



N° 1421

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

SEIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 20 juin 2023.

PROPOSITION DE LOI

visant au bon développement des zones à faibles émissions-mobilité,

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.),

présentée par Mesdames et Messieurs

Sylvain CARRIÈRE, Nadège ABOMANGOLI, Laurent ALEXANDRE, Gabriel AMARD, Ségolène AMIOT, Farida AMRANI, Rodrigo ARENAS, Clémentine AUTAIN, Ugo BERNALICIS, Christophe BEX, Carlos Martens BILONGO, Manuel BOMPARD, Idir BOUMERTIT, Louis BOYARD, Aymeric CARON, Florian CHAUCHE, Sophia CHIKIROU, Hadrien CLOUET, Éric COQUEREL, Alexis CORBIÈRE, Jean-François COULOMME, Catherine COUTURIER, Hendrik DAVI, Sébastien DELOGU, Alma DUFOUR, Karen ERODI, Martine ETIENNE, Emmanuel FERNANDES, Sylvie FERRER, Caroline FIAT, Perceval GAILLARD, Raquel GARRIDO, Clémence GUETTÉ, David GUIRAUD, Mathilde HIGNET, Rachel KEKE, Andy KERBRAT, Bastien LACHAUD, Maxime LAISNEY, Antoine LÉAUMENT, Arnaud LE GALL, Élise LÉBOUCHER, Charlotte LEDUC, Jérôme LEGAVRE, Sarah LEGRAIN, Murielle LEPVRAUD, Élisabeth MARTIN, Pascale MARTIN, William MARTINET,

Frédéric MATHIEU, Damien MAUDET, Marianne MAXIMI, Manon MEUNIER, Jean Philippe NILOR, Danièle OBONO, Nathalie OZIOL, Mathilde PANOT, René PILATO, François PIQUEMAL, Thomas PORTES, Loïc PRUD'HOMME, Adrien QUATENNENS, Jean-Hugues RATENON, Sébastien ROME, François RUFFIN, Aurélien SAINTOUL, Michel SALA, Danielle SIMONNET, Ersilia SOUDAIS, Anne STAMBACH-TERRENOIR, Andrée TAURINYA, Matthias TAVEL, Aurélie TROUVÉ, Paul VANNIER, Léo WALTER,

Député-e-s.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

En France chaque année, 48 000 personnes ⁽¹⁾ meurent à cause de la mauvaise qualité de l'air et de la présence de particules fines. Les polluants atmosphériques peuvent être moléculaires comme les oxydes d'azotes, dont l'origine est directement liée aux motorisations diesel, mais aussi physiques, comme les particules fines qui sont à l'origine de nombreuses maladies sur le long terme. Le secteur des transports à lui seul est ainsi à l'origine de 53 % des oxydes d'azotes et de 15 % des particules fines émis en France en 2021 ⁽²⁾. C'est dans ce contexte de réduction des émissions de polluants qu'ont été pensées les zones à faibles émissions-mobilité. Elles ont été définies une première fois dans la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) pour les 11 plus grandes métropoles de France métropolitaine, puis étendues au reste des agglomérations de plus de 150 000 habitants, soit 32 agglomérations, ne respectant pas les seuils de qualité de l'air dans la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

Cependant, dans leur application actuelle, les ZFE-m sont profondément injustes et vont à l'encontre de l'écologie populaire car elles excluent les plus précaires des centres villes. Elles semblent avoir été imaginées pour l'industrie automobile afin d'accélérer le renouvellement du parc automobile, pour leur profit financier. C'est pourquoi, nous exigeons l'évaluation de l'offre à la mobilité d'alternatives efficaces : l'absence de ces solutions de report modal oblige à la suspension immédiate du déploiement des ZFE-m et à la mise en place d'alternatives. De nombreuses critiques ont émané des métropoles pionnières et elles sont unanimes concernant **l'injustice sociale** causée par l'application des ZFE-m, car elles conduisent à l'exclusion des centres-villes des populations les plus précaires et au report de pollution vers les quartiers populaires souvent situés sur les axes de contournement des ZFE-m. Aussi, afin d'éviter un report de la pollution vers les banlieues ou zones périphériques, les voies de contournement doivent également être intégrées aux ZFE-m.

