

Click to prove
you're human



Critere 3 paris 2025

Cette nouvelle étape de la ZFE métropolitaine s'accompagne d'une mise en place progressive du dispositif, avec un pass de 24 jours accordé aux véhicules Crit'Air 3. Initié en 2015 par la Ville de Paris, la Zone à faibles émissions parisienne est désormais sous compétence métropolitaine. Au 1er janvier 2025, la restriction de circulation des véhicules Crit'Air 3 entre en vigueur sur l'ensemble du territoire métropolitain, y compris le boulevard périphérique et les bois de Vincennes et de Boulogne. Ces véhicules bénéficieront toutefois d'un « pass 24 heures » pendant 24 jours par an pour circuler librement dans la ZFE, en plus des week-ends, a annoncé la métropole. Ils seront aussi dispensés de contrôle pendant un an.
Sont classées Crit'Air 3 les voitures à essence immatriculées avant 2006 et les véhicules diesel immatriculés avant 2011. A savoir : l'instauration de la Zone à faibles émissions métropolitaine a été rendue obligatoire par la Loi d'orientation des mobilités de décembre 2019. Son périmètre est délimité par l'autoroute A86 (A86 exclue). De plus, la loi Climat et résilience du 22 août 2021 a transféré au président de la Métropole du Grand Paris les compétences et prérogatives liées à la ZFE. Quels véhicules ont le droit de rouler à Paris et dans la Métropole du Grand Paris aujourd'hui ? Obtenir la vignette Crit'Air Pour pouvoir rouler dans Paris, comme dans toute la ZFE métropolitaine, une vignette Crit'Air est obligatoire. Pour obtenir votre vignette "Certificat qualité de l'air" il vous suffit de vous rendre sur cette page muni du certificat d'immatriculation de votre véhicule. A partir du 1er janvier 2025, les règles de la ZFE s'appliquent de manière uniforme : les véhicules catégorisés Non classés, Crit'Air 5, Crit'Air 4 et Crit'Air 3 ne peuvent pas rouler dans l'ensemble du territoire compris à l'intérieur de l'autoroute A86 (à l'exclusion de celle-ci) aux jours et horaires suivants : Pour les bus, les cars et les poids lourds : 7 jours sur 7, entre 8h et 20h. Pour les véhicules particuliers, les véhicules utilitaires légers, les deux roues, les tricycles et les quadricycles à moteur : du lundi au vendredi de 8h à 20h – exceptés les jours fériés. L'apposition de la vignette Crit'Air est obligatoire pour circuler dans une ZFE (sauf pour les véhicules non classés). Un période pédagogique est prévue par la Métropole pour l'année 2025. Qu'est-ce qu'une ZFE ? Parmi les actions efficaces pour réduire les émissions du trafic routier, la Zone à faibles émissions mobilité (ZFE), telle qu'il en existe près de 250 en Europe et dans d'autres villes dans le monde (Rapport ADEME – SepL2020), vise à limiter l'accès des véhicules les plus polluants au centre des agglomérations. Les études d'impact réalisées dans le cadre du Plan de protection de l'atmosphère d'Île-de-France 2018-2025 ont montré que cette mesure est parmi les plus efficaces et les plus rapides pour réduire les émissions du trafic routier. La ZFE vise à restreindre progressivement la circulation des véhicules les plus polluants selon leur vignette Crit'Air et par conséquent, à Diminuer les émissions de polluants atmosphériques liées au trafic routier (oxydes d'azote NOx, particules fines PM10 et PM2,5 et composés organiques volatils) : Diminuer les concentrations de polluants atmosphériques ; Réduire le nombre de personnes exposées à des concentrations supérieures aux valeurs réglementaires ou aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé ; Inciter à l'usage des mobilités douces. Cette mesure contribue également à une légère baisse des émissions de CO2, gaz qui contribue au réchauffement climatique. De la ZFE parisienne à la ZFE métropolitaine Un cadre métropolitain affirmé par la Loi d'orientation des mobilités La loi du 24 décembre 2019 a rendu obligatoire l'instauration d'une Zone à faibles émissions mobilité dans les collectivités et intercommunalités ne respectant pas les normes de qualité de l'air. Cela concerne toutes les villes incluses dans la ZFE métropolitaine, délimitée par le périmètre de l'autoroute A86, dont la Ville de Paris. En décembre 2020, la Métropole du Grand Paris a acté le renforcement de la ZFE métropolitaine, avec une interdiction des véhicules à vignette Crit'Air 4 à partir du 1er juin 2021. La ZFE parisienne s'inscrit donc désormais dans une démarche de coopération à l'échelle métropolitaine. A compter du 1er juin 2021, un seul niveau d'interdiction est entré en vigueur sur tout le territoire délimité par l'autoroute A86, avec une restriction de circulation des