fr, 2024](https://www.service-public.fr)).

L'acceptation de ces mesures par la population reste contrastée. Selon l'ADEME, la communication est une étape essentielle dans la mise en place d'une ZFE. Informer clairement les citoyens sur les objectifs, les bénéfices attendus et les modalités d'application permet de limiter les résistances et de favoriser l'adhésion. En réponse, le gouvernement français a mis en place des dispositifs d'accompagnement pour aider les populations concernées ([ADEME, 2024](https://www.ademe.fr)).

L'instauration des ZFE transforme en profondeur le quotidien des citoyens, en restreignant la circulation des véhicules les plus polluants. Destinées à améliorer la qualité de l'air et à limiter les effets néfastes de la pollution sur la santé publique, ces mesures impactent directement les habitudes de déplacement, les choix économiques et l'organisation urbaine. Pour de nombreux automobilistes, elles impliquent le remplacement de leur véhicule par un modèle plus récent et moins polluant.

Dans les centres urbains, les ZFE encouragent l'adoption de solutions alternatives comme les transports en commun, le covoiturage, le vélo ou la trottinette. Cependant, ces changements nécessitent des infrastructures adaptées et une offre de transport public renforcée pour répondre aux besoins de mobilité des habitants et des travailleurs.

Les bénéfices des ZFE sont multiples. La réduction du nombre de véhicules polluants améliore la qualité de l'air, entraînant une diminution des maladies respiratoires et cardiovasculaires liées à la pollution ([Santé Publique France, 2023](https://www.santepubliquefrance.fr)). La baisse de la circulation

contribue aussi à réduire les nuisances sonores et à rendre les centres-villes plus agréables pour les piétons et les cyclistes. À long terme, ces transformations participent à la transition vers des environnements urbains plus durables et plus sains.

## ZFE création de nouveaux problèmes :

- **Un sentiment d'injustice sociale**

La mise en place des restrictions de circulation soulève un premier point : le sentiment d'injustice sociale qu'elles génèrent. En effet, posséder un véhicule classé Crit'Air 3, 4 ou 5 est souvent révélateur d'une situation économique modeste. De nombreuses personnes, comme les alternants, les retraités ou certains travailleurs, dépendent de leur voiture pour exercer leur activité et subvenir à leurs besoins ([France Stratégie, 2023](#)).

Si l'on peut facilement recommander l'usage des transports en commun, la réalité est plus complexe. Certaines professions nécessitent de traverser les agglomérations quotidiennement, tandis que d'autres personnes, pour des raisons indépendantes de leur volonté, doivent se rendre en ville en voiture. Pour elles, les alternatives comme les transports en commun peuvent s'avérer contraignantes, inadaptées ou tout simplement inexistantes sur certains trajets ([Cour des Comptes, 2022](#)).

- **Une transition vers des véhicules plus verts difficile à financer**

Le second problème réside dans la difficulté de transition vers des véhicules plus écologiques. Si l'État a mis en place des aides financières pour accompagner ce changement, certains dispositifs, comme les malus écologiques, viennent en atténuer l'impact.

Le malus écologique est une taxe basée sur les émissions de CO<sub>2</sub> d'un véhicule : plus il émet de CO<sub>2</sub> par kilomètre, plus le montant du malus est élevé, pouvant atteindre plusieurs dizaines de milliers d'euros pour les modèles les plus polluants ([Service-public.fr, 2024](#)). En parallèle, le malus au poids concerne les véhicules dépassant un certain seuil de masse à vide (actuellement 1,6 tonne). Cette taxe vise à limiter la mise en circulation de véhicules lourds, qui consomment davantage de carburant et génèrent plus d'émissions (Ministère de la Transition écologique, 2024).

Cependant, la tendance actuelle est à l'alourdissement des véhicules, notamment en raison des batteries des modèles électriques et hybrides. Certains en viennent à conclure que plus une voiture est écologique, plus elle est lourde, et donc plus elle est soumise au malus. Pour les ménages modestes et les artisans dont l'activité repose sur un véhicule utilitaire, ces coûts

supplémentaires peuvent représenter un frein majeur à la transition. Malgré les aides existantes, leur accessibilité et leur montant ne suffisent pas toujours à compenser l'impact économique de ce changement (ADEME, 2023).

- **Un déplacement du problème environnemental**

Un troisième enjeu majeur est le risque de déplacement du problème. L'interdiction de circulation dans les grandes agglomérations pourrait entraîner une augmentation du trafic aux abords des villes. Cette hausse de la circulation engendrerait une pollution accrue en périphérie, et dans certaines conditions météorologiques, la pollution pourrait être ramenée au cœur des villes, compromettant ainsi l'objectif initial d'amélioration de la qualité de l'air (Institut National de l'Environnement Industriel et des Risques, 2023).

