



N° 1569

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

SEIZIÈME LÉGISLATURE

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

PROPOSITION DE LOI

*visant à accompagner de façon juste et souple la mise en place
des zones à faibles émissions en développant massivement
les mobilités décarbonées,*

(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

Gérard LESEUL, Boris VALLAUD, Stéphane DELAUTRETTE, Chantal JOURDAN, Bertrand PETIT et les membres du groupes Socialistes et apparentés⁽¹⁾,

députés.

(1) *Mesdames et Messieurs* : Joël Aviragnet, Christian Baptiste Marie-Noëlle Battistel, Mickaël Bouloux, Philippe Brun, Alain David, Elie Califer, Arthur Delaporte, Stéphane Delautrette, Inaki Echaniz, Olivier Faure, Guillaume Garot, Jérôme Guedj, Johnny Hajjar, Chantal Jourdan, Marietta Karamanli, Fatih Keloua Hachi, Gérard Leseul, Philippe Naillet, Bertrand Petit, Anna Pic, Christine Pires Beaune, Dominique Potier, Valérie

Rabault, Claudia Rouaux, Isabelle Santiago, Hervé Saulignac, Mélanie Thomin, Cécile Untermaier, Boris Vallaud, Roger Vicot.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Pour lutter contre la pollution atmosphérique qui constitue une priorité de santé publique ⁽¹⁾, la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite « LOM », a rendu obligatoire l'instauration de zone à faible émission (ZFE) dans les zones où les valeurs limites de qualité de l'air sont dépassées, soit 11 agglomérations. La loi n° 2021-1104 du 22 août 2021, dite « climat et résilience », a renforcé le dispositif en l'élargissant à toutes les agglomérations de plus de 150 000 habitants d'ici 2024 (article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales).

45 métropoles et agglomérations seront concernées en 2025. Elles regroupent à elles seules 44 % de la population française. La centralité de ces espaces urbains implique que la mesure aura des répercussions sur l'ensemble de la population française.

Les ZFE constituent une véritable opportunité pour améliorer la qualité de l'air et la qualité de vie des populations. Mais c'est aussi un dispositif qui impacte fortement les mobilités ainsi que l'accès aux activités quotidiennes et aux droits des individus, ce qui soulève des enjeux d'acceptabilité et de justice sociale.

Consciente à l'automne 2022 de ces enjeux, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a choisi d'organiser une mission flash sur les ZFE, avec pour objectif d'identifier les mesures d'accompagnement à leur mise en œuvre. Cette mission a rendu son rapport avec 20 propositions d'améliorations concrètes. Le Gouvernement en a pris connaissance et a salué, à plusieurs reprises, la qualité et la pertinence des propositions.

Depuis, un comité ministériel s'est réuni, un délégué interministériel a été nommé, des commissions de concertation ont été tardivement mises en place, le Sénat s'est aussi saisi de la question, et le Gouvernement vient de nommer un parlementaire en mission... Mais à ce jour, aucune communication, aucune action concrète n'est venue rassurer nos concitoyens et accompagner nos élus des métropoles.

Si l'article 106 de la Loi climat et résilience prévoyait que « *pour atteindre les objectifs climatiques de la France mentionnés à l'article*

(1) Santé publique France a estimé qu'entre 2016 et 2019, 40 000 décès étaient attribuables chaque année aux particules fines (PM2,5).

L. 100-4 du code de l'énergie et lutter efficacement contre la pollution de l'air, l'État se fixe pour objectif d'accompagner les ménages dans le report modal vers les modes de transport les moins polluants et dans le renouvellement ou la transformation de leurs véhicules, par une action ciblant en priorité les ménages habitant ou travaillant dans des zones à faibles émissions mobilité définies à l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, avant d'être élargie à l'ensemble du territoire », la mission a malheureusement permis de démontrer l'existence de plusieurs lacunes dans l'accompagnement des citoyens et des professionnels.

D'après la dernière étude menée par Roole et l'IPSOS, 56 % des Français, soit plus de la moitié, reconnaissent ne pas savoir ce qu'est une zone à faibles émissions ⁽²⁾.

Premièrement, la communication sur les objectifs des ZFE, leur mise en œuvre doit faire l'objet d'une campagne nationale cohérente harmonisée. Les enjeux de santé publique, de pollution de l'air, de décarbonation, de limitation d'émission de particules fines, les limitations de circulation et les mesures d'accompagnement doivent être largement communiqués aux Français.

Deuxièmement, les ZFE vont affecter fortement les personnes en situation de précarité ou issues des classes moyennes et celles qui habitent dans des territoires périphériques aux ZFE qui ne sont pas en mesure de changer de véhicule. D'après l'enquête « Mobilité des personnes » de l'INSEE ⁽³⁾, en 2019, 38 % des ménages les plus pauvres ont un véhicule classé Crit'Air 4 ou 5 (10 % parmi les ménages les plus riches) ⁽⁴⁾. Ce sont également les habitants des communes rurales et périurbaines qui possèdent le plus fréquemment des véhicules les plus polluants (environ 25 % contre 14 % dans l'unité urbaine de Paris). Or, ces territoires sont aussi ceux où la dépendance automobile est la plus forte du fait de faibles possibilités de report modal pour parcourir des distances quotidiennes de plusieurs dizaines de kilomètres et accéder aux centres urbains. En outre, ces citoyens ont été particulièrement peu associés aux processus de concertation concernant l'établissement des ZFE.

