

ASSEMBLÉE NATIONALE

20 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Rejeté

AMENDEMENT

N° II-CF1570

présenté par

M. Carrière, 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. 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 Élisabeth Martin, M. Martinet, M. Mathieu, M. Maudet, Mme Maximi, Mme Manon Meunier, M. Nilor, Mme Obono, Mme Oziol, Mme Panot, M. Pilato, M. Piquemal, M. Portes, M. Prud'homme, M. Quatennens, M. Ratenon, M. Rome, M. Ruffin, M. Saintoul, M. Sala, Mme Simonnet, Mme Soudais, Mme Stambach-Terreiro, Mme Taurinya, M. Tavel, Mme Trouvé, M. Vannier et M. Walter

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 52, insérer l'article suivant:****Mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

Dans un délai d'un an après la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'impact de la part des financements de l'État sur le rythme de déploiement des infrastructures de transports en commun par les collectivités territoriales. Ce rapport formule des recommandations sur le montant des aides à allouer pour accélérer le développement d'infrastructures de transports en commun.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement est une demande de rapport sur l'impact de la part des financements de l'État sur le rythme de déploiement des infrastructures de transports en commun par les collectivités. Ce rapport formule des recommandations sur le montant des aides à allouer pour accélérer le développement d'infrastructures de transports en commun.

Les Zones à faibles émissions (ZFE) sont en cours de déploiement sur l'ensemble des grandes agglomérations du territoire et seront pleinement effectives à la fin de l'année 2024, alors que des alternatives suffisantes n'ont pas été mises en place.

Le déploiement des ZFE-m a été effectué avant même que des alternatives soient mises en œuvre, 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.

Il est urgent d'accélérer le déploiement des transports en commun. Les financements de l'État pèsent en moyenne pour 1/3 des financements nécessaires au développement de nouvelles infrastructures de transports, le reste étant à la charge des AOM et par ricochet des populations locales.

Ainsi, afin de vérifier que tous les leviers d'accélération ont bien été étudiés et mis en œuvre le cas échéant, cet amendement vise à demander un rapport au Gouvernement dans lequel est établie une relation entre la vitesse de développement des projets d'infrastructures nouvelles et la part de financements que l'État y engage. Ce rapport étudie également la possibilité d'un accroissement des dépenses de l'État pour développer davantage l'offre de transports en commun.