

ASSEMBLÉE NATIONALE

4 avril 2025

SIMPLIFICATION DE LA VIE ÉCONOMIQUE - (N° 1191)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° 2113

présenté par

M. Maurel, M. Sansu, Mme Bourouaha, M. Brugerolles, M. Bénard, M. Castor, Mme Faucillon,
Mme K/Bidi, Mme Lebon, M. Lecoq, M. Maillot, M. Monnet, M. Nadeau, M. Peu,
Mme Reid Arbelot, M. Rimane et M. Tjibaou

ARTICLE 15 TER

Rédiger ainsi cet article :

« L'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

« 1° Le I est ainsi modifié :

« a) Au premier alinéa, après le mot : « créées », sont insérés les mots : « à compter du 1^{er} janvier 2030 » ;

« b) Les trois derniers alinéas sont supprimés ;

« 2° Les deuxième au sixième alinéas du VI sont supprimés. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement propose non la suppression, mais l'ajournement du dispositif des Zones à Faibles Emissions. Le principe des ZFE répond à des enjeux sanitaires et environnementaux essentiels, le trafic routier demeurant le premier responsable de la pollution dans les agglomérations, mais elles ont été appliquées en dépit du bon sens.

Les graves insuffisances du dispositif actuel sont connues de longue date et bien documentées:

- le système de vignettes Crit’Air, tout d’abord, dont les principes de classification sont source d’incompréhensions et de colères légitimes. Des éléments importants n’y sont pas pris en compte, comme la qualité de l’entretien du véhicule, sa puissance, son poids ou sa consommation. Des véhicules peu polluants mais fortement émetteurs de GES seront autorisés dans les ZFE quand de petits véhicules polluants mais peu émetteurs y seront interdits.

- l’absence de dérogations possibles dans certaines situations (par exemple des rendez-vous médicaux) ou à certains horaires, en soirée ou les week-end

- l’offre bien trop faible de véhicules utilitaires ou de poids lourds classés 0 ou 1 ;

- l’absence de moyens satisfaisants de mobilité alternative pour les habitants des zones péri-urbaines et rurales pour se rendre occasionnellement dans une ZFE et l’impossibilité pour eux d’y accéder pour des besoins ponctuels.

Sur le fondement de ces observations, une mission d’information parlementaire consacrée aux mesures d’accompagnement à la mise en œuvre des ZFE avait formulé en 2022 un certain nombre de recommandations : augmenter la fréquence et l’amplitude horaire des bus, TER et RER ; développer le co-voiturage et l’autopartage ; prévoir une expérimentation sur les prix des transports ; développer les infrastructures et réseaux de transports publics jusqu’aux communes périphériques et renforcer les investissements ferroviaires ; développer les parkings-relais sécurisés et gratuits en périphérie des ZFE en les transformant en véritables "hubs multimodaux" ; rendre obligatoire le forfait mobilités durables ; augmenter et mieux cibler le bonus écologique, la prime à la conversion et la surprime ZFE pour réduire le reste à charge pour l’achat d’un véhicule neuf ; élargir le type de véhicule concerné par les aides ; développer les plate-formes logistiques multimodales ; aménager les horaires selon leur impact estimé sur la qualité de l’air, etc.

Le gouvernement n’a pas tenu compte de ces recommandations. Au contraire, il a réduit les aides aux leasing social, la prime à la conversion a été supprimée et les collectivités territoriales voient leur capacité d’investissement dans l’offre de transports publics durement compromise.

En l’absence d’un accompagnement social volontariste de la mise en œuvre des ZFE, il n’y a aujourd’hui d’autre option, si nous ne voulons pas pénaliser gravement les ménages les plus modestes, que de reporter l’entrée en vigueur des ZFE. C’est le sens du présent amendement.