(2) <https://www.autojournal.fr/pratique/zfe-m-etude-1-francais-sur-2-ignore-301169.html#item=1>

(3) Enquête mobilité des personnes : une enquête sur les déplacements des personnes et leurs modes de transport | Insee

(4) Ces données concernent le parc immatriculé et non le parc roulant. La proportion des véhicules les plus polluants (Crit'Air 4, 5 et NC) tend à diminuer chaque année.

Troisièmement, le cadre législatif laisse aux métropoles une grande souplesse pour mettre en œuvre les ZFE. Cette flexibilité, par ailleurs nécessaire pour adapter au mieux le dispositif aux spécificités des territoires, entraîne aussi une forte différenciation des réglementations et des calendriers d'application d'une métropole à une autre, ce qui nuit à la lisibilité des ZFE. À titre d'exemple, alors que la métropole de Grenoble interdit la circulation des véhicules utilitaires légers (VUL) et poids lourds (PL) jusqu'au Crit'Air 3, les restrictions dans la métropole de Lyon concernent également les véhicules particuliers Crit'Air 5 tandis que plusieurs métropoles poursuivent une phase de concertation. Par-là, le déploiement des ZFE manque de lisibilité et de prévisibilité.

Quatrièmement, les ZFE reposent sur le système de vignettes Crit'Air, dont les principes de classification présentent certaines limites et peuvent générer de l'incompréhension voire un sentiment d'injustice sociale. Certains critères importants ne sont pas pris en compte, comme la qualité de l'entretien du véhicule, sa puissance, sa masse ou sa consommation. De plus, l'usage de son véhicule, et en particulier la fréquence d'utilisation ne sont pas retenus. Alors que la mesure vise essentiellement les déplacements pendulaires, elle ne doit pas exclure des déplacements occasionnels ne constituant pas une source importante de pollution de l'air.

Cinquièmement, les alternatives à la voiture pour se déplacer sur les territoires sont une condition nécessaire et, ce faisant, prioritaire pour garantir l'acceptabilité sociale mais aussi l'efficacité d'une ZFE sur le plan sanitaire et environnemental. Pourtant, les infrastructures de transport ne sont pas encore à la hauteur de l'enjeu pour permettre un report modal satisfaisant à l'ensemble de nos concitoyens.

Sixièmement, les aides existantes au niveau national pour inciter et soutenir l'acquisition de véhicules propres électriques, hybrides ou de véhicules thermiques moins polluants (bonus écologique, prime à la conversion, surprime ZFE) restent insuffisantes, trop peu lisibles et mal ciblées pour permettre aux ménages modestes ou aux petites entreprises de faire face au coût des véhicules Crit'Air 1 ou 0. Au premier semestre 2022, le reste à charge moyen des bénéficiaires de ces aides demeure supérieur à 20 000 euros et atteint jusqu'à 40 500 euros en moyenne pour l'achat d'un véhicule hybride rechargeable neuf : des sommes qui ne peuvent être financées par nombre de nos concitoyens, pourtant concernés par les ZFE.

Face à ces constats déjà connus, les co-rapporteurs de la mission flash avaient formulé une vingtaine de propositions. Certaines relèvent du pouvoir

réglementaire, et ne sauraient trouver leur place dans une proposition de loi, tandis que d'autres entrent en application. Mais plusieurs d'entre elles, pourtant indispensables, ne sont pas encore mises en œuvre, et relèvent du pouvoir législatif. Aussi les différents articles de cette proposition de loi reprennent-ils certaines recommandations formulées par la mission flash sur les ZFE de l'automne 2022.

L'article 1^{er} vise à réviser le système des vignettes Crit'Air. Le système des Crit'Air se fonde aujourd'hui sur l'âge du véhicule, la motorisation (diesel, essence, électrique, hybride, à hydrogène) et la norme Euro du véhicule. Si ces critères sont pertinents, ils ne sont pas les seuls valables pour évaluer le niveau de pollution généré par un véhicule.

La qualité d'entretien du véhicule devrait être un critère additionnel, car à motorisation égale et à âge égal, les véhicules peuvent contribuer de façon très différente à la pollution de l'air. De même, la masse du véhicule, dont dépend la consommation, l'usure des freins et des pneus, est un élément déterminant dans le niveau d'émission de polluants de l'air. Tous ces critères sont liés à la sobriété énergétique du véhicule, devant être prise en compte à lire l'article R. 318-2 du code de la route, mais n'apparaissent nulle part lorsqu'il est question d'obtenir sa vignette Crit'Air, tant pour les voitures que pour les motocycles.

Ces lacunes aboutissent à l'exclusion hors des centres urbains des véhicules dont le poids est limité. Ce sont souvent les véhicules des professionnels ou des familles modestes, qui ont opté pour ces modèles moins coûteux. Pour minimiser les frais, leur entretien est souvent irréprochable. Une Renault Clio immatriculée en 2004, qui ne pèse qu'à peine une tonne devrait pouvoir entrer en ZFE si elle est très bien entretenue, à tout le moins bien plus qu'une Porsche Cayenne de 2 600 kg, consommant 11 L / 100 km. La première est pourtant Crit'Air 4, la seconde Crit'Air 1. De même, les deux roues, parce que très légers, sont souvent bien moins polluants : les Crit'Air doivent donc être adaptés pour ne pas surpénaliser ces usagers.

La remise à plat du système des Crit'Air répond donc à l'enjeu de justice sociale aussi bien qu'à l'enjeu d'intelligibilité de la norme.

