

Les ZFE

ou l'art de l'équilibre

entre contraintes juridiques et réalité politique

MICHAËL DAVID

Introduites par la LOM¹ pour lutter contre la pollution atmosphérique, les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) présentaient au départ un caractère facultatif sauf dans les agglomérations et communes où les normes de qualité de l'air étaient dépassées de manière régulière. C'est ainsi que les villes de Paris, Lyon, Toulouse, Grenoble et Aix-Marseille ont dû peu ou prou hâter leur mise en place.

Puis, la loi Climat et résilience² a rendu obligatoire leur création dans quelques 43 agglomérations de plus de 150 000 habitants, avant le 31 décembre 2024. Non seulement les mesures de restriction se renforcent mais elles s'accompagnent de sanctions allant jusqu'à interdire la circulation des véhicules les plus polluants selon un agenda habilement planifié.

C'est ainsi qu'en fonction de l'âge des véhicules thermiques et de leur motorisation (essence ou diesel), l'interdiction va progressivement se généraliser pour n'autoriser en 2025, selon un système crit'air 3, la circulation des seuls véhicules diesel immatriculés au 1^{er} janvier 2011 et les voitures essence au 1^{er} janvier 2006.

À peine les réflexions commencent-elles à germer dans les différentes agglomérations que les élus et autres services sont interpellés sur

1 | Loi n°2019-428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, JO 26 déc., art. 86.

2 | Loi n°2021-1104 du 22 août 2021, JO 24 août.

les modalités d'application d'un dispositif suscitant réserves et interrogations. On en retiendra deux qui sont liées mais non totalement confondues : juridique et institutionnelle.

D'un point de vue juridique, le juge du Palais Royal s'est montré plutôt circonspect sur les effets des ZFE-m. En effet, dans un arrêt récent du 17 octobre 2022, le Conseil d'État relève que « sur les douze zones administratives de surveillance de la qualité de l'air s'agissant de la concentration en dioxyde d'azote, la valeur limite demeurait dépassée dans dix d'entre elles en 2018 ». Et le juge de considérer que les « feuilles de route ne comportent aucune estimation de l'amélioration de la qualité de l'air qui en est escomptée, ni aucune précision concernant les délais prévus pour la réalisation de ces objectifs ».

Sur le plan institutionnel, et malgré ces réprimandes, l'approche se veut prudente et attentionnée comme si le spectre des « gilets jaunes » avait marqué durablement les esprits. Il est vrai qu'à terme un peu moins de trente millions d'automobilistes de la périphérie (particuliers et entreprises) seraient privés de rouler dans nos agglomérations et métropoles.

L'Assemblée nationale et le Sénat n'ont pas tardé à s'emparer du sujet avec, dès l'été 2022, la création de plusieurs missions flash ou autres missions d'information. Les réflexions et recommandations fusent « pour

développer un travail d'acceptabilité sociale » et accompagner le changement. On phosphore sur les primes, bonus et autres aides en direction des ménages (modestes), entreprises et artisans. Et on reste discret sinon silencieux sur les mécanismes de sanctions à l'étude pour le second semestre 2024³.

Du côté de l'exécutif, le gouvernement développe des efforts de communication, de pédagogie et de dialogue et un recours accru à la « comitologie » avec la mise en place d'un comité ministériel de suivi, d'un comité de concertation et la nomination toute récente d'un coordinateur national des ZFE-m.

Concomitamment, un décret de décembre 2022 ménage les susceptibilités et anticipe les demandes de dérogation des collectivités si elles peuvent démontrer que « les actions mises en place permettent d'atteindre des concentrations en dioxyde d'azote inférieures ou égales à 10 µg/m³ sur l'ensemble des stations fixes de mesures de la qualité de l'air de l'agglomération ou pour au moins 95 % de la population de chaque commune de l'agglomération ».

À l'aune de la date butoir de 2025, on voit les collectivités opter pour un assouplissement du calendrier, préférant privilégier un scénario pédagogique au détriment d'un scénario volontariste. Sont désormais évoqués 2028, 2029 ou 2030. —

3 | Une proposition de loi (rejetée) allant jusqu'à demander leur suppression.