(1) <https://www.ecologie.gouv.fr/pollution-lair-origines-situation-et-impacts#:~:text=En%20France%2C%20la%20pollution%20de,ans%20pouvant%20d%C3%A9passer%202%20ans>

(2) https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2022-10/datalab_107_bilan_qualite_air_exterieur_france_2021_octobre2022.pdf

Ces ZFE-m vont renforcer la précarité des plus démunis en particulier et alors même que **13,3 millions de personnes sont d'ores et déjà en précarité mobilité** en France en 2022 selon la fondation pour la Nature et l'Homme. Les député.es de la France insoumise – NUPES n'ont cessé de souligner les conséquences sociales désastreuses des ZFE-m dans leur conception actuelle comme l'exclusion des plus précaires des centres-villes. Même sur les bancs de la majorité, des critiques ont été émises. En effet, en octobre dernier, le rapport de la mission flash ⁽³⁾ portant sur « les mesures d'accompagnement à la mise en œuvre des ZFE-m » alertait sur des « *effets d'exclusions injustes* » à venir avec la mise en place des ZFE-m et conseillait d' « *agir vite et prendre la mesure des politiques publiques à mettre en œuvre pour réussir le déploiement des ZFE-m* ». Sept mois plus tard, aucune avancée sociale notable sur le sujet n'est à déclarer et les manifestations se multiplient dans la grande majorité des métropoles et agglomérations concernées. Pire, une automatisation des contrôles, et donc des verbalisations, doit même être instituée par un décret qui devrait paraître d'ici 2024. Il s'agit de respecter le droit à la mobilité, nous ne pouvons pas nous satisfaire de solutions « techniques » mal pensées alors qu'il s'agit de définir des solutions organisationnelles pour réduire l'usage de la voiture individuelle et pour l'organisation des mobilités en France.

Par ailleurs, nous souhaitons également qu'un réel cadre de concertation nationale soit mis en œuvre. Seuls 40 % ⁽⁴⁾ des Français sont informés de l'application imminente des ZFE-m : en plus d'être injustes, ces ZFE-m sont déployées sans l'avis de la population, première concernée. C'est une véritable double peine sans moyen d'expression, sans cadre de discussion autre que la rue.

Nous souhaitons également apporter des modifications au déploiement actuel des ZFE-m, notamment avec la refonte de la vignette Crit'Air.

Les ZFE-m s'appuient sur la vignette Crit'Air établie à partir du type de motorisation : diesel, essence ou électrique et de la date de mise sur le marché. C'est insuffisant. La consommation d'énergie et la pollution sont impactées par le poids du véhicule et par son énergie grise de production. C'est pourquoi nous demandons un malus sur les véhicules de plus de 1 300 kg ainsi que la refonte de la vignette Crit'Air.

(3) <https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/16/organes/commissions-permanentes/developpement-durable/missions-de-la-commission/zfem>

(4) Sondage Harris de 2021

Par ailleurs, **dans la conception actuelle du Crit'Air et des ZFE-m, les voitures électriques seront épargnées, ce qui pose à la fois des questions sociales et environnementales.** Le calendrier prévoit que 30 millions de véhicules thermiques ne pourront plus rouler dans les ZFE-m d'ici 2030 en France, 22 millions de véhicules diesel et 8 millions d'essence. Seuls les véhicules électriques seront épargnés par des restrictions à terme. Mais quel est l'impact écologique de la production de 30 millions de véhicules nouveaux ? Comment et pourquoi produire autant de véhicules en quelques années alors que la capacité de production avoisine les 2 millions/an et qu'elle nécessite toujours plus de métaux rares et polluants à extraire des sols ? **Nous ne voulons pas d'un renouvellement complet du parc automobile mais une offre de déplacement égale pour toutes et tous, qui passe notamment par des transports en commun.**