véhicules « Non classés », « Crit'Air 5 », et Crit'Air 4 ». Alors que la Métropole exerçait jusqu'alors un rôle de coordinateur de projet dans le périmètre de l'A86, l'article 119 de la loi « Climat et Résilience » du 22 août 2021 a acté le transfert, des maires au président de la Métropole, des compétences et prérogatives liées à la ZFE. Désormais, la Métropole est donc en maîtrise d'ouvrage de la gestion opérationnelle de la ZFE, qu'il s'agisse du calendrier et des modalités de mise en œuvre des prochaines étapes. C'est donc elle qui a instauré la restriction d'accès à la ZFE au véhicules Crit'Air 3 en janvier 2025. Questions-réponses Dans Paris une source majeure de pollution de l'air est le transport (source : Airparif, 2019). 61% des émissions de NOx (en 2017) : le trafic routier est la principale source de pollution pour ce composé- 29% des émissions de PM 10 (en 2017)- 26% des émissions de PM 2,5 (en 2017)La Ville ne peut agir que dans les secteurs sur lesquels elle a compétence, la circulation en fait partie. Cependant, Paris même bien d'autres actions d'amélioration de la qualité de l'air, sur le chauffage au bois, les émissions des bateaux …En savoir plus sur les actions menées par la Ville de Paris pour améliorer la qualité de l'air Il existe près de 250 zones à faibles émissions en Europe. Les premières ont été mises en place en Suède dès 1996.La Loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 a rendu obligatoire l'instauration d'une ZFE dans les collectivités et intercommunalités ne respectant pas les normes de qualité de l'air. Si les dispositions sont variables en matière d'interdiction et de périmètre concerné, l'objectif recherché est partout le même : réduire la pollution atmosphérique. C'est une affirmation qui doit être fortement relativisée selon une étude de l'ONG Transport & Environnement qui invite à considérer l'ensemble de la durée de vie du véhicule.Si la consommation de carburant d'un véhicule diesel est plus faible que celle d'un véhicule essence (en moyenne 6,07 L/100km contre 7,31 L/100 km), un litre de gazole émet environ 2,6 kg de CO2 contre 2,3 kg pour un litre d'essence. Ainsi, en bilan et à l'échelle locale, un véhicule diesel émet moins de CO2 qu'un véhicule essence (15,8 kg CO2 / 100 km contre 16,8 kg CO2 / 100 km).La fabrication d'un moteur diesel émet davantage de CO2 que celle d'un moteur essence, le raffinage pour produire du diesel est également plus énergivore que pour produire de l'essence. Transport & Environnement conclut que sur toute sa durée de vie un véhicule diesel émet en moyenne moins de 10 % de CO2 en plus qu'un véhicule essence. Tout véhicule a un impact sur l'environnement, lors de sa construction, de son usage et de sa fin de vie.Sur l'ensemble de son cycle de vie, la consommation énergétique d'un véhicule électrique est globalement proche de celle d'un véhicule diesel, et de 20% inférieure à celle d'un véhicule essence, si l'on prend en compte la production de l'énergie nécessaire pour extraire les métaux qui la composent et recharger ses batteries en utilisation. (avis de l'ADEME, les potentiels du véhicule électrique, 2016)En 2020 dans l'Union Européenne, une voiture électrique moyenne émet environ 90 gCO2/km sur sa durée de vie, tandis qu'une voiture diesel émet 234 gCO2/km et une voiture à essence 253 gCO2/km. Sur la durée de vie du véhicule, cela représente respectivement 20 tonnes, 53 tonnes et 57 tonnes de CO2. En moyenne en 2020 dans l'Union Européenne, un véhicule électrique émet donc environ 2,7 fois moins de CO2 qu'une voiture thermique diesel ou essence. Lorsque la batterie est produite avec une électricité décarbonée – ce qui est le cas en France avec l'électricité d'origine nucléaire -, l'impact des voitures électriques diminue encore (86 g/km soit 2,7 à 3,0 fois moins qu'un véhicule thermique diesel ou essence). (Etude « Les voitures électriques sont-elles propres ? Analyse en cycle de vie des émissions de CO2 des voitures électriques », Transport en Environnement, 2020).Du point de vue de la qualité de l'air, le véhicule électrique n'émet aucun polluant à l'échappement, mais comme les véhicules thermiques, il contribue aux émissions de particules, du fait de l'abrasion des routes, des pneus et des freins : à Paris, l'abrasion est à l'origine de 27% des émissions du trafic routier pour les PM10, de 52% des émissions du trafic routier pour les PM2.5. Le trafic routier représente 29% des émissions de PM10 et 26% des émissions de PM2.5. (bilan des émissions parisiennes 2017, Airparif, 2020) S'abonner à la newsletter de paris.fr Default Confirmation