L'article 2 vise à rendre obligatoire pour l'État la mise en œuvre d'une grande campagne nationale d'information relative aux ZFE. L'État doit pleinement assumer son rôle pour que tous les Français concernés connaissent au plus tôt les ambitions de réduction des émissions de particules fines, les mesures d'accompagnement prévues à cet effet et les restrictions

de circulation qui seront imposées. La loi ordonne aux collectivités établissant des ZFE de mener ce type de campagne : l'État ne peut donc exiger des collectivités ce qu'il ne s'applique pas à lui-même. De plus, les campagnes locales d'information ne permettent pas une compréhension globale des enjeux des ZFE à l'échelle nationale et ne concernent bien souvent que les habitants directs des métropoles, alors que c'est l'ensemble de nos concitoyens qui seront concernés.

Cet article acte également le principe du guichet unique national d'information sur les aides à l'acquisition d'un véhicule propre et les mesures d'accompagnement existantes. Demandé par l'ensemble des acteurs auditionnés lors de la mission flash, et en particulier du Réseau action climat (RAC) et du Secours catholique, l'extrême complexité dans l'obtention des aides est un point bloquant, qui exclut *de facto* les populations les plus modestes, ou celles atteintes d'illectronisme, du bénéfice de ces aides. L'établissement de ce guichet unique participe de la lutte contre le non-recours aux droits, et à ce titre **répond donc à l'enjeu de justice sociale aussi bien qu'à l'enjeu de simplification de la norme.**

L'article 3 vise à conditionner les contrôles et les éventuelles sanctions mises en œuvre dans le cadre des zones à faibles émissions à la mise en place d'un Service express régional métropolitain (SERM) dans le territoire concerné tel que défini par la proposition de loi n° 1166 relative aux services express régionaux métropolitains.

Le rapport de la mission flash préconisait notamment, à moyen terme, d'accélérer le développement des infrastructures et des réseaux de transports publics au sein des agglomérations jusqu'aux communes voisines et périphériques, et de renforcer les investissements ferroviaires, en particulier pour les projets de RER métropolitains.

L'article 4 vise à mettre en place un ticket climat à prix unique et réduit pour les voyageurs ferroviaires (hors TGV).

Pour que le basculement vers une mobilité décarbonée et moins émettrice de polluants dans l'air ne constitue pas une charge supplémentaire pour l'ensemble de nos concitoyens, le premier levier à actionner est l'incitation à utiliser des transports collectifs dans et hors ZFE. Une expérimentation en ce sens a été réalisée en Allemagne l'été dernier, et a permis de faire économiser 1,8 millions de tonnes équivalents CO₂, grâce à la vente de 52 millions de tickets. 10 % des Allemands ayant bénéficié de ce dispositif ont indiqué avoir renoncé à au moins un trajet en voiture par semaine, preuve que la mesure peut favoriser le report modal lorsque ce

dernier est possible. Suite à ce succès pour le pouvoir d'achat et le climat, l'Allemagne a décidé de mettre en place un abonnement unique à 49 euros par mois pour tous les transports publics. Le présent article propose la mise en place d'une politique publique similaire pour créer les conditions d'un véritable choc de la mobilité ferroviaire.

L'article 5 ajuste le barème de la taxe sur la masse en ordre de marche (malus poids) adoptée dans le projet de loi de finances pour 2021, afin de poursuivre la stabilisation et la diminution du poids moyen des véhicules commercialisés, qui contribue aux objectifs de baisse des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.

Entre 1990 et 2020, le poids moyen d'une voiture vendue en France est passé de 953 kilos à 1,233 tonne, selon l'Ademe. La décennie a été marquée par la multiplication des ventes de SUV par 7, dont les modèles français sont en moyenne plus lourds de 200 kg qu'une voiture standard. Sur cette même période, le poids moyen des véhicules essence a augmenté de 14 %. En 2018, les SUV représentaient plus d'un tiers des ventes de véhicules neufs. Les SUV sont majoritaires dans les classes C à F, qui émettent entre 121 et 250 grammes de CO₂ par kilomètre, contre moins de 120 pour les classes A et B. De manière générale, les SUV et les véhicules lourds sont également les plus dangereux. Une étude américaine réalisée par le quotidien Detroit Free Press démontre qu'en cas de collision, les piétons ont deux à trois fois plus de risques de décéder s'ils sont percutés par un SUV ou un pick-up.

Les émissions de polluants de l'air sont directement corrélées au niveau de combustion et de poids des véhicules : toutes choses égales par ailleurs, un SUV émettra donc plus de polluants du fait de la combustion qu'un véhicule équivalent, mais plus léger.

Les SUV électriques ou à hydrogène ne sont pas épargnés. Ils émettent également des particules proportionnellement à leur masse. Ces dernières ne proviennent pas tant de la combustion du carburant que du frottement et des systèmes de freinage, de la remise en suspension de particules sur la chaussée, et de leur dégradation. Aussi, dans un souci de cohérence écologique et de sobriété énergétique, il est primordial d'élargir le champ de la taxe sur les véhicules les plus lourds aux véhicules électriques et hybrides rechargeables.

Il existe aujourd'hui un plafond quant au malus poids et émission de gaz à effet de serre au moment de l'achat d'un véhicule. Ce plafond n'est justifié

par aucune nécessité économique, sanitaire ou environnementale : sa suppression est donc ici proposée.

