

ASSEMBLÉE NATIONALE

20 mars 2025

DE SIMPLIFICATION DE LA VIE ÉCONOMIQUE - (N° 481)

Adopté

AMENDEMENT

N° CS583

présenté par

M. Meurin, M. de Lépinau, M. Dessigny, M. Guitton, M. Golliot, M. Le Bourgeois, M. Lopez-Liguori, M. Loubet, M. Meizonnet, M. Renault, Mme Roy, M. Salmon, M. Taché de la Pagerie et
M. Tesson

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 15 BIS, insérer l'article suivant:

I. – L'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales est abrogé.

II. – L'article L. 2213-4-2 du code général des collectivités territoriales est abrogé.

III. – Le titre I^{er} du livre II de la cinquième partie du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

a) Le C du I de l'article L. 5211-9-2 est abrogé ;

b) La deuxième phrase du III de l'article L. 5219-5 est supprimée.

IV. – La première partie du code des transports est ainsi modifiée :

a) L'article L. 1115-8-1 est abrogé ;

b) Au III de l'article L. 1214-8-3, les mots : « , particulièrement dans les zones à faibles émissions mobilité, » sont supprimés ;

c) Le quatrième alinéa de l'article L. 1215-6 est ainsi modifié :

– à la fin de la première phrase, les mots : « des zones à faibles émissions mobilité mentionnées à l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales » sont remplacés par les mots : « du fret ferroviaire » ;

– la seconde phrase est supprimée.

V. – Le titre II du livre II du code de l'environnement est ainsi modifié :

a) Le dernier alinéa de l'article L. 228-3 est supprimé ;

b) Le deuxième alinéa du 3° du II de l'article L. 229-26 est supprimé.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à abroger les Zones à faibles émissions qui nuisent à nos entreprises et aux Français. En effet, l'acquisition d'un véhicule avec un crit'air 2, 1 ou 0 représente un reste à charge auxquels nos artisans, nos entrepreneurs ne peuvent faire face.

Par exemple, la mise en application de la ZFE de Paris a donné lieu à quelques rapports pour montrer à quel point les ZFE affectent la vie économique. Selon un rapport de BNP Paribas Mobility publié le 11 mars 2025 : « sur les 300 000 véhicules utilitaires légers (VUL) immatriculés dans la métropole du Grand Paris en décembre 2024, 17 % sont crit'air 3 ou plus, soit 50 000 véhicules ». C'est principalement le secteur de la logistique qui est touché avec « 27 % des véhicules qui sont crit'air 3 et plus ». Or pour ces entreprises, les alternatives sont inadaptées : le coût est trop important et les transports en commun ne répondent pas aux besoins de toutes les entreprises. Concernant les véhicules qui traversent Paris, en décembre 2024, « 22 % sont crit'air 3 ou plus, soit 440 000 véhicules ». Là encore, ces chiffres doivent alerter.

Enfin, selon Politique Matin, « Les entreprises situées en périphérie sont particulièrement pénalisées. En dehors de Paris intra-muros, 21 % des véhicules professionnels sont désormais interdits de circulation, contre seulement 4 % dans les quartiers centraux de la capitale. »

La liberté d'entreprendre est considérablement diminuée à cause de ces ZFE. C'est un scandale démocratique d'empêcher des Français d'aller et venir sous prétexte qu'ils n'ont pas les moyens d'acquérir un véhicule plus cher. Cette ségrégation sociale et territoriale doit être abrogée.

Aussi cet amendement propose :

d'abroger les ZFE (I) ;

de supprimer les contrôles relatifs aux ZFE-m puisque les ZFE-m auront été abrogées. En effet, à partir du 1er janvier 2025, les Français risquent quand même une amende de 68 euros pour une voiture personnelle et de 135 euros pour un véhicule utilitaire (II)

d'abroger les dispositions qui obligent les maires, dans le cadre des ZFE, à transférer les compétences et prérogatives qu'ils détiennent au profit des Présidents d'EPCI (III)

de retirer toutes les mentions des zones à faibles émissions mobilités du code des transports puisqu'elles sont abrogées (IV)

d'opérer les mêmes suppressions dans le code de l'environnement (V).