Text Settings Text Html S'abonner à l'alerte circulation de paris.fr Default Confirmation Text Settings Text Html Lors du 3e comité ministériel pour la qualité de l'air du 19 mars 2024, le ministre de la Transition écologique a confirmé l'amélioration continue de la qualité de l'air dans les principales agglomérations françaises et les conséquences induites sur les zones à faibles émissions (ZFE) existantes ou futures.Les obligations en matière de ZFE s'allègent en fonction des agglomérations de Marseille, Rouen et Strasbourg, qui n'affichent plus de dépassement régulier des seuils réglementaires de qualité de l'air. Elles ne sont plus tenues de poursuivre la mise en œuvre du calendrier légal qui prévoyait la restriction de circulation des automobiles Crit'air 3 au 1er janvier 2025.Au total, 40 agglomérations sont désormais placées en « territoires de vigilance ». Les 2 agglomérations de Paris et Lyon sont toujours soumises aux obligations afférentes aux « territoires ZFE effectifs » en raison de leur dépassement régulier des seuils limites.Territoires ZFE effectifs et territoires de vigilanceLes zones à faible émission visent à diminuer l'impact de la pollution de l'air induite par le trafic routier sur la santé. La mise en œuvre de cette mesure est progressive et déterminée par les niveaux locaux de qualité de l'air.La loi Climat et Résilience de 2021 prévoit la mise en place de ZFE d'ici le 1er janvier 2025 dans toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants ou les valeurs de qualité de l'air recommandées par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) sont dépassées. 42 agglomérations sont concernées.Seules les agglomérations qui connaissent des dépassements réguliers des seuils réglementaires doivent respecter un calendrier de restrictions qui conduira à restreindre la circulation des automobiles Crit'air 3 au 1er janvier 2025 : Paris et Lyon sont concernées.Territoires ZFE effectifsLes agglomérations qui dépassent de manière régulière les seuils réglementaires de qualité de l'air sont des territoires ZFE effectifs (Paris et Lyon) : elles doivent respecter le calendrier législatif dont la prochaine échéance prévoit des restrictions pour les voitures diesel de plus de 14 ans et les voitures essence de plus de 19 ans au 1er janvier 2025 (Crit'Air 3).Territoires de vigilanceLes agglomérations qui respectent les seuils réglementaires de qualité de l'air, mais présentent des niveaux de pollution supérieurs aux valeurs recommandées par l'OMS sont des territoires de vigilance. Elles se répartissent en 2 catégories :Les agglomérations qui n'ont pas encore mis de règles en place (30 agglomérations) ; elle doivent restreindre la circulation, avant le 1er janvier 2025, des voitures immatriculées avant le 31 décembre 1996 et/ou des véhicules utilitaires légers immatriculés avant le 30 septembre 1997/et/ou des poids lourds immatriculés avant le 30 septembre 2001 ;Les agglomérations dans lesquelles des ZFE existent déjà (10 agglomérations) : elles ont toutes au moins mis en place ou prévu les restrictions minimales prévues par la loi et n'ont plus d'obligation de renforcer leurs restrictions actuelles.A savoir: Le système des ZFE s'appuie sur le dispositif des vignettes Crit'air (ou certificat qualité de l'air) qui permet de classer les véhicules en fonction de leurs émissions polluantes en particules fines et oxydes d'azote. Cette vignette est obligatoire pour circuler dans les zones à faibles émissions instaurées par les collectivités, ou pour circuler lorsque le préfet instaure la circulation différenciée lors d'épisodes de pollution. Vous pouvez la commander en ligne.A noter Les zones à faibles émissions existent dans 13 autres pays européens (Allemagne, Angleterre, Autriche, Belgique, Danemark, Écosse, Espagne, Grèce, Pays-Bas, Italie, Portugal, République Tchèque, Suède) et pour certains depuis plus de 20 ans. En résumé : L'interdiction des véhicules Crit'Air 3 est prévue à Paris, Lyon, Grenoble et Strasbourg à partir du 1er janvier 2025 L'interdiction prévue pour 2025 à Marseille et Rouen a été annulée et donc reportée Reims prévoit de les interdire vers 2029 Pour les autres villes, aucune interdiction n'est actuellement en place ou prévue Voici un tableau récapitulatif des restrictions de circulation pour les véhicules Crit'Air 3 dans les principales agglomérations françaises : VilleCrit'Air 3 interdit ?AmiensnonAngersnonAnnecynonAnnemassenonAvignonnonBayonnenonBéthunenonBordeauxnonBrestnonCaennonChambérynonClermont-FerrandonDijonnonDouai LensonDunkerquonGrenobleprévue pour 2025Le HavrenonLe