Enfin, auditionné dans le cadre de la rédaction de cette proposition de loi, L'Institut du développement durable et des relations internationales (Iddri) a rappelé la nécessité, pour le secteur automobile, de disposer d'une visibilité quant à sa production. C'est pourquoi il est proposé non un seuil définitif, mais un seuil progressif dans le temps, afin d'aboutir à moyen terme à la production de véhicules plus légers, et donc moins polluants, sans placer les constructeurs et leurs employés dans une situation insurmontable.

L'article 6 propose de transformer la prime à la conversion pour la rendre plus juste et écologique.

En effet, l'absence de conditions de revenus pour bénéficier de cette prime n'est pas pertinente dès lors qu'elle a vocation à être un dispositif social. Le plafond de cette prime serait augmenté de 3 000 € pour atteindre 8 000 €, contre 5 000 € actuellement, et ce, afin de réellement permettre aux plus modestes de s'équiper de véhicules peu polluants. Etant donné les montants très importants nécessaires à l'acquisition de ce type de véhicules, la distinction existante entre un ménage dont le revenu fiscal de référence (RFR) par part est inférieur à 6 400 € et un ménage dont le RFR par part est compris entre 6 400 € et 14 100 € n'est pas pertinente. L'article supprime cette distinction et propose des primes communes pour tous les foyers dont le RFR est inférieur au seuil de 14 100 €.

Cet article inscrit également dans la loi une promesse de campagne d'Emmanuel Macron encore non tenue : le « leasing social ». Le candidat s'était engagé à permettre aux Français modestes de louer une voiture électrique pour moins de 100 € par mois. Un an plus tard, ce dispositif n'est toujours pas mis en œuvre. Si les annonces se succèdent, tout porte à croire que ce leasing social sera un mirage. En effet, les mensualités réduites cacheront les montants des premières et des dernières mensualités, qui pourraient atteindre plusieurs milliers d'euros chacune. Aussi, cet article permet que soit tenu cet engagement, et que, de la première à la dernière mensualité, les Français puissent s'équiper d'une voiture électrique pour moins de 100 € par mois.

L'article 7 vise à élargir et pérenniser le système de prêt à taux zéro garanti par l'État, pour l'instant uniquement expérimental.

Instauré à titre expérimental par l'article 107 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 dite « climat et résilience », et par le décret n° 2022-615 du 22

avril 2022 relatif à l'expérimentation d'un prêt ne portant pas intérêt, ce dispositif est indispensable pour que les ménages modestes puissent s'équiper d'un véhicule propre. Le reste à charge est à l'heure actuelle trop élevé pour ces foyers d'une part, et l'absence de garantie de l'État n'encourage pas les établissements bancaires à leur avancer les fonds nécessaires, d'autre part. S'il reste limité dans le temps et dans l'espace, il ne permettra ni de toucher l'ensemble des ménages concernés par une zone à faibles émissions, ni de s'inscrire dans la durée pour réaliser la transition du parc automobile français.

L'achat d'une voiture n'est pas un acte anodin pour la grande majorité des Français. D'après les statistiques du ministère de la transition écologique, la consommation des ménages en service marchand de transport, principalement en transport individuel, représente 15 % de leur consommation totale et croît en moyenne de 2,4 % par an depuis 2004. Les 10 % de ménages les plus modestes consacrent quant à eux 21 % de leur revenu disponible aux transports. Or, l'achat d'un véhicule peu émetteur demande un investissement de départ plus important que pour un véhicule thermique plus ancien. Il faut donc un soutien franc et massif pour inciter un changement de consommation.

Les mesures de prime à la conversion et de bonus à l'achat d'un véhicule plus propre et moins émetteur en gaz à effet de serre sont une première brique essentielle du dispositif. Pour autant, le reste à charge continue à représenter un frein pour de nombreux ménages, en particulier les plus modestes. Le mécanisme de microcrédit actuel, quant à lui, est insuffisant. Les taux d'intérêt proposés dans le cadre des microcrédits varient fortement en fonction des organismes prêteurs et des territoires. Certains taux peuvent atteindre 7,45 % avec en plus une contribution de solidarité comprise entre 3 % et 5 %. Même si la moyenne se situe aujourd'hui entre 3 % et 4 %, les très grandes disparités entre organismes ne sont pas satisfaisantes pour un dispositif qui doit être d'envergure nationale.

Étant donné l'ampleur du chantier à mener pour transformer notre parc automobile, l'ensemble des ménages dont le revenu fiscal de référence n'excède pas 21 400 euros par part pourra bénéficier du dispositif de prêt à taux zéro mobilité durable. Cela correspond à un revenu mensuel moyen qui oscille autour de 1780 euros nets.

La mesure est de plus lacunaire, puisque le texte exclut les vélos avec ou sans assistance électrique, alors qu'il convient de les rendre éligibles afin de favoriser le report modal vers des modes de transport moins polluants.

Alors que les ZFE se déploient déjà, que les infrastructures de transport en commun et cyclables et que les lignes réservées aux covoiturages sont encore largement insuffisantes pour absorber sur leurs réseaux l'ensemble des conducteurs, il n'est plus l'heure de temporiser et de se contenter d'une expérimentation du prêt à taux zéro garanti par l'État, dont l'application et l'analyse prendront de longues années. Il faut au contraire anticiper et accompagner l'entrée en vigueur des ZFE et l'arrivée des sanctions, en permettant dès aujourd'hui aux classes populaires d'acquérir les véhicules dont elles auront besoin pour entrer dans les métropoles.