Par ailleurs, **les aides actuelles ne permettent pas aux populations les plus précaires de changer de véhicule.** L'entrée de gamme électrique avoisine les 24 000€ et le reste à charge est de 6 000€ pour les 50 % des foyers les plus modestes, qui ont un revenu fiscal inférieur à 14 089 euros. En moyenne sur l'offre électrique le reste à charge est supérieur à 20 000 euros, toutes aides confondues d'après la même mission flash précédemment citée. Ces aides sont insuffisantes pour garantir une offre accessible à toutes et tous. Les ZFE-m vont favoriser la gentrification sous couvert d'écologie, ce qui va conduire à exclure les plus pauvres des villes. C'est pour ces raisons que la stratégie nationale ne peut s'axer uniquement sur un renouvellement du parc automobile, **plusieurs alternatives doivent être intégrées au déploiement des ZFE-m et même le conditionner.**

En effet, avant de développer les ZFE-m, il est nécessaire de développer des alternatives avec davantage de transports en commun, notamment avec le déploiement du ferroviaire ou encore la promotion des mobilités douces.

Il faut axer les investissements en ce sens et **conditionner la mise en place des ZFE-m à un maillage suffisant des modes de transports alternatifs.** Dès lors, une suspension des ZFE-m conditionnée à l'offre de transport intermodale, hors voiture individuelle, est essentiel. C'est pourquoi l'argent qui subventionne l'industrie automobile via le « *mécanisme d'aide à la transition* » des particuliers devrait être utilisé comme un véritable levier de développement des pôles urbains et de leur périphérie. Nous demandons depuis de nombreuses années des investissements massifs dans les infrastructures de transports en commun, dans les mobilités douces et dans les parkings permettant l'intermodalité en périphérie et à proximité des

gares. Le Conseil d'orientation aux infrastructures revendique les mêmes positions dans son scénario « Transition écologique ».

Pour toutes ces raisons, **il convient de mener une étude des infrastructures existantes dont disposent les collectivités concernées**, que ce soit pour le développement du ferroviaire, des mobilités douces, la mise en place de pôles intermodaux en périphérie de ZFE-m et la continuité intermodale autour des gares et parkings. Cette étude, **nécessaire pour adapter la stratégie nationale de développement de nouvelles infrastructures**, pourrait être menée de concert entre les collectivités et les services de l'État, avec le soutien de l'Institut national de l'information géographique et forestière (IGN) afin de déterminer, grâce notamment à des cartes de distances temporelles aussi appelées isochrones, les temps de trajets intra-ZFE-m avec les infrastructures et les transports en commun existants. Ces cartes serviraient de base à la priorisation du développement des infrastructures. Dans le cas où les temps de trajets intermodaux hors voiture intra-ZFE-m seraient supérieurs de l'ordre de 50 % au temps de trajet en voiture individuelle, la ZFE-m serait suspendue. Si des zones géographiques convexes appartenant à la ZFE-m respectaient ce seuil de 50 %, alors la ZFE-m pourrait y être maintenue. Ces cartes serviraient également à prioriser les projets en fonction de l'utilité sociale de ces derniers dans un souci de garantie du droit à la mobilité pour toutes et tous.

Enfin, la filière rétrofit est inexistante en France alors que l'ADEME rappelle dans son rapport de 2021 ⁽⁵⁾ que la conversion d'un moteur diesel vers un moteur électrique est bien plus écologique que le changement complet du véhicule. Dès lors, dans un souci de respect des engagements en termes de réduction des gaz à effet de serre et d'économie des matériaux et afin de réindustrialiser la France dans des filières vertueuses, **nous demandons un réel cadre de développement du rétrofit.**

Concernant les aides à la conversion, nous demandons la mise en place d'un guichet unique afin de rendre le dispositif plus lisible et accessible. Par ailleurs, nous souhaitons qu'un choix supplémentaire soit ajouté dans les primes à la conversion afin de pouvoir passer d'un véhicule polluant à la gratuité totale des transports en commun pour une période à déterminer, d'au moins 4 ans. Ce dispositif permettra de reporter une partie du trafic vers les transports en commun et d'accélérer le changement de comportement individuel. Dans cette lignée, nous prôtons un abaissement de la TVA à

(5) <https://bibliothèque.ademe.fr/mobilite-et-transport/4590-etude-retrofit.html>

5,5 % sur les transports en commun et sur le train ainsi que l'extension du forfait mobilités durables à toutes les entreprises.