MansnonLilleonLimogesnonLyonprévue pour 2025Marseille Aix-en-ProvencenonMetznonMontpelliernonMulhousenonNancynonNantesnonNicononNimesnonOrléansnonParisprévue pour 2025PaunonPerpignannonReimsnonRennesnonRouennonSaint-ÉtiennesonSaint-NazairenonStrasbourgprévue pour 2025ToulonnonToulousenonToursnonValenciennesnonListe des ZFE avec interdiction des véhicules classés Crit'Air3 Le niveau de classement Crit'Air 3 correspond aux véhicules qui répondent à des normes d'émissions polluantes intermédiaires. Ces véhicules, généralement diesel ou essence, sont classés selon leur niveau de pollution, le Crit'Air 3 étant attribué à ceux qui ont été immatriculés entre 2006 et 2010 pour les essences. Pour déterminer si votre véhicule est classé Crit'Air 3, suivez nos explications détaillées pour connaître votre classement Crit'Air. En résumé, voici comment vous pouvez savoir votre classement Crit'Air : Consultez votre carte grise pour trouver les informations essentielles : date de première immatriculation, type de carburant et norme Euro. Utilisez ces données pour vous référer au tableau de classification Crit'Air officiel Remarque : si vous avez déjà commandé votre vignette Crit'Air, la couleur de celle-ci indique directement votre classement. L'interdiction des véhicules Crit'Air 3 est prévue à Paris, Lyon, Grenoble et Strasbourg à partir du 1er janvier 2025 Pour les autres villes, aucune interdiction n'est actuellement en place ou prévue. Pour en savoir plus, cliquez sur le logo de votre ville : Pour obtenir une vignette Crit'Air, vous devez aller sur le site officiel dédié à la délivrance de ces vignettes. Voici les étapes à suivre : Accédez au site officiel : Rendez-vous sur le site certificat-air.gouv.fr. Remplissez le formulaire en ligne : Vous devrez fournir des informations sur votre véhicule, notamment son numéro d'immatriculation, sa date de première immatriculation, et son type de carburant. Effectuez le paiement : Le coût de la pastille Crit Air est de quelques euros, incluant les frais d'envoi. Vous pourrez régler en ligne par carte bancaire. Recevez votre vignette : Une fois votre demande validée, la vignette vous sera envoyée par courrier à l'adresse que vous aurez indiquée. Cette méthode en ligne est rapide et sécurisée, vous permettant d'obtenir votre vignette Crit'Air sans vous déplacer. Tout savoir sur la vignette Crit'Air Lors d'un pic de pollution, les restrictions de circulation pour les véhicules Crit'Air 3 peuvent être renforcées temporairement, même dans les zones où ils sont habituellement autorisés. Ces mesures sont prises par les autorités locales et peuvent varier selon la gravité de l'épisode de pollution. Consultez les informations diffusées par votre préfecture ou mairie pour connaître les restrictions en vigueur pendant ces périodes exceptionnelles. Si votre véhicule Crit'Air 3 est interdit de circulation, plusieurs alternatives s'offrent à vous. Vous pouvez opter pour les transports en commun, le covoiturage, ou l'utilisation de véhicules en libre-service si disponibles dans votre ville. L'achat ou la location d'un véhicule moins polluant (électrique, hybride ou Crit'Air 1) peut également être envisagé. Certaines collectivités proposent des aides financières pour faciliter le remplacement de votre véhicule. Des exceptions à l'interdiction des véhicules Crit'Air 3 existent dans certaines ZFE. Elles concernent généralement les véhicules d'urgence, de police, de pompiers, ainsi que certains véhicules de service public. Dans certains cas, des dérogations peuvent être accordées pour les professionnels ou les personnes à mobilité réduite. Vérifiez auprès de votre collectivité locale pour connaître les exceptions spécifiques à votre zone. La circulation d'un véhicule Crit'Air 3 dans une zone où il est interdit est passible d'une amende. Le montant de cette amende peut varier, mais il s'élève généralement à 68 euros pour les véhicules légers et 135 euros pour les poids lourds. Des contrôles peuvent être effectués par les forces de l'ordre, et dans certaines villes, des systèmes de vidéo-verbalisation sont mis en place pour détecter les infractions. La classification Crit'Air 3 peut avoir un impact négatif sur la valeur de revente de votre véhicule. Avec l'extension des ZFE et les restrictions de circulation croissantes, les acheteurs potentiels peuvent être moins intéressés par les véhicules Crit'Air 3. Cette dépréciation est particulièrement marquée dans les grandes agglomérations où les restrictions sont déjà en place ou prévues. Considérez cet aspect si vous envisagez de vendre votre véhicule dans un futur proche.