Cet article décline ainsi la mise en place d'un dispositif de prêt à taux zéro mobilité durable à partir du 1^{er} janvier 2024, les conditions de son obtention, son montant, les modalités de son remboursement, l'accompagnement social des bénéficiaires ainsi que les différents véhicules et solutions de mobilité éligibles. Il est aussi précisé les règles applicables aux établissements de crédit et aux sociétés de financement concernés par l'octroi d'un tel prêt, notamment en matière d'avantages fiscaux.

L'article 8 vient combler les insuffisances du forfait mobilités durables en le rendant obligatoire.

En effet, le caractère facultatif du forfait mobilités durables n'incite pas toujours les entreprises à le proposer aux salariés. Selon le baromètre d'Ekodev et de l'Ademe publié en 2021, une entreprise sur cinq ne s'est pas emparée du forfait mobilités durables, limitant par suite le report modal vers des mobilités durables.

En incitant ceux qui le peuvent à recourir aux mobilités douces plutôt qu'à leurs voitures, le caractère obligatoire du forfait mobilités durables contribuera à l'atteinte de l'objectif de 9 % de la part modale de vélo en 2024 et à la réduction de la pollution de l'air. La mise en œuvre des ZFE étant relative aux niveaux de pollution observés, une réduction de la pollution de l'air par ce biais pourrait permettre de ne pas avoir à interdire certains véhicules, comme les Crit'Air 2 ou même les Crit'Air 3.

L'article 9 vise à revaloriser le taux maximum de fixation du versement mobilités. Le versement mobilité est l'une des ressources qui permet aux collectivités organisatrices des mobilités de financer le fonctionnement des transports en commun, avec les recettes tarifaires et les concours du budget général de la collectivité. L'assiette du versement destiné au financement des mobilités collectives est constituée des revenus d'activité prises en compte pour la fixation de l'assiette des cotisations d'assurance maladies mises à la charge des employeurs. Le taux de versement est fixé

par l'organe exécutif local dans la limite fixée par la loi et selon les spécificités locales.

Hors de la région Île-de-France, les communautés de communes, communautés d'agglomération, communautés urbaines, métropoles, autorités organisatrices de la mobilité auxquelles ont adhéré une communauté de communes, une communauté d'agglomération, une communauté urbaine ainsi que l'autorité organisatrice de la mobilité des territoires lyonnais peuvent majorer le taux de 0,05 %, pour atteindre au maximum 2 %.

En Île-de-France, le taux maximum est fixé pour Paris et les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne à 2,95 %. Pour les communes qui ne correspondent pas à cette première catégorie et selon une liste arrêtée par décret en Conseil d'État après avis d'Île-de-France Mobilités le taux est de 2,01 %.

Cet article propose de revaloriser ces taux de 0,10 %.

L'article 10 permet aux ZFE, par souci de cohérence, d'englober les espaces portuaires et industriels. En effet, il est illogique de vouloir lutter contre la pollution de l'air en ne se focalisant que sur l'une de ses sources, et ainsi de ne concentrer les efforts que sur les citoyens habitant dans une zone périurbaine et qui dépendent de leur voiture, alors que de grandes entreprises ou des infrastructures portuaires ne contribueraient pas à cet effort.

Parmi les différents polluants de l'air, le dioxyde de soufre, le monoxyde de carbone, le cadmium, le nickel sont essentiellement émis par le secteur résidentiel et industriel, mais aucunement par le parc automobile. Qu'il s'agisse des PM 10 ou PM 2,5, l'industrie contribue de façon significative à la pollution de l'air. Au lieu de proposer un nivellement par le bas, en condamnant des milliers de nos concitoyens à une mort prématurée chaque année faute d'avoir lutté contre la pollution de l'air, il est préférable et logique d'exiger de tous les secteurs qui concourent à la pollution de l'air des efforts similaires, ambitieux mais réalistes.

L'article 11, supprime la niche fiscale sur le kérosène

Le kérosène (ou carburéacteur) utilisé par les avions est exonéré de l'imposition sur les produits énergétiques (ex-TICPE), alors qu'il est fortement émetteur de gaz à effet de serre (GES). En effet, le transport aérien est aujourd'hui le mode de transport qui émet le plus de dioxyde de carbone (CO₂) par passager transporté. Le kérosène est le seul carburant à échapper

totalemment à toute taxe alors que les autres carburants sont tous taxés à des degrés divers.

Cette exception est non seulement une aberration écologique mais également une distorsion de concurrence favorable au secteur aérien au détriment du rail, ce qui va à l'encontre des engagements climatiques de la France. La convention de Chicago n'empêche pas la taxation pour les vols domestiques, qui est effective dans des pays comme les États-Unis ou le Japon. En France, pourtant, le carburant utilisé pour les vols intérieurs est totalement exonéré de taxe sur la consommation énergétique, ce que vient rectifier cet article. L'Institut de l'Économie pour le Climat (I4CE) chiffre la perte pour les finances publiques à un peu plus de 6 milliards d'euros ⁽⁵⁾

L'article 12 instaure une taxation de solidarité sur les billets d'avion. Cet article fixe également des niveaux de taxe sur les billets d'avion plus cohérents avec les engagements pris par la France de réduire ses émissions de gaz à effet de serre dans le cadre de l'Accord de Paris. Les émissions du secteur aérien ont augmenté de 71 % entre 1990 et 2018 en France. Par ailleurs, au niveau européen, elles sont susceptibles de tripler d'ici à 2050 sans action politique d'envergure.