Enfin, concernant les autres aides comme le bonus écologique, **nous ne souhaitons pas financer l'industrie automobile à coups d'argent public**, surtout quand 80 % des véhicules électriques sont importés, et préférons concentrer l'effort financier vers des projets profitables à toutes et tous que sont le développement des transports en commun, des mobilités durables ou encore du train. **L'essence même de ce texte est un changement de paradigme sur les déplacements, et donc le rapport à la voiture individuelle, afin d'entamer une bifurcation écologique et sociale.**

L'article 1^{er} définit la suspension locale sur les ZFE-m afin d'éviter l'impasse sociale induite par des restrictions sans solutions et de garantir le droit à la mobilité. Cette suspension locale conditionne la mise en œuvre effective des ZFE-m à des déplacements en transports alternatifs à la voiture individuelle – transports en commun et mobilités douces – qui ne rajoutent pas plus de 50 % du temps en voiture individuelle dans les mêmes conditions. Dans le cas où des zones convexes incluses dans la ZFE-m respecteraient ces conditions, la ZFE-m pourrait y être appliquée. Dans le cas contraire, on parlerait de « ZFE-m en devenir », c'est-à-dire de parties de la ZFE-m initialement prévue mais ne respectant pas les conditions de déplacements alternatifs. Aussi, tous les trois ans un rapport est remis au Parlement faisant état des freins financiers ou réglementaires ne permettant pas le déploiement d'infrastructures de transports en commun ou de mobilités douces, afin de prioriser les projets d'intérêt majeur garantissant à la fois le droit à la mobilité et l'effectivité des ZFE-m.

L'article 2 intègre les voies de circulation dites de contournement ou autoroutières, ainsi que les routes départementales et nationales internes à la ZFE-m non soumises en l'état aux restrictions de la ZFE-m.

L'article 3 définit un cadre national de concertations sur les ZFE-m obligatoire avant l'effectivité de ces dernières. Il permettra de définir des dérogations nationales harmonisées afin de rendre plus lisible et moins injuste le dispositif.

L'article 4 établit une dérogation nationale pour les personnels de santé travaillant dans le secteur hospitalier et dans la dispense de soins à domicile.

L'article 5 abaisse le seuil du malus pour les voitures les plus lourdes et donc les plus polluantes à 1300kg à vide pour les thermiques et les électriques hors batteries. Cela dans le but de ne pas transitionner d'une flotte

thermique légère vers une flotte électrique plus lourde, consommatrice de métaux rares et d'énergie supplémentaire.

L'article 6 porte sur l'abaissement de la TVA à 5,5 % pour les billets de trains et de transports en commun.

L'article 7 définit un cadre pour la mise en place de parkings relais multimodaux en périphérie des ZFE-m et à proximité des gares des ZFE-m afin de garantir l'intermodalité.

L'article 8 met en place un guichet unique pour simplifier l'accès aux aides à la conversion.

L'article 9 définit un nouveau cadre pour la prime à la conversion et permet la prise en charge complète des transports en commun.

L'article 10 généralise le forfait mobilités durables à toutes les entreprises.

L'article 11 permet aux régions de proposer aux AOM un service social de location de véhicules à partir de ceux récupérés dans le cadre d'une transition vers l'électrique.

L'article 12 redéfinit la vignette Crit'Air, en intégrant le poids du véhicule, l'analyse du cycle de vie complet du véhicule, sa consommation d'énergie mais aussi l'accessibilité financière des véhicules.

L'article 13 définit un cadre supplémentaire pour le retrofit afin d'en faire une vraie filière industrielle française et augmente les aides pour les populations les plus précaires.

