



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Les difficultés persistantes dans la mise en place des ZFE

Question orale n° 1602

Texte de la question

M. Jean-Luc Lagleize attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur les imprécisions réglementaires qui persistent autour de la mise en place des ZFE (zones à faibles émissions) et sur les difficultés induites, notamment pour Toulouse Métropole. En effet, la métropole de Toulouse prévoit une mise en place imminente de sa ZFE. Celle-ci s'étend sur les trois quarts de la commune, dont la rocade ouest, interne à la ville de Toulouse ainsi qu'à une petite partie de Colomiers et Tournefeuille, soit un périmètre de 72 km². Par ailleurs, les restrictions de circulations sont prévues 24 h sur 24 et 7 jours sur 7. Si la loi d'orientation des mobilités expose bien que les collectivités concernées par la mise en place d'une ZFE-m disposent d'une totale liberté dans la définition des modalités de restriction de circulation, certaines villes ont adopté des mesures de transition plus progressives que d'autres. À Paris, l'interdiction des véhicules polluants dans la ZFE n'est valable qu'en semaine, de 8 h à 20 h. Par ailleurs, une dérogation est possible pour les véhicules de collection, ce qui est aussi le cas à Grenoble ou encore à Strasbourg. À Strasbourg, l'Eurométropole a décidé de mettre en place un dispositif permettant aux usagers ne disposant pas de véhicule agréé d'accéder néanmoins à la ZFE, de façon ponctuelle, en cas de nécessité. Cette mise en place des ZFE laissée à la libre appréciation des collectivités territoriales génère des interprétations visiblement diversifiées, entraînant à la fois des difficultés pour les communes à connaître leurs prérogatives et une acceptation sociale compliquée. De nombreuses questions se posent sur le périmètre, les véhicules visés, les jours et les heures d'exclusion. Le décret d'application de la loi LOM a été annoncé en septembre 2021 mais il n'est toujours pas paru à ce jour. Dès lors, M. le député voudrait connaître la date de publication envisagée du décret d'application et son contenu. Il souhaiterait également entendre ses recommandations en matière de modalités d'application pour les décideurs locaux afin d'installer les ZFE dans les métropoles de façon progressive, mesurée et socialement acceptée.

Texte de la réponse

DIFFICULTÉS PERSISTANTES DANS LA MISE EN PLACE DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS

M. le président. La parole est à M. Jean-Luc Lagleize, pour exposer sa question, n° 1602, relative aux difficultés persistantes dans la mise en place des zones à faible émission

M. Jean-Luc Lagleize. Ma question, qui s'adresse au ministre délégué en charge des transports, porte sur les imprécisions réglementaires qui persistent autour de la mise en place des zones à faibles émissions (ZFE) et sur les difficultés qu'elles induisent pour les collectivités.

Toulouse Métropole prévoit d'instaurer de manière imminente sa propre ZFE. Celle-ci s'étend sur les trois quarts de la commune dont la rocade ouest, interne à la ville, ainsi qu'une petite partie de Colomiers et de Tournefeuille, soit un périmètre global de 72 kilomètres carrés. Par ailleurs, les restrictions de circulation dans cette ZFE sont prévues vingt-quatre heures sur vingt-quatre et sept jours sur sept.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) de décembre 2019 précise bien que les collectivités locales concernées par la mise en place d'une ZFE disposent d'une totale liberté dans la définition des modalités de restriction de circulation, et nous constatons que certaines villes ont adopté des mesures de transition plus progressives que d'autres.

À Paris, qui concentre pourtant une pollution très importante, l'interdiction des véhicules polluants dans la ZFE ne s'applique qu'en semaine et de huit heures à vingt heures ; en outre, les véhicules de collection bénéficient d'une dérogation, ce qui est aussi le cas à Grenoble – ville particulièrement polluée – ou encore à Strasbourg, où l'eurométropole a également instauré un dispositif permettant aux usagers qui ne disposent pas d'un véhicule agréé d'accéder à la ZFE, de façon ponctuelle, en cas de nécessité. La libre appréciation des collectivités territoriales génère donc des interprétations très diverses, ce qui rend difficile pour les communes de connaître leurs prérogatives et compromet parfois l'acceptation sociale de ces zones.

De nombreuses questions se posent concernant leur périmètre, les véhicules visés, les jours et heures d'exclusion. Le décret d'application de la loi LOM, annoncé pour septembre dernier, n'est, à ma connaissance, toujours pas paru. Pourriez-vous nous indiquer la date de publication envisagée pour ce décret et nous éclairer au sujet de son contenu ? Par ailleurs, quelles seraient vos recommandations aux décideurs locaux en matière de modalités d'application du texte, afin que les ZFE soient créées dans les métropoles d'une façon progressive, mesurée et socialement acceptée ?

M. le président. La parole est à Mme la ministre déléguée chargée du logement.

Mme Emmanuelle Wargon, *ministre déléguée chargée du logement*. Monsieur Lagleize, vous interrogez le ministre délégué chargé des transports, Jean-Baptiste Djebbari : celui-ci, étant absent, m'a chargée de vous répondre.

Les ZFE constituent un outil à la main des collectivités en vue d'améliorer la qualité de l'air respiré par nos concitoyens. Ce sont donc ces collectivités qui en définissent le périmètre d'application, les critères et les échéances retenues. Les étapes de concertation et d'information prévues par le code général des collectivités territoriales visent à permettre la prise en compte des contraintes des acteurs économiques et des populations locales, en adaptant par exemple, comme vous l'avez dit, les horaires de restriction.

La LOM a rendu obligatoire la création d'une ZFE avant le 31 décembre 2020 dans les territoires où les normes de qualité de l'air ne sont régulièrement pas respectées. Un décret du 16 septembre 2020 a précisé les modalités d'application de ces dispositions, qui concernaient une dizaine de métropoles, dont celle de Toulouse. Depuis, la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets a fourni un socle minimal au schéma de restriction de circulation qui doit s'appliquer dans ces zones ; elle impose également la création d'une ZFE avant le 31 décembre 2024 dans les agglomérations métropolitaines de plus de 150 000 habitants. Un décret définira prochainement les modalités transitoires applicables aux métropoles qui n'avaient pas encore satisfait à la LOM lors de la publication de la loi « climat et résilience ».

L'État met à la disposition des collectivités territoriales des statistiques de répartition du parc automobile par vignette Crit'Air, ce qui leur permet de définir une trajectoire de restriction de circulation ambitieuse, mais réaliste et socialement acceptable, afin que les normes de qualité de l'air soient respectées dans les délais les plus courts. Il continue également de soutenir les territoires qui souhaitent ou qui doivent créer une ZFE : vingt-trois territoires, investis dans une démarche de faisabilité de développement d'une ZFE, font ainsi l'objet d'une attention régulière, d'un suivi et d'une animation spécifiques.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Luc Lagleize](#)

Circonscription : Haute-Garonne (2^e circonscription) - Mouvement Démocrate (MoDem) et Démocrates apparentés

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1602

Rubrique : Automobiles

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [4 janvier 2022](#)

Réponse publiée le : 12 janvier 2022, page 481

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [4 janvier 2022](#)