Cette proposition s'inscrit dans la continuité d'une proposition de la Convention Citoyenne pour le Climat, comprenant l'augmentation des tarifs de l'écotaxe, l'ajout d'une tranche concernant l'aviation d'affaires et la modification du critère de destination, sur laquelle le Président de la République s'est lui-même engagé en juin 2021. Il ajoute le critère de la distance parcourue, déterminant pour estimer le niveau de pollution associé à un vol.

D'autres pays, tels que l'Allemagne et le Royaume-Uni, ont déjà mis en place des niveaux de taxe bien supérieurs à ceux mis en place en France. L'année dernière, le Parlement a adopté une taxe environnementale sur les billets d'avion, pour un montant de 27 à 110 euros en fonction de la classe et de la distance. Les ressources dégagées par cette taxe viendront abonder les différents projets portés par cette proposition de loi.

Enfin, **l'article 13 gage les articles qui le précèdent.** Ce gage n'est en réalité pas pleinement nécessaire. En effet, d'une part, certains articles augmentent les recettes de l'état, en particulier le renforcement du malus sur le poids des véhicules, la suppression de son plafond, la création d'une

(5) <https://www.i4ce.org/wp-content/uploads/I4CE-NichesFiscales.pdf>

contribution de solidarité sur les billets d'avion ; d'autres réduisent ses dépenses, notamment la suppression de la niche fiscale sur le kérosène.

D'autre part, le coût de la pollution de l'air en termes de dépense de santé publique et d'arrêt de travail est colossal. Selon l'association Respire ⁽⁶⁾, s'adossant à l'étude comparative sur le coût de la pollution de l'air dans les grandes villes européennes, réalisée par l'Alliance européenne de santé publique (EPHA), le coût de la pollution de l'air serait de 1 000 € par an et par habitant. Selon l'étude du Sénat en 2015 ⁽⁷⁾, ce coût pour la France pourrait atteindre 100 milliards d'euros chaque année. Dans ce contexte, chaque mesure permettant de faciliter et de rendre acceptables les politiques publiques visant à réduire la pollution de l'air contribue indirectement mais activement à la baisse des dépenses publiques : c'est le cas de chaque article de cette proposition de loi.

(6) [La pollution de l'air coûte presque 1000 euros par an aux Français selon une nouvelle étude européenne - Association Respire \(respire-asso.org\)](#)

(7) www.senat.fr/rap/r14-610-1/r14-610-11.pdf

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

- ① Le troisième alinéa de l'article L. 318-1 du code de la route est remplacé par quatre alinéas ainsi rédigés :
- ② « Les véhicules à moteur font l'objet d'une identification fondée, à parts égales sur la norme euro, le type de motorisation et la masse du véhicule.
- ③ « Un certificat qualité de l'air atteste de la conformité des véhicules à différentes classes établies en tenant compte de leur poids et du niveau d'émission de polluants atmosphériques. Le classement des véhicules tient compte notamment de leur catégorie, de leur motorisation, de leur poids, des normes techniques applicables à la date de réception des véhicules ou de leur date de première immatriculation ainsi que des éventuels dispositifs de traitement des émissions polluantes installés postérieurement à la première mise en circulation des véhicules.
- ④ « À partir du 1^{er} janvier 2024, les certificats qualité de l'air sont systématiquement délivrés à l'occasion du contrôle technique et prennent en compte l'entretien du véhicule tel que mentionné au quatrième alinéa.
- ⑤ « Dans des conditions fixées par l'autorité chargée de la police de la circulation et du stationnement, les véhicules à très faibles émissions, en référence à des critères déterminés par décret, peuvent notamment bénéficier de conditions de circulation et de stationnement privilégiées. »

Article 2

- ① L'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- ② 1° Le III est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ③ « La création d'une zone à faibles émissions mobilité est accompagnée d'une campagne d'information nationale, d'une durée minimale de trois mois. Cette campagne porte à la connaissance du public les périmètres contrôlés, les restrictions de circulation mises en œuvre et les raisons sanitaires de cette politique. Elle expose également les alternatives à l'usage individuel de la voiture au sein du périmètre contrôlé, notamment l'offre de

transport public, dont le transport à la demande. Elle présente les aides dont peuvent bénéficier l'ensemble des citoyens concernés. » ;

- ④ 2° Sont ajoutés des VIII et un IX ainsi rédigés :
- ⑤ « VIII. – L'État met en œuvre au sein de chaque maison France Service un guichet unique pour obtenir des informations sur les zones à faibles émissions. Ce guichet unique permet d'effectuer l'ensemble des démarches ouvrant droit aux aides prévues dans le cadre de la mise en place d'une zone à faibles émissions.
- ⑥ « IX. – Dans les zones à faibles émissions rendues obligatoires en application du deuxième alinéa du I ou dans les agglomérations ou dans les zones mentionnées au premier ou au troisième alinéas du même I ou concernées par les dépassements mentionnés au deuxième alinéa dudit I, l'autorité compétente s'assure de mettre en place un système d'information en direction de la population sur le niveau de pollution atmosphérique quotidien en rapport avec les normes de qualité de l'air mentionnées à l'article L. 221-1 du code de l'environnement. »

Article 3

- ① Cliquez ou appuyez ici pour entrer du texte. Le premier alinéa du II de l'article L. 2213-4-2 du code général des collectivités territoriales est ainsi rédigé :
- ② « La mise en œuvre des dispositifs de contrôle ne peut être effective avant l'entrée en vigueur d'un service express régional métropolitain tel que défini à l'article premier de la loi n° du relative aux services express régionaux métropolitains. Elle est autorisée par arrêté du représentant de l'État dans le département et, à Paris, du préfet de police. »