L'article 14 commande un rapport portant sur une typologie des origines de la pollution du secteur routier français. Il permettra de cibler les facteurs à l'origine du plus de pollution et de gaz à effet de serre. Nous ne voulons pas pénaliser les personnes disposant d'une voiture individuelle au profit des grands transporteurs.

L'article 15 commande un rapport sur l'impact entre les aides de l'État et l'augmentation prix des véhicules électriques. Ce rapport permettra de statuer sur l'efficacité des aides et sur la nécessité potentielle de conditionner ces aides à des prix plafonds d'entrée de gamme chez les constructeurs. Aussi, il redéfinira sur le modèle d'un leasing social le montant et les conditions d'accès aux aides à la transition. Les conclusions de ce rapport sont intégrées dans la loi par décret.

L'article 16 commande un rapport sur la relation qui existe entre la vitesse de développement des infrastructures de transports en commun engagés par les collectivités et la part des aides émanant de l'État. Ce rapport permettra d'engager des réflexions sur le montant des aides à allouer aux collectivités dans le cadre d'une volonté d'accélération du développement d'infrastructure de transports en commun.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

- ① I. – Après le troisième alinéa du I de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, sont insérés trois alinéas ainsi rédigés :
- ② « Au cours de l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité, l'autorité organisatrice de la mobilité de consort avec les services de l'État y mène une évaluation sur les temps de trajets réalisés au moyen de transports en commun ; de mobilités actives au sens de l'article L. 1271-1 du code des transports comme le vélo ou la marche à pied, et de la voiture individuelle. Cette évaluation définit les zones dans lesquelles le temps de déplacement par un mode de transport alternatif à l'automobile individuelle n'excède pas une fois et demie le temps de déplacement au moyen d'une voiture individuelle. Dans le cas où ces zones sont convexes - c'est-à-dire des zones dont le trajet est entièrement inclus dans la zone - et jugées pertinentes par l'autorité compétente, les prescriptions applicables au sein de la zone à faibles émissions initialement prévue s'y appliquent. Dans le cas contraire, les restrictions de déplacement applicables au sein de la zone à faibles émissions mobilité ne s'y appliquent pas, on parle alors de zones à faibles émissions en devenir.
- ③ « Sur la base de l'évaluation mentionnée à l'alinéa précédent les travaux de développement d'infrastructures de transport en commun ainsi que de mobilités actives sont priorisées de consort entre les autorités en charge du déploiement des zones à faibles émissions mobilité et par les services de l'État.
- ④ « Tous les trois ans, le Gouvernement remet un rapport au Parlement sur l'avancée du déploiement des infrastructures de transport en commun et de mobilités actives au sein des zones à faibles émissions ainsi que sur les zones à faibles émissions mobilité en devenir respectant les conditions prévues au présent I. Ce rapport détermine le coût du déploiement d'infrastructures de transports en commun et de mobilités actives permettant de respecter les conditions prévues au présent I et les investissements nécessaires à la recatégorisation des zones à faibles émissions mobilité en devenir en zones à faibles émissions, tel que précisé dans le présent I. Il traite également d'éventuels freins réglementaires dans le déploiement d'infrastructures permettant l'atteinte de ce même objectif. »
- ⑤ II. – Un décret précise les conditions d'application du présent article.

Article 2

À la fin de la deuxième phrase du premier alinéa du II de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, les mots : « subordonnée à l'accord, respectivement, du représentant de l'État dans le département et du président du conseil départemental sur les mesures de restriction qu'il est prévu d'y appliquer » sont remplacés par le mot : « obligatoire ».

Article 3

- ① L'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- ② 1° À la première phrase du dernier alinéa du III, le mot « trois » est remplacé par le mot « quatre ».
- ③ 2° Le V est ainsi modifié :
- ④ a) Au début, sont ajoutées deux phrases ainsi rédigées : « Une consultation des représentants des catégories professionnelles concernées ainsi que des populations est menée pendant une période d'au moins quatre mois. Tous les citoyens y sont nominativement conviés. »
- ⑤ b) Au début, les mots : « Après consultation des représentants des catégories professionnelles concernées » sont supprimés.

