

ASSEMBLÉE NATIONALE

9 janvier 2023

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

Commission	
Gouvernement	

Tombé

AMENDEMENT

N° 23

présenté par
M. Meurin

ARTICLE PREMIER

Rédiger ainsi cet article :

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

« « I *bis*. – L'obligation résultant des deuxième et troisième alinéas du I ne s'applique pas pour une période minimale de trois ans renouvelable à compter de la promulgation de la loi n° du ... visant à supprimer les zones à faibles émissions mobilité. Cette période est prolongée jusqu'à ce que des alternatives suffisantes et économiquement accessibles pour se déplacer soient mises en œuvre en matière d'offre de transports en commun et d'aides au changement ou à la conversion des véhicules dans les zones concernées.

« « La suspension résultant du précédent alinéa peut être levée si les conditions suivantes sont réunies :

« « 1° Le système d'identification des véhicules mentionné au troisième alinéa de l'article L. 318-1 du code de la route a fait l'objet d'une révision de façon à prendre en compte les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques des véhicules sur l'ensemble de leur cycle de vie ;

« « 2° Le reste à charge pour les ménages résultant d'un changement ou de la conversion d'un véhicule, contraint par les mesures de restriction de circulation prévues dans une zone à faibles émissions mobilité, est nul ;

« « 3° L'offre de transports en commun permet d'assurer les trajets entre le domicile et le lieu de travail de la population impactée par des mesures de restriction de circulation sans augmenter de plus de 10 % la durée moyenne de ces trajets lorsqu'ils sont réalisés au moyen d'un véhicule individuel.

« « Un décret en Conseil d'État détermine les conditions d'application du présent I *bis*. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

La mise en place obligatoire de ZFE-m dans 43 agglomérations et métropoles constitue un dispositif excessivement contraignant dans un contexte où les alternatives à la voiture individuelle thermique sont encore insuffisamment développées dans les villes et leurs périphéries. En interdisant les véhicules les plus polluants, les ZFE-m sont génératrices d'exclusion sociale et accroissent la fracture sociale entre les grandes agglomérations et les territoires ruraux et périurbains alors même que les bénéfices du dispositif en matière d'amélioration de la qualité de l'air sont loin d'être établis.

Les collectivités territoriales responsables du déploiement pratique de ce dispositif, rivalisent de créativité pour adapter les mesures, parfois sous la contrainte, parfois par idéologie. Par voie de conséquence, une véritable fracturation entre les territoires est à craindre, dès lors que la connaissance par les citoyens de l'ensemble des règles locales sera impossible. Toutes les idées de dérogations (« pass » de plusieurs jours par an par exemple) tentées pour atténuer la violence de ce dispositif de séparatisme territorial prêtent à sourire et seront un remède pire que le mal. Les ZFE-m les excluent ; les mesures d'adaptation les rendent incompréhensibles.

Il n'est pas contestable que la plupart des Français qui seront prochainement verbalisés en infraction aux ZFE-m n'ont aujourd'hui aucun moyen de transport en commun alternatif, ni aucun moyen (à part s'endetter et payer un reste à charge de plusieurs milliers d'euros) de se procurer un véhicule prétendument plus propre. Prétendument, car il est démontré qu'un véhicule Range-Rover SUV Crit'air 1 émet quatre fois plus de CO₂ qu'une Clio campus Crit'air 3. Prétendument également car le déploiement du parc de véhicules électriques n'a pas démontré sa capacité miraculeuse à sauver le climat. Si l'on se réfère à l'émission de particules fines, incriminées pour le danger qu'elles représentent pour la santé publique, les véhicules électriques en produisent presque autant que les voitures essence ou diesel. Ceci conduit à mettre en lumière l'absurdité d'une classification Crit'air qui n'a pas le moindre sens que ce soit d'un point de vue sanitaire ou climatique.

Le présent amendement vise donc à suspendre le déploiement des ZFE-m pour une durée minimale de trois ans à compter de la promulgation de la présente loi, dans la mesure où ces ZFE-m impatientent l'intelligence et le bon sens.

Ce moratoire sur les ZFE-m devra permettre à l'État de repenser sa stratégie d'amélioration de la qualité de l'air. Il est loin d'être établi que le déploiement massif de la voiture électrique, dont le marché est largement contrôlé par la Chine, présente un bilan économique et écologique positif. Les craintes à ce sujet sont aujourd'hui largement légitimes, et aucune réponse cohérente ; aucune étude sérieuse n'ont démontré que la santé publique mondiale et le climat bénéficieraient de tels choix politiques et stratégiques.