

CONTEXTE

La qualité de l'air s'est fortement améliorée en Île-de-France ces dernières années. Ces améliorations sont dues à plusieurs facteurs conjoints permettant la baisse des émissions : actions publiques, amélioration des technologies, nouvelles réglementations ou encore changement des comportements.

Cependant, malgré cette conséquente amélioration, en 2024 plus de 2,6 millions de Franciliens respiraient un air dont les concentrations de polluants étaient supérieures aux seuils de la nouvelle directive européenne à respecter en 2030 (directive UE 2024/2881). **De plus, la totalité des franciliens est exposée à un air qui ne respecte pas toutes les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), annuelles ou journalières.**

Les Zones à faibles émissions mobilités (ZFE-m) sont reconnues comme une mesure efficace pour lutter contre la pollution atmosphérique liée au trafic routier.

Compte-tenu des incertitudes sur l'avenir des ZFE-m, Airparif a évalué l'impact sur la qualité de l'air à horizon 2030 de 3 scénarios :

- **De la poursuite de la mise en place de la ZFE-m métropolitaine actuelle** (interdiction des véhicules « Crit'Air 3 » et plus anciens) (*résultats publiés en avril 2025, [Evaluation prospective de la qualité de l'air en Île-de-France à l'horizon 2030](#)*)
- **De la suppression de la ZFE-m métropolitaine actuelle**
- **De la poursuite des étapes de restriction de circulation** avec la mise en place d'une interdiction des véhicules « Crit'Air 2 » et plus anciens pour les voitures particulières, véhicules utilitaires légers et deux roues motorisées (hors bus, cars et poids lourds dont la restriction est « Crit'air 3 »)

PRINCIPALES CONCLUSIONS

Les évaluations mettent en évidence que, pour le dioxyde d'azote (NO₂), polluant marqueur du trafic routier, **la suppression de la ZFE métropolitaine actuelle (interdiction des véhicules « Crit'Air 3 » et plus anciens) impliquerait des dépassements conséquents des niveaux de NO₂ par rapport au seuil de la valeur limite à respecter en 2030 (20 µg/m³).**

Ainsi en 2030, **la suppression de la ZFE-m actuelle exposerait 40 000 Franciliens supplémentaires à un dépassement de la valeur limite à respecter en 2030, dont 30 000 habitants de la métropole du Grand Paris** par rapport à une situation avec le maintien de la ZFE-m actuelle (**130 000 habitants contre 100 000 habitants de la métropole exposés avec une ZFE-m « Crit'air 3 »**).

A l'inverse, **le renforcement de la ZFE-m métropolitaine aux véhicules « Crit'Air 2 » permettrait de significativement réduire l'exposition des métropolitains à la valeur limite à respecter en 2030 en NO₂.** Uniquement 5 000 métropolitains seraient exposés à un dépassement, soit une baisse de 96% de la population exposée par rapport au scénario de ZFE-m actuelle.

Concernant le seuil recommandé par l'**OMS** (10 µg/m³, seuil permettant actuellement de réduire au maximum l'impact sur la santé de la pollution de l'air), le renforcement de la ZFE métropolitaine aux véhicules « Crit'Air 2 » par rapport à la ZFE-m actuelle permettrait à **600 000 métropolitains en plus d'habiter dans une zone respectant la recommandation de l'OMS**.

Par ailleurs, ces travaux estiment que la suppression de la ZFE-m reporterait de 2 ans la conformité de la région Île-de-France vis-à-vis du respect de la valeur limite annuelle actuelle en dioxyde d'azote de la directive 2008/50/CE.

LES CLÉS POUR COMPRENDRE LA ZFE DE LA MGP

En 2022, le trafic routier est le premier contributeur aux émissions de d'oxydes d'azote (NO_x) sur la Métropole du Grand Paris (51% des émissions totales).

La ZFE-m est un des leviers les plus efficaces pour réduire les émissions d'oxydes d'azote associées au trafic routier.

