

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

4 avril 2025

## SIMPLIFICATION DE LA VIE ÉCONOMIQUE - (N° 1191)

Commission	
Gouvernement	

**RETIRÉ AVANT DISCUSSION****AMENDEMENT**

N ° 1011

présenté par

Mme Sas, M. Amirshahi, Mme Arrighi, Mme Autain, Mme Balage El Mariky, Mme Belluco, M. Ben Cheikh, M. Biteau, M. Arnaud Bonnet, M. Nicolas Bonnet, Mme Chatelain, M. Corbière, M. Davi, M. Duplessy, M. Fournier, Mme Garin, M. Damien Girard, M. Gustave, Mme Catherine Hervieu, M. Iordanoff, Mme Laernoës, M. Lahais, M. Lucas-Lundy, Mme Ozenne, M. Peytavie, Mme Pochon, M. Raux, Mme Regol, Mme Sandrine Rousseau, M. Ruffin, Mme Sebaihi, Mme Simonnet, Mme Taillé-Polian, M. Tavernier, M. Thierry et Mme Voynet

**ARTICLE 15 TER**

Rédiger ainsi cet article :

« Après le douzième alinéa de l'article L. 2333-67 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« « Dans les territoires où l'instauration des zones à faible émissions mobilité est obligatoire au sens de l'article L. 2213-4-1 du présent code, le taux applicable peut être majoré jusqu'à 0,5 %. » »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise non seulement à maintenir l'existence des zones à faibles émissions mobilité (ZFE), en s'opposant à leur suppression, mais également à permettre une revalorisation du taux de versement mobilité dans l'ensemble des territoires où l'instauration des zones à faible émissions mobilité est obligatoire au sens de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales.

Les ZFE ont été créées pour répondre aux normes européennes de qualité de l'air, avec pour objectif d'éliminer de la circulation les véhicules les plus polluants. Leur mise en œuvre implique toutefois un développement majeur de l'offre de transport en commun, qui nécessite de lourds investissements en infrastructures et génère d'importantes dépenses de fonctionnement des

Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM). Dès lors, pour les AOM concernées, il est à la fois nécessaire de dégager une capacité d'autofinancement accrue afin de soutenir ces investissements et de faire face à des coûts d'exploitation plus élevés, liés à l'augmentation de l'offre. C'est pourquoi nous proposons une revalorisation du taux de versement mobilité dans ces territoires car le versement mobilité constitue aujourd'hui la principale source de financement des AOM. D'autant plus que ni le taux de versement mobilité, ni les moyens alloués aux AOM n'ont été revalorisés récemment.

En outre, l'article 139 de la loi de finances initiale pour 2024 a porté le taux plafond applicable à Paris et aux trois départements de la petite couronne de 2,95 % à 3,20 % (+0,25 point). Le relèvement du plafond proposé par le présent amendement permettrait ainsi de réduire l'écart entre le taux plafond appliqué à l'agglomération francilienne et celui fixé pour les grandes agglomérations non franciliennes.