Article 4

Après la première phrase du premier alinéa du II de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, est insérée une phrase ainsi rédigée : « L'accès aux zones à faibles émissions mobilité est garanti pour les véhicules de personnels soignants dans le cadre de leur activité ».

Article 5

- ① Le paragraphe 5 de la sous-section 3 de la section 2 du chapitre I^{er} du titre II du livre IV du codes des impositions sur les biens et services est ainsi modifié :

- ② 1° À la deuxième ligne de la dernière colonne du tableau de l'alinéa 2 de l'article L. 421-75, le nombre : « 1800 » est remplacé par le nombre : « 1 300 » ;
- ③ 2° À l'article L. 421-78 après le mot : « véhicule », sont insérés les mots : « de moins de 1 300 kilogrammes à vide et sans batterie » ;
- ④ 3° L'article L. 421-79 est supprimé.

Article 6

- ① Le B du I de la section V du chapitre premier du titre II de la première partie du code général des impôts est ainsi modifié :
- ② 1° L'article 278-0 *bis* est complété par deux alinéas ainsi rédigé :
- ③ « O. – Les transports publics urbains et réguliers de voyageurs ; » ;
- ④ « P. – Les billets de train. » ;
- ⑤ 2° Le *b quater* de l'article 279 est complété par les mots : « à l'exclusion des transports publics urbains et réguliers de voyageurs ainsi que du transport ferroviaire de voyageurs pour lesquels la taxe sur la valeur ajoutée est perçue au taux réduit mentionné au premier alinéa de l'article 278-0 *bis* ».

Article 7

- ① I. – Le 7° *bis* de l'article L. 1214-2 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Après le mot : « villes », sont insérés les mots : « ou en périphérie de zones à faibles émissions mobilité » ;
- ③ 2° Après le mot « mobilité », sont insérés les mots : « ainsi qu'en cohérence avec le flux d'usagers supplémentaires causés par le report modal dans les zones à faibles émissions mobilité, »
- ④ II. – Les modalités d'application du présent I, notamment les proportions minimales de stationnements sécurisés pour les vélos et engins de déplacement de personnes sont prévues par décret en Conseil d'État.
- ⑤ III. – Les dispositions du I s'appliquent aux plans de mobilité et aux plans locaux d'urbanisme en tenant lieu des conditions mentionnés au

deuxième alinéa de l'article L. 151-44 du code de l'urbanisme dont l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité a décidé l'élaboration ou la révision après la promulgation de la présente loi.

Article 8

- ① Un guichet unique pour le dépôt et l'instruction de dossiers de demandes d'aides à l'acquisition de véhicules à faibles émissions est instauré pour l'ensemble des collectivités concernées par le déploiement d'une zone à faibles émissions mobilité.
- ② Un décret détermine les modalités d'application du présent article

Article 9

- ① I. – Dans le but d'atteindre l'objectif d'accélération du report modal prévu à l'article 1 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, l'État déploie un plan d'investissement destiné à élargir l'assiette de la prime à la conversion d'ici au 1^{er} janvier 2024.
- ② II. – Le plan d'investissement mentionné au I prévoit l'élargissement des critères d'éligibilité de la prime à la conversion à l'ensemble des mobilités actives et aux transports collectifs via leur gratuité pendant une durée qui ne peut être inférieure à quatre ans.

Article 10

Au début de l'article L. 3261-3-1 du code du travail, le mot : « peut » est remplacé par le mot : « doit ».