Une ZFE-m restreint la circulation des véhicules les plus polluants, dans un périmètre déterminé, à savoir l'intérieur de l'A86, en se basant sur leurs émissions déterminées grâce à la classification Crit'Air. Cette nomenclature se base sur les normes Euro : les véhicules récents, soumis à des normes d'émissions plus restrictives, émettent moins de polluants de l'air que les véhicules plus anciens lors de la combustion de carburant.

Ainsi, une ZFE-m réduit les impacts du trafic routier en :

- **Accélérant le renouvellement du parc de véhicules les plus anciens**, grâce à des incitations financières à l'achat d'un véhicule plus récent et moins émetteur, et au développement d'infrastructures comme la création de bornes de recharge pour véhicules électriques
- **Encourageant au report vers d'autres moyens de transport plus vertueux** (vélo, transports en commun, covoiturage)

Il faut noter que la **mise en œuvre d'une ZFE-m agit en synergie avec d'autres actions mobilités** (augmentation des bornes de recharge électriques, augmentation de l'offre d'accès aux transports en commun etc.)

Airparif a réalisé en 2024 une [évaluation à postériori](#) de la ZFE-m depuis sa mise en place en 2017, et a quantifié la part attribuable à la ZFE-m sur l'évolution des émissions au sein du territoire francilien :

- Entre 2023 et 2017, la baisse des émissions de NO_x a été de 42%. **Sans la mise en place de la ZFE, cette baisse n'aurait été que de 36%.**

LA SITUATION POUR LES PARTICULES

L'impact de la ZFE-m MGP sur la réduction des émissions est importante pour les oxydes d'azote émis par le trafic routier mais **limité** pour les **particules PM_{10} et $\text{PM}_{2.5}$** étant donnée :

- **L'importante contribution de l'abrasion** (routes, pneus, freins) dans les émissions de particules du trafic routier (78% des émissions de PM_{10} du trafic routier de la MGP en 2022 sont issues de l'abrasion). Cette forte part est notamment liée à l'amélioration technologique apportée par les filtres à particules, diminuant l'impact des émissions liées à l'échappement.
- **Les émissions liées à l'abrasion ne sont pas considérées dans les normes Euros** actuelles et ne sont ainsi pas réduites par le renouvellement technologique des véhicules. Les nouvelles Euro 7 devraient proposer une classification prenant en compte les émissions liées à l'abrasion.

Ainsi la baisse de l'impact du trafic routier sur les particules nécessite des actions complémentaires visant à **réduire le volume de trafic, qui n'est pas l'objectif premier des ZFE-m.**

COMMENT ONT ÉTÉ OBTENUS CES RÉSULTATS ?

Les données d'entrée utilisées dans l'évaluation prospective de la qualité de l'air à l'horizon 2030 précédemment réalisée sont détaillées dans le rapport « Evaluation prospective de la qualité de l'air en Île-de-France à l'horizon 2030 » d'avril 2025.

Hormis pour le parc de véhicules du transport routier spécifique à chaque scénario, les hypothèses sont identiques pour les trois scénarios (prise en compte des réglementations et politiques publiques engagées ou décidées en juillet 2025).

Concernant le scénario avec la mise en place d'une interdiction des véhicules « Crit'Air 2 » et plus anciens pour les voitures particulières, véhicules utilitaires légers et deux roues motorisées, **les hors bus, cars et poids lourds ne sont pas concernés par l'interdiction de circuler compte tenu notamment de l'intérêt des transports en commun pour limiter l'utilisation des véhicules particuliers et du peu d'alternative au carburant Diesel pour les Poids lourds. Toutefois, ces derniers ont une restriction de circulation pour les véhicules affichant des « Crit'air 3 » et plus anciens.**

Enfin, il faut noter que les résultats de cette évaluation constituent des ordres de grandeur du potentiel théorique de réduction des émissions et ainsi, ils ne peuvent pas se substituer à une étude de faisabilité ZFE-m.