Article 4

- ① L'article L. 2151-4 du code des transports est ainsi rédigé :
- ② « Art. L 2151-4. – Un tarif universel ne pouvant excéder 48 euros par mois s'applique à l'ensemble des voyageurs ferroviaires, pour tous les services assurés sur le territoire national à l'exception des trains à grande vitesse. Les régions sont consultées dans le cadre de la fixation de ce tarif. La mise en œuvre de ce tarif fait l'objet d'une compensation visant à couvrir l'incidence financière pour les opérateurs. Pour les services d'intérêt national

et les services librement organisés, la compensation est établie par l'État et versée aux opérateurs de manière effective, transparente et non discriminatoire. Pour les services d'intérêt régional, la compensation est versée par les autorités organisatrices de transport dans le cadre du contrat de service public conclu avec l'attributaire.

- ③ « Un décret précise les modalités d'application du présent article. »

Article 5

- ① Le paragraphe 5 de la sous-section 3 de la section 2 du chapitre Ier du titre II du livre IV du code des impositions sur les biens et services est ainsi modifié :

- ② 1° L'article L. 421-74 est abrogé ;

- ③ 2° L'article L. 421-75 est ainsi rédigé :

- ④ « *Art. L. 421-75.* – Le seuil minimal de la taxe est égal à 1 400 kilogrammes pour les véhicules thermiques.

- ⑤ « Le tarif unitaire, exprimé en euros par kilogramme, est, pour chaque année de première immatriculation du véhicule à compter du 1^{er} janvier 2024, déterminé par le barème suivant :

- ⑥

«

Masse en ordre de marche (en kilogrammes)	Tarif unitaire (en euros par kilogramme)
Supérieur à 1 400 et inférieur à 1 600	5
Supérieur ou égale à 1 600 et inférieur à 1 800	10
Supérieur ou égale à 1 800	20

» ;

- ⑦ « Le barème est réévalué à la baisse chaque année de 30 kilogrammes jusqu'en 2040.

- ⑧ « Un décret précise les modalités d'application du présent article et la liste des véhicules familiaux de catégorie M1 qui font l'objet d'une dérogation. » ;

- ⑨ 3° L'article L. 421-78 est abrogé ;

- ⑩ 4° Le premier alinéa de l'article L. 421-79 est remplacé par deux alinéas ainsi rédigés :
- ⑪ « Pour les véhicules dont la source d'énergie est exclusivement l'électricité et pour les véhicules hybrides rechargeables de l'extérieur, lorsque l'autonomie équivalente en mode tout électrique en ville déterminée lors de la réception est supérieure à 50 kilomètres, le tarif unitaire de la taxe est, pour chaque année de première immatriculation du véhicule à compter de 2024, égal à 20 euros par kilogramme et le seuil minimal de la taxe est égal à 1 800 kilogrammes.
- ⑫ « Un décret précise les modalités d'application du présent article et la liste des véhicules familiaux de catégorie M1 qui font l'objet d'une dérogation. »

Article 6

- ① I. – L'article L. 251-1 du code de l'énergie est complété par quatre alinéas ainsi rédigés :
- ② « Les aides à l'acquisition de véhicules propres sont fixées en fonction du niveau de revenu des foyers, de la note du véhicule prévue l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, selon le tableau suivant :

③

«

	Ménages avec un revenu fiscal de référence par part inférieur à 6 400 €	Ménages avec un revenu fiscal de référence par part compris entre 6 400€ et 14 100€	Ménages avec un revenu fiscal de référence par part compris entre 14 100 € et 19 100€	Ménages avec un revenu fiscal de référence par part supérieur à 19 100€
Crit'Air 0 et 1	8 000 €	8 000 €	2 500€	0 €
Crit'Air 2	3 000 €	3 000 €	0 €	0 €
Autre Crit'Air	0€	0 €	0 €	0 €

» ;

- ④ « Ces aides ne peuvent être perçues pour tous les véhicules de plus de 1 500 kilogrammes et pour des véhicules électriques dont le coût d'achat est supérieur à 30 000 €.

- ⑤ « Au plus tard le 1^{er} janvier 2024, les ménages dont le foyer fiscal ne dépasse pas 14 100 € peuvent bénéficier d'une location longue durée d'un véhicule électrique à moins de 100 euros par mois de la première à la dernière mensualité incluses. »

Article 7

- ① L'article 107 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets est ainsi rédigé :
- ② « I. – Les établissements de crédit et les sociétés de financement mentionnés à l'article L.511-1 du code monétaire et financier peuvent consentir des prêts ne portant pas intérêt aux ménages dont le revenu fiscal de référence n'excède pas 21 400 euros par part.
- ③ « Le revenu fiscal de référence est indexé sur l'évolution de l'indice national des prix à la consommation hors tabac.
- ④ « Ces prêts ne portant pas intérêt, dits « prêts à taux zéro mobilité durable », s'articulent avec l'ensemble des aides à l'acquisition existantes.
- ⑤ « Ces prêts sont octroyés lorsque les ménages acquièrent :
- ⑥ « 1° Un véhicule particulier électrique ou hybride rechargeable dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 1,7 tonnes émettant une quantité de dioxyde de carbone inférieure ou égale à 125 grammes par kilomètre ;
- ⑦ « 2° Un véhicule particulier à moteur des catégories M, N et L au sens du présent code satisfaisant aux normes d'émission européenne Euro 4 pour les véhicules de catégorie L et Euro 5 ou 6 pour les véhicules des catégories M et N, au sens du Règlement n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules ;
- ⑧ « 3° Un cycle mécanique, cycle à pédalage assisté, cycle-cargo, cycle pliant.
- ⑨ « Un dispositif d'accompagnement social est déployé en lien avec les maisons France Services, les centres communaux d'action sociale, les missions locales, Pôle emploi, les plateformes de mobilité existantes dans les collectivités territoriales et les associations de solidarité déjà mobilisées pour

permettre de conseiller les ménages sur leurs besoins en matière de mobilité et sur les modalités de financement existantes.