Article 11

- ① I. – Le chapitre 8 du titre 1^{er} du livre 3 du code de la route est complété par un article L. 318-5 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 318-5 – I. – Un véhicule terrestre à moteur fonctionnel au sens des dispositions portant sur les véhicules endommagés des articles L. 327-1 à L. 327-6 et présentant un niveau d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques égal ou inférieur à un seuil défini par décret, pris après avis de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, peut être remis à titre gracieux à une autorité organisatrice de la mobilité régionale définie à l'article L. 1231-3 du code des transports.*

- ③ « II. – Les autorités organisatrices de la mobilité régionale peuvent proposer un service social de location des véhicules terrestres à moteur mentionnés au I.
- ④ « III. – L'accès au service social de location de véhicules terrestres à moteur mentionné au II est ouvert, sous conditions de ressources, à toute personne physique majeure domiciliée en France et justifiant d'une difficulté d'accès à une offre adaptée de transports collectifs au regard de sa situation familiale, personnelle ou professionnelle, ainsi qu'aux associations justifiant de la nécessité de disposer d'un véhicule dans le cadre leur activité.
- ⑤ « IV. – Les conditions d'éligibilité du véhicule et des bénéficiaires au service social de location mentionné au II sont réexaminées tous les deux ans.
- ⑥ « Un décret détermine les modalités d'application du présent article. »
- ⑦ II. – Le I de l'article L. 1231-3 du code des transports est complété par un 7° ainsi rédigé :
- ⑧ « 7° Organiser un service social de location de véhicules terrestres à moteur défini à l'article L. 318-5 du code de la route. »

Article 12

Le Gouvernement remet au Parlement un rapport qui formule des recommandations sur les vignettes Crit'Air en définissant une nouvelle typologie. Cette nouvelle catégorisation intègre l'analyse du cycle de vie complète des véhicules afin de prendre en compte les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre liés à leur utilisation, leur construction et leur démantèlement, le poids des véhicules, la consommation d'énergie ainsi que l'accessibilité des foyers aux véhicules en fonction du prix de vente.

Article 13

Le Gouvernement remet un rapport au Parlement sur les intérêts sociaux, économiques et écologiques au développement d'une filière industrielle nationale de rétrofit. Ce rapport présente différents scénarios d'évaluation de l'impact environnemental du parc automobile (en circulation) en fonction de la part de véhicules issus du rétrofit à l'horizon 2040. Il est remis dans un délai de six mois.

Article 14

Un rapport portant sur l'origine des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre selon le type de véhicules et de routes ainsi que les motifs de circulation est remis par le Gouvernement au Parlement dans un délai d'un an. Il intègrera des données relatives à l'usage des routes (usage récréatif, trajet professionnel, cabotage, transport routier hors cabotage), au type de routes (réseau autoroutier, réseau national hors autoroutes, réseau départemental, réseau communal), et à différentes catégories de véhicules (type de moteur, poids, prix, vitesse).

Article 15

- ① Le Gouvernement remet au Parlement, dans un délai de six mois, un rapport d'évaluation de la relation entre l'augmentation des aides à l'acquisition d'un véhicule électrique et la hausse des prix des véhicules les moins coûteux du marché par l'industrie automobile.
- ② Ce rapport comporte une redéfinition des critères d'accès aux aides à l'acquisition de véhicules à faibles émissions. Il traite également des dispositifs de location longue durée afin de permettre l'accès aux véhicules électriques à un tarif préférentiel pour les populations les plus précaires, et, par souci d'équilibrage financier, de réduire les aides des foyers les plus aisés.
- ③ Une évaluation est menée tous les ans afin de qualifier l'efficacité de la nouvelle classification. Elle est présentée au Parlement à sa publication.

Article 16

- ① Un rapport est remis au Parlement par le Gouvernement dans un délai d'un an sur l'impact des financements de l'État sur le rythme de déploiement des infrastructures de transports en commun par les collectivités.
- ② Ce rapport formule des recommandations sur le montant des aides à allouer pour accélérer le développement d'infrastructures de transports en commun.

Article 17

- ① I. – La charge pour l'État est compensée à due concurrence par le relèvement de la taxe due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes

prévue à l'article 302 *bis* ZB du code générale des impôts et par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

- ② II. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par le relèvement de la taxe due par les sociétés concessionnaires d'autoroutes prévue à l'article 302 *bis* ZB du code générale des impôts et par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.
- ③ III. – La charge pour les collectivités territoriales est compensée à due concurrence par la majoration de la dotation globale de fonctionnement et, corrélativement pour l'État, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.