

# Le projet de loi climat fait la chasse aux véhicules les plus polluants

Le projet de loi climat prévoit de nouvelles zones à faibles émissions dans les grandes métropoles d'ici fin 2024 pour lutter contre la pollution émise par le trafic routier. Le texte interdit aussi la vente des voitures les plus polluantes pour 2030.

[Actu-Environnement.com](https://www.actu-environnement.com) | 25 février 2021 | [Rachida Boughriet](#) |

<https://www.actu-environnement.com/ae/news/projet-loi-climat-automobiles-zones-faibles-emissions-fin-vente-voitures-polluantes-transports-collectifs-37112.php4#xtor=ES-6>

Issu des travaux de la [Convention citoyenne pour le climat](#), le projet de loi climat, présenté le 10 février, prévoit des mesures pour promouvoir les alternatives à la voiture individuelle et la transition vers un parc de véhicules « plus propres ».

## Des nouvelles zones à faibles émissions dans les grandes villes

L'article 27 du [projet de loi](#) étend l'obligation de mise en place des [zones à faibles émissions mobilité \(ZFE\)](#) aux agglomérations métropolitaines de plus 150 000 habitants d'ici le 31 décembre 2024. La loi d'orientation des mobilités a rendu obligatoire la création de telles zones dans les territoires en dépassement des valeurs limites de qualité de l'air. Dans ces zones, l'accès est interdit aux véhicules jugés trop polluants au regard de leur classification Crit'Air. Dès le 1er janvier 2023, seront exclus les véhicules diesel antérieurs au 31 décembre 2000 et les véhicules à essence antérieurs au 31 décembre 1996 (vignette Crit'Air 5), prévoit le texte. Ceux disposant des vignettes Crit'Air 3, 4, 5 seront tous interdits de circulation en 2025. La France comptera environ 45 ZFE d'ici fin 2024, contre actuellement une dizaine.

L'article 28 du projet de loi prévoit aussi d'expérimenter, pendant trois ans, la mise en place de voies réservées à certaines catégories de véhicules (transports collectifs, taxis, covoiturage, véhicules à très faibles émissions) sur les autoroutes et les routes express du réseau routier national et du réseau routier départemental desservant les ZFE.

L'Association nationale pour le développement de la mobilité électrique ([Avere-France](#)) estime que les ZFE « devraient également être accompagnées de stratégies de déploiement d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques afin d'accélérer le verdissement du parc automobile en milieu urbain ». L'Avere juge aussi que le texte « peut aller plus loin », en « encourageant la transition des deux-roues ». Ces derniers « peuvent représenter une solution de mobilité particulièrement appropriée aux agglomérations concernées par les ZFE. Il apparaît donc intéressant de renforcer ce principe par des incitations aujourd'hui absentes du projet de loi », a ajouté l'Avere.

## Interdiction de la vente des voitures les plus polluantes en 2030

L'article 25 du texte fixe un objectif de [fin de vente](#), en 2030, des voitures particulières émettant plus de 95 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre (gCO<sub>2</sub>/km), mesurés selon l'ancien cycle d'homologation NEDC (nouveau cycle européen de conduite). Ne pourront donc être vendues que les voitures électriques et hybrides. Cette disposition prévoit en effet que, d'ici le 1er janvier 2030, les actions des pouvoirs publics tendront à ce que les voitures propres « représentent a minima 95 % » des ventes de voitures particulières neuves.

De son côté, la Convention citoyenne pour le climat préconisait d'interdire dès 2025 la commercialisation des véhicules émettant plus de 110 gCO<sub>2</sub>/km et 90 gCO<sub>2</sub>/km en 2030, rappellent les ONG du [Réseau Action Climat](#) (RAC). « Le Gouvernement évacue le seuil proposé par les citoyens

pour 2025. De plus, l'interdiction demandée par les citoyens se transforme en un objectif fixé pour l'action des pouvoirs publics », critique le RAC.

La Convention citoyenne proposait aussi des prêts à taux zéro, avec la garantie de l'État, pour l'achat d'un véhicule peu émetteur. Mais cette disposition ne figure pas dans le texte, regrette aussi le RAC. « *Le Gouvernement préfère lui substituer un dispositif existant : le [microcrédit](#), trop faiblement doté pour réduire le reste à charge des ménages modestes et inadapté pour lever les obstacles qui freinent l'achat de véhicules propres (déploiement laissé à l'appréciation des établissements de crédit, avance de frais nécessaire, taux d'intérêt élevé)* », déplore le RAC.

## **Favoriser le report de la voiture vers les transports collectifs**

Le mot vélo est totalement absent du projet de loi climat.  
La Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB)

L'article 26 du projet de loi prévoit aussi de favoriser le report modal de la voiture vers les transports collectifs en entrée de ville, en intégrant le développement des parkings-relais dans les objectifs des plans de mobilité élaborés par les collectivités territoriales. Il permet aussi au maire de réserver certaines places de stationnement pour les usagers des transports en commun.

L'article 29 prévoit également que les régions, dans la fixation des tarifs des [services de transport ferroviaire](#) de voyageurs d'intérêt régional (TER), doivent veiller à proposer des tarifs permettant de favoriser l'usage des transports collectifs par rapport aux transports individuels. « *L'objectif est de généraliser les mesures tarifaires attractives déjà pratiquées par certaines régions pour rendre l'usage du train financièrement intéressant en comparaison de la voiture, tout en laissant la liberté aux régions d'en fixer les modalités* », explique le Gouvernement dans l'exposé des motifs du texte.

De son côté, la [Fédération française des usagers de la bicyclette \(FUB\)](#) regrette que « *le mot vélo est totalement absent* » du projet de loi climat et appelle les parlementaires à rectifier le tir. « *La Convention citoyenne pour le climat a exprimé la volonté d'offrir des alternatives crédibles à la voiture individuelle, notamment en rendant l'usage du vélo simple et sécurisé* », rappelle pourtant la FUB.

**[Rachida Boughriet, journaliste, Rédactrice spécialisée](#)**

© Tous droits réservés Actu-Environnement Reproduction interdite sauf [accord de l'Éditeur](#) ou [établissement d'un lien préformaté](#) [37112] / [utilisation du flux d'actualité](#).