- ⑩ « Aucun frais de dossier, frais d'expertise, intérêt ou intérêt intercalaire ne peut être perçu sur ces prêts.
- ⑪ « Il ne peut être accordé qu'un seul prêt ne portant pas intérêt prévu au présent article pour une même opération.
- ⑫ « II. – Les établissements de crédit et les sociétés de financement mentionnés à l'article L. 511-1 du code monétaire et financier passibles de l'impôt sur les sociétés, de l'impôt sur le revenu ou d'un impôt équivalent, ayant leur siège dans un État membre de l'Union européenne ou dans un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen ayant conclu avec la France une convention d'assistance administrative en vue de lutter contre la fraude et l'évasion fiscale, peuvent bénéficier d'une réduction d'impôt au titre des prêts ne portant pas intérêt mentionnés au I du présent article.
- ⑬ « III. – Le montant de la réduction d'impôt mentionnée au II est égal à l'écart entre la somme actualisée des mensualités dues au titre du prêt ne portant pas intérêt prévu au I et la somme actualisée des montants perçus au titre d'un prêt de mêmes montant et durée de remboursement, consenti à des conditions normales de taux à la date d'émission de l'offre de prêt ne portant pas intérêt.
- ⑭ « La réduction d'impôt s'impute sur l'impôt dû par l'établissement de crédit ou la société de financement au titre de l'exercice au cours duquel l'établissement de crédit ou la société de financement a versé des prêts ne portant pas intérêt. Lorsque le montant de la réduction d'impôt imputable au titre d'une année d'imposition excède le montant de l'impôt dû par l'établissement de crédit ou la société de financement au titre de cette même année, le solde peut être imputé sur l'impôt dû des quatre années suivantes.
- ⑮ « Le solde qui demeurerait non imputé au terme de ces quatre années n'est pas restituable.
- ⑯ « IV. – Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente proposition de loi, le Gouvernement remet un rapport au Parlement évaluant la mise en place du dispositif de prêt à taux zéro mobilité durable.
- ⑰ « V. – Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article.

- ⑮ « VI. – Les dispositions du présent article entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2024. »

Article 8

À l'article L. 3261-3-1 du code du travail, les mots : « peut prendre » sont remplacés par le mot : « prend ».

Article 9

- ① La deuxième partie du code général des collectivités territoriales est ainsi modifiée :
- ② 1° Au sixième alinéa de l'article L. 2333-67, le taux : « 0,05 % » est remplacé par le taux : « 0,15 % » ;
- ③ 2° L'article L. 2531-4 est ainsi modifié :
- ④ a) Aux 1° et 1° *bis*, le taux : « 2,95 % » est remplacé par le taux : « 3,05 % » ;
- ⑤ b) Au 2°, le taux : « 2,01 % » est remplacé par le taux : « 2,11 % ».

Article 10

- ① L'article L. 220-1 du code de l'environnement est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « Pour lutter contre la pollution atmosphérique, une zone à faibles émissions industrielle et portuaire peut être créée dans les agglomérations où est mise en place une zone à faibles émissions mobilité telle que définie à l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales et dans les zones pour lesquelles un plan de protection de l'atmosphère est adopté, en cours d'élaboration ou en cours de révision en application de l'article L. 222-4 du code de l'environnement, par le maire ou par le président d'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre. »

Article 11

- ① L'article L. 312-58 du code des impositions sur les biens et services est complété par un alinéa ainsi rédigé :

- ② « Ce tarif réduit n'est pas applicable aux produits mentionnés au premier alinéa lorsque le déplacement s'effectue par voie aérienne et à l'intérieur du territoire français, hors vols à destination et en provenance des territoires d'Outre-mer et de la Corse. »

Article 12

- ① La tableau du deuxième alinéa de l'article L. 422-22 du code des impositions sur les biens et services est ainsi rédigé :

②

«

Destination finale du passager	Passager voyageant dans un jet privé dit « aviation d'affaires »	Passager pouvant bénéficier, sans supplément de prix, de services à bord auxquels l'ensemble des passagers ne peut accéder gratuitement	Autre passager
Destination à moins de 2200km (France, un autre État membre de l'Union européenne, un autre État partie à l'accord sur l'Espace économique européen, la Confédération suisse, pays du Maghreb)	360 €	180 €	30 €
Destination à plus de 2200 km	1200 €	400 €	60 €

».

Article 13

- ① I. – La charge pour l'État est compensée, à due concurrence, par la majoration du taux du 1° du B du 1 de l'article 200 A du code général des impôts.

- ② II. – 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 majoration du taux du 1^o du B du 1 de l'article 200 A du code général des impôts.
- ③ III. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence 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.
- ④ IV. – La perte de recettes pour les organismes de sécurité sociale est compensée à due concurrence par la majoration de 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.