Un autre point critique concerne l'impact environnemental des véhicules électriques et hybrides. La production de leurs batteries est très polluante, parfois plus que celle des véhicules thermiques classiques. Selon l'ADEME (2023), une citadine électrique équipée d'une batterie de 22 kWh compense son empreinte carbone après environ 20 000 km parcourus, soit environ 2,24 ans d'utilisation pour un conducteur moyen (8 920 km/an). En revanche, un SUV électrique avec une batterie de 100 kWh n'atteindra ce seuil qu'après 100 000 km, soit environ 11,21 ans d'utilisation.

Face à ces constats, il est légitime de se demander si ces restrictions ne conduisent pas à une nouvelle forme de pollution « déguisée », où les bénéfices environnementaux à court terme sont contrebalancés par des externalités négatives à plus long terme (Rapport du GIEC, 2023).

## Perspectives et recommandations :

### **Vers une transition équilibrée : défis et solutions**

La mise en place des restrictions de circulation, comme les Zones à Faibles Émissions (ZFE), va profondément modifier le quotidien et les habitudes de consommation des populations. Si ces mesures visent à améliorer la qualité de l'air et à lutter contre la pollution, elles soulèvent également des préoccupations économiques et sociales.

La France n'est pas le premier pays à adopter ce dispositif, et comme ailleurs, le gouvernement devra faire face à des oppositions et à un mécontentement certain.

Ce mécontentement peut être interprété comme un signal des citoyens demandant davantage de dialogue et de concertation. Une communication claire et accessible est essentielle pour expliquer les objectifs de ces mesures et proposer des solutions adaptées aux travailleurs d'aujourd'hui et de demain.

### **Défis à anticiper**

- **Inégalités sociales et professionnelles**

Les restrictions de circulation pénalisent en premier lieu les ménages modestes et certains travailleurs (artisans, aides à domicile, livreurs...), dont l'activité repose sur l'usage d'un véhicule ancien. Sans alternatives viables ou aides suffisantes, ces mesures risquent d'aggraver les inégalités (France Stratégie, 2023).

- **Accessibilité des alternatives de transport**

Encourager l'usage des transports en commun est pertinent, mais dans certaines zones, l'offre reste insuffisante. Il est essentiel d'investir dans des infrastructures de transport public adaptées, notamment en zone périurbaine et rurale, pour garantir une véritable alternative à la voiture individuelle (Cour des Comptes, 2022).

- **Transition automobile et surcoût financier**

Le coût des véhicules électriques et hybrides reste un frein majeur, malgré les aides de l'État. De plus, le malus écologique et le malus au poids compliquent cette transition. Il est nécessaire d'adapter ces dispositifs pour ne pas pénaliser les ménages contraints de changer de véhicule (UFC-Que Choisir, 2023).

- **Impact environnemental des nouvelles solutions**

Si les véhicules électriques sont moins polluants en circulation, leur fabrication (notamment celle des batteries) reste fortement émettrice en CO<sub>2</sub>. Une réflexion sur la durée de vie des véhicules et sur la promotion d'autres modes de transport (vélo, covoiturage, autopartage) est nécessaire pour éviter une nouvelle source de pollution (ADEME, 2023).

## **Recommandations pour une transition réussie**

- **Renforcer les aides financières et les rendre plus accessibles**
  - Augmenter le montant des primes à la conversion et élargir les critères d'éligibilité pour inclure davantage de ménages et de professionnels.
- **Développer les infrastructures de transport public et doux**
  - Investir dans les transports collectifs en périphérie et en milieu rural.
  - Multiplier les pistes cyclables et les zones de stationnement sécurisées pour vélos et trottinettes.
- **Encourager le covoiturage et l'autopartage**
  - Développer des plateformes locales pour faciliter le partage de véhicules.
  - Mettre en place des incitations fiscales pour les entreprises qui encouragent ces pratiques.
- **Favoriser une transition automobile progressive et réaliste**
  - Adapter le calendrier des restrictions en fonction des capacités réelles de renouvellement du parc automobile.
  - Réévaluer le malus écologique et le malus au poids pour ne pas pénaliser excessivement certains véhicules électriques lourds.

## **Conclusion : un équilibre à trouver**

Un équilibre doit être trouvé entre la protection de l'environnement et la prise en compte des réalités économiques et sociales. Une transition réussie vers une mobilité plus propre ne doit pas seulement reposer sur des interdictions, mais aussi sur un soutien adapté aux ménages et aux professionnels concernés.

Il est encore temps d'agir, d'autant plus que l'échéance pour les véhicules Crit'Air 2 approche. Cette nouvelle étape aura un impact encore plus fort sur le monde professionnel, soulignant l'urgence d'un accompagnement renforcé pour faciliter cette transition sans exclure les populations les plus vulnérables.

