

ASSEMBLÉE NATIONALE

4 avril 2025

SIMPLIFICATION DE LA VIE ÉCONOMIQUE - (N° 1191)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 2405 (Rect)

présenté par
M. Travert
-----**ARTICLE 15 TER**

Rédiger ainsi cet article :

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

« 1° Le I est ainsi modifié :

« a) Les troisième et quatrième alinéas sont supprimés ;

« b) À l'avant-dernier alinéa, les mots : « en application du même troisième alinéa » sont supprimés ;

« c) Le dernier alinéa est supprimé ;

« 2° Le II est ainsi modifié :

« a) La première phrase du premier alinéa est complétée par les mots : « notamment pour certains publics tels que les ménages les plus modestes et les très petites entreprises, ou permettre la circulation un nombre limité de jours chaque année pour des raisons sociales, économiques ou techniques » ;

« b) Est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« « Une période d'adaptation peut être prévue dans l'arrêté établissant la zone à faibles émissions mobilité, jusqu'au 31 décembre 2026. Pendant une telle période, les modalités de circulation de la ZFE sont appliquées, mais les contrôles de tout ou partie de ces modalités ont une vocation pédagogique. » ;

« 3° Après le premier alinéa du III, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« « L'étude prévue au III du présent article peut permettre de déroger au périmètre tel que défini au troisième alinéa du I du présent article, s'il est démontré que celui-ci n'est pas adapté au territoire, afin de définir un périmètre mieux adapté à la configuration spatiale de l'agglomération concernée, notamment en termes de densité, de polarisation des flux domicile-travail, de qualité du réseau de transports en commun et de la présence d'axes de contournement. » ;

« 4° Au premier alinéa du VII, les mots : « ou au troisième alinéas » sont remplacés par le mot : « alinéa ». »

EXPOSÉ SOMMAIRE

La pollution de l'air constitue un problème majeur de santé publique. En France, elle est responsable de près de 48 000 décès prématurés chaque année, et quinze fois plus que les accidents de la route, elle est également responsable d'une perte d'espérance de vie pour tous. Elle affecte particulièrement les plus vulnérables – nos enfants, nos aînés, les personnes souffrant de maladies chroniques mais aussi les personnes vivant aux abords des grands axes routiers. Si la qualité de l'air s'est améliorée ces dernières années, les niveaux de pollution restent préoccupants dans plusieurs agglomérations, et les impacts sanitaires demeurent lourds. Il est donc impératif de poursuivre et renforcer les actions pour améliorer durablement la qualité de l'air.

Mais cette transition ne peut se faire sans justice sociale. Il n'est pas acceptable que les plus précaires soient ceux à qui l'on demande le plus d'efforts, sans qu'ils disposent des moyens d'y faire face. La protection des plus précaires ne doit pas passer par leur assignation à domicile. Leur protection doit s'accompagner de solutions. Plutôt que de parler de "dérogations", nous devons reconnaître un véritable droit à circuler, à accéder aux services essentiels, à aller travailler, se soigner, vivre dignement. Personne ne doit être laissé sans solution. C'est dans cet esprit que cet amendement vise à rénover en profondeur le cadre légal des ZFE, en conciliant deux impératifs : protéger la santé des Français et garantir l'accès à la mobilité pour tous.

Un "Roquelaure de la qualité de l'air" sera organisé dès le mois d'avril. Il doit permettre de poser les bases d'un dispositif renouvelé, à la hauteur de ce double objectif : efficacité sanitaire et justice sociale. Ce temps de dialogue avec les collectivités, les associations, les acteurs économiques et les usagers nourrira une stratégie nationale plus cohérente, lisible, et surtout équitable.

Dans cette perspective, le présent amendement vise à :

- Cibler l'obligation de mise en place des ZFE sur les seules agglomérations en dépassement régulier des seuils réglementaires de qualité de l'air (actuellement Paris et Lyon), conformément aux exigences européennes ;
- Préserver la liberté des collectivités locales qui souhaitent maintenir ou instaurer une ZFE, tout en supprimant l'obligation pour les agglomérations de plus de 150 000 habitants ;
- Prévoir des dispositifs concrets d'accompagnement pour les publics concernés : possibilité de mettre en place des Pass ZFE (autorisant un nombre limité de jours de circulation pour raisons

sociales, économiques ou techniques), et de véritables droits individuels à la mobilité pour les ménages modestes, les artisans, les très petites entreprises ;

- Introduire une période d'adaptation jusqu'au 31 décembre 2026, permettant aux territoires d'expérimenter, d'informer, de sensibiliser, avant toute mise en œuvre stricte de restrictions ;
- Adapter le périmètre des ZFE aux réalités locales : densité, flux domicile-travail, qualité des transports collectifs, existence d'axes de contournement... Les territoires doivent pouvoir moduler la configuration de leur ZFE pour garantir son efficacité et son acceptabilité.

Ce texte modifie en conséquence le code général des collectivités territoriales.