

ASSEMBLÉE NATIONALE

4 avril 2025

SIMPLIFICATION DE LA VIE ÉCONOMIQUE - (N° 1191)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N° 2542 (Rect)

présenté par

M. Bolo, M. Martineau, Mme Morel, M. Balanant, Mme Bannier, M. Blanchet, Mme Brocard, M. Cosson, Mme Darrieussecq, M. Daubié, M. Falorni, Mme Ferrari, M. Fesneau, M. Fuchs, Mme Perrine Goulet, M. Grelier, M. Gumbs, M. Isaac-Sibille, Mme Josso, M. Latombe, M. Lecamp, M. Mandon, M. Mattei, Mme Mette, M. Ott, M. Pahun, M. Frédéric Petit, Mme Maud Petit, Mme Poueyto, M. Ramos, Mme Thillaye, M. Turquois et M. Philippe Vigier

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

Les zones à faibles émissions ont été mises en œuvre afin de lutter contre la pollution de l'air, un objectif particulièrement louable alors que la pollution de l'air cause presque autant de morts que l'alcool par an en France, et 12 fois plus que les accidents de la route. Mais nous constatons également que la mise en œuvre de ces ZFE génère de nombreuses difficultés qui entravent l'activité et les déplacements des particuliers comme des entreprises.

Une simplification est donc nécessaire, mais elle ne peut signifier la suppression pure et simple des ZFE.

Les supprimer représente en effet un réel risque financier - aujourd'hui, la France est déjà condamnée de manière récurrente à payer des amendes sur ce sujet pour un montant qui peut aller entre 130 et 220 M€ par an.

- C'est, selon la Direction générale du Trésor; prendre le risque de perdre 3,3 milliards d'euros en 2025. La France bénéficie en effet de subventions européennes dans le cadre du Plan national de relance et de résilience (PNRR), qui nous permet de toucher jusqu'à 40,3 milliards d'euros d'ici 2026. Une partie importante de cet argent - 3,3 milliards d'euros prévus en 2025 - est lié à des engagements précis. Si on supprime les ZFE maintenant, l'Union européenne pourrait bloquer le versement de ces 3,3 milliards, considérant que la France n'a pas tenu ses engagements.
- C'est également prendre le risque de devoir rembourser une partie des fonds déjà touchés. En cas d'"annulation de mesure", si un Etat revient sur une réforme déjà validée et financée, l'Union européenne peut demander un remboursement. La France perdrait ainsi des subventions à venir, mais pourrait aussi devoir rendre une partie des fonds déjà perçus (par exemple, sur les 10,3 milliards d'euros reçus en 2023).
- C'est enfin prendre le risque de devoir potentiellement payer des sanctions allant jusqu'à 1 milliard d'euros en cas de suppression des ZFE.

Supprimer les ZFE représente également un risque majeur pour la lutte contre la pollution de l'air, et toucherait en premier lieu les plus fragiles d'entre nous, notamment nos enfants. Si la qualité de l'air s'est améliorée ces dernières années, le fardeau que la pollution représente en termes de décès et de maladies évitables, est encore très important. Il est donc de notre responsabilité de poursuivre l'amélioration de la situation.

Le présent amendement a donc pour objet de rétablir le cadre légal des zones à faibles émissions en apportant des réponses aux difficultés constatées à travers une simplification attendue :

- Rétablir la mise en place de ZFE obligatoires uniquement selon un critère, unique, de qualité de l'air, tel que prévu par l'article L. 2213-4-1 : cette mesure ne concernera actuellement que deux agglomérations, Paris et Lyon. Ces agglomérations en situation de dépassement régulier (soit au moins 3 années sur les 5 dernières années) des seuils réglementaires de qualité de l'air en vigueur sont visées afin de poursuivre la dynamique de mise en conformité par rapport aux normes européennes de qualité de l'air ;
- Permettre aux collectivités qui souhaitent mettre en place une ZFE de pouvoir le faire, mais sans obligation associée en termes de calendrier de restrictions ;
- Prévoir au niveau de la loi la possibilité d'instaurer des dérogations individuelles pour les publics concernés afin de simplifier la mise en œuvre de la ZFE, notamment les ménages les plus modestes et les très petites entreprises, et d'instaurer des Pass ZFE, qui autorisent la circulation au sein de la ZFE un nombre limité de jours chaque année pour des raisons sociales, économiques ou techniques ;
- Permettre la mise en place d'une période pédagogique pour tous les territoires jusqu'au [31 décembre 2026] ;
- Modifier les règles du périmètre géographique de la ZFE, afin qu'il soit plus adapté aux réalités du territoire. Cet amendement introduit la possibilité d'y déroger, s'il apparaît, lors de l'étude réglementaire de préfiguration de la ZFE., que cette obligation peut conduire à des solutions non optimales. En effet, le périmètre de la ZFE doit pouvoir s'adapter à la configuration spatiale de l'agglomération concernée, notamment en termes de densité, polarisation des flux domicile-travail, qualité du réseau de transports en commun et présence d'axes de contournement.

Cet amendement est porté par le groupe Les Démocrates.