

ASSEMBLÉE NATIONALE

6 janvier 2023

SUPPRIMER LES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ - (N° 257)

Commission	
Gouvernement	

Tombé

AMENDEMENT

N° 13

présenté par

Mme Stambach-Terreoir, Mme Abomangoli, M. Alexandre, M. Amard, Mme Amiot, Mme Amrani, M. Arenas, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Bex, M. Bilongo, M. Bompard, M. Boumertit, M. Boyard, M. Caron, M. Carrière, M. Chauche, Mme Chikirou, M. Clouet, M. Coquerel, M. Corbière, M. Coulomme, Mme Couturier, M. Davi, M. Delogu, Mme Dufour, Mme Erodi, Mme Etienne, M. Fernandes, Mme Ferrer, Mme Fiat, M. Gaillard, Mme Garrido, Mme Guetté, M. Guiraud, Mme Hignet, Mme Keke, M. Kerbrat, M. Lachaud, M. Laisney, M. Le Gall, Mme Leboucher, Mme Leduc, M. Legavre, Mme Legrain, Mme Lepvraud, M. Léaument, Mme Pascale Martin, Mme Éliisa Martin, M. Martinet, M. Mathieu, M. Maudet, Mme Maximi, Mme Manon Meunier, M. Nilor, Mme Obono, Mme Oziol, Mme Panot, M. Piquemal, M. Portes, M. Prud'homme, M. Ratenon, M. Rome, M. Ruffin, M. Saintoul, M. Sala, Mme Simonnet, Mme Soudais, Mme Taurine, Mme Taurinya, M. Tavel, Mme Trouvé, M. Vannier et M. Walter

ARTICLE PREMIER

Rédiger ainsi cet article :

« Après le troisième alinéa du I de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« « Un moratoire sur le déploiement des zones à faibles émissions mobilité est instauré sur l'ensemble du territoire national, tant que des alternatives suffisantes et à prix abordables, en particulier pour les ménages les plus précaires, ne sont pas mises en place, notamment en matière d'accès aux transports en commun, aux mobilités douces et à la possibilité de changer de véhicule ou d'effectuer du rétrofit, dans des conditions économiquement viables ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Par cet amendement, nous demandons à ce qu'un moratoire concernant le déploiement des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) soit instauré, tant qu'il n'y pas d'alternative suffisante mise en oeuvre.

Nous nous opposons à la PPL du RN, qui consiste à une suppression pure et simple des ZFE-m, sans proposition alternative.

Le déploiement des ZFE-m a été effectué avant même que des alternatives soient mises en oeuvre, conduisant à une fracture sociale inacceptable dans l'accès aux villes.

- Les ZFE-m dans leur conception actuelle vont à l'encontre de l'écologie populaire, puisqu'aucune alternative n'a pas été proposée avant l'interdiction. La plupart des métropoles ne proposent pas de solution pour remplacer les trajets quotidiens accomplis en voiture, dans des délais raisonnables.
- Les ZFE-m excluent de fait les plus précaires des centres-villes où une ZFE-m a été mise en place, puisque l'achat d'un véhicule neuf n'est pas une option économiquement envisageable pour de nombreux Français et Françaises. Rappelons que d'après l'enquête « Mobilité des personnes » de l'INSEE, en 2019, 38% des ménages les plus pauvres ont un véhicule classé Crit'Air 4 ou 5. Seuls 10% des ménages les plus riches possèdent ce type de véhicules.
- Le fonctionnement actuel des ZFE-m s'inscrit dans une vision du tout voiture, où il s'agit juste de remplacer une voiture ancienne par une voiture neuve et/ou électrique.

Nous proposons donc la mise en place d'un moratoire sur le déploiement des ZFE-m, afin que des alternatives concernant les mobilités actives, le déploiement massif des transports en commun et du fret ferroviaire puissent voir le jour. Pour ce faire, nous soutenons, entre autres, les mesures suivantes :

- Rendre possible l'utilisation de la prime à la conversion pour un abonnement illimité de transports en commun pour une durée de 4 ans
- Renforcer la prime à la conversion en faveur des vélos électriques en réduisant le reste à charge : le montant de la prime à la conversion pour les vélos doit être similaire à celui pour l'achat de véhicules moins polluants et électriques
- Un plan d'investissements massifs dans le ferroviaire : nous regrettons profondément que l'amendement adopté lors de l'examen du PLF2023 de 3 milliards d'euros supplémentaires pour le ferroviaire (fret ferroviaire, régénération du réseau structurant, régénération des petites lignes, train de nuit) n'ait pas été conservé avec le 49.3.
- Réaliser un plan national de développement massif des transports collectifs dans les grandes agglomérations, co-financer, avec les collectivités et leurs autorités organisatrices, le développement de tous types de réseaux (métro, bus, tram ou tram-trains, transport par câble, etc.) et le renforcement de leur desserte
- Rendre gratuits les transports en commun urbains dans les villes et les TER et cars régionaux pour les moins de 25 ans, les privé-es d'emploi et les usager-es disposant de faibles revenus
- La TVA à 5,5% sur les transports en commun
- La généralisation du Forfait mobilités durables et le cumul avec la participation de l'employeur à l'abonnement de transports en commun
- Favoriser, en lien avec les collectivités, le covoiturage, l'autopartage et le transport à la demande

Par ailleurs, nous formulons, entre autres, les propositions suivantes pour améliorer le fonctionnement actuel des ZFE-m :

- L'intégration des contournements routiers et rocade dans les ZFE-m, afin de ne pas reporter la pollution en dehors des métropoles et notamment sur les plus précaires.
- Une harmonisation des règles pour les ZFE-m pour les échéances, les dérogations et les aides afin d'assurer une cohérence sur l'ensemble du territoire.
- Une refonte de la construction de la vignette Crit'air pour intégrer d'autres facteurs, en particulier

l'analyse en cycle de vie, le poids du véhicule ou encore sa consommation.
- Le renforcement, en parallèle, du malus sur le poids des véhicules.

Les aides et l'accompagnement des ménages les plus précaires doivent aussi être renforcés, notamment en augmentant le montant des aides, en les ciblant mieux pour les personnes les plus précaires, en assurant une avance de frais. Nous sommes également pour la mise en place d'un guichet unique pour demander et obtenir ces aides. Enfin, nous estimons qu'il est nécessaire de développer les aides pour le retrofit.

Par ailleurs, des préconisations de la mission "flash" de MM. Leseul et Milliemme nous semblent intéressantes et pourraient être reprises, notamment la mise en place de façon transitoire un « carnet d'usage » pour les particuliers sur le modèle de Strasbourg (gratuit, utilisable 24h, 12 fois par an), qui permet des déplacements occasionnels et/ou essentiels (accès aux soins, par exemple) dans le périmètre de la ZFE-m ou encore la mise en place de façon transitoire un aménagement horaire (restrictions en semaine de 8h à 19h et dérogations les week-ends et soirées, par exemple).

Plus généralement, il est essentiel que les sites industriels soient intégrés dans le déploiement des ZFE-m, afin qu'ils réalisent leur juste part d'efforts dans la lutte contre la pollution de l'air.