

ASSEMBLÉE NATIONALE

2 avril 2025

SIMPLIFICATION DE LA VIE ÉCONOMIQUE - (N° 1191)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 310

présenté par

M. Sother, Mme Runel, Mme Capdevielle, Mme Thiébault-Martinez, Mme Hadizadeh, Mme Karamanli, M. Delaporte, M. Aurélien Rousseau, M. Saulignac, M. Potier et Mme Herouin-Léautey

ARTICLE 15 TER

Rédiger ainsi cet article :

« Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur les conséquences de l'application des zones à faibles émissions et les mesures nécessaires à prendre pour éviter leurs conséquences négatives sur la mobilité et le pouvoir d'achat des usagers concernés. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Selon une étude de Santé Publique France (SPF) en 2021, la pollution de l'air aux particules fines est à l'origine de 40 000 décès chaque année. 10% des diabètes de type 2, 8% des cancers de la gorge et des poumons, 7% des bronchopneumopathies chroniques, 6% des AVC et 5% des infections respiratoires sont dus à ces particules fines. Quant aux gaz polluants, les émissions d'oxydes d'azote causent 7 000 décès par an. Il y a donc une évidence pour la représentation nationale à traiter cet enjeu de santé publique.

L'État français s'est montré gravement en retard sur cette question, puisque 1 européen sur 5 mourant à cause de la pollution de l'air est français. Il a d'ailleurs été condamné à plusieurs reprises pour son inaction, en 2022 et en 2023, par le Conseil d'État, à cause de dépassements significatifs des seuils sanitaires.

Il y a urgence à agir. Le transport routier est responsable de 54% des émissions d'oxydes d'azote au niveau national, avec des pics de 60% à 70% dans certaines métropoles, et de 15% des émissions de particules fines. Ce sont ces proportions qui imposaient de mettre en place des

mesures nouvelles de protection de la population, comme les Zones à Faibles Émissions instituées en 2015. On en comptait 320 en juillet 2022 dans l'Union européenne.

Ces ZFE ont un bon bilan européen et français. À Berlin, les concentrations de NO₂ ont baissé de 10% et plusieurs études montrent déjà une baisse de la mortalité prématurée liée aux concentrations de particules fines. Londres mesure une diminution de 20 % de la concentration de dioxyde d'azote sur l'ensemble de la zone et jusqu'à 44 % dans le centre de la ville. À Madrid, le bilan est encore meilleur, puisque les émissions de NO₂ ont chuté de 32% en une seule année à partir de la mise en place de la ZFE.

En France aussi, les ZFE permettent de sauver des vies : à Rouen, on enregistrait 16 alertes pour pollution de l'air en 2018, contre une seule en 2024.

Leur utilité est avérée concernant un problème de santé public majeur. Elles sont aujourd'hui remises en cause car elles seraient impopulaires et trop violentes socialement pour les ménages les moins aisés, qui perdraient leur moyen de transport ne pouvant se tourner vers une offre moins polluante.

Mais le responsable de cette fracture sociale, ce n'est pas les ZFE, c'est le gouvernement. Car la ZFE ne peut pas être un dispositif esseulé comme il l'a été en France, mais doit s'intégrer dans une stratégie globale qui permet le remplacement des véhicules les plus polluants par des primes à la conversion et des bonus écologiques suffisants, par l'étoffement du réseau de transports en commun, par la création d'infrastructures multimodales telles que des parkings à l'entrée des ZFE. Ce n'est pas le volontarisme sur les ZFE qui cause les inégalités sociales, c'est l'absence de volontarisme sur ce qui doit l'accompagner.

Dans le reste de l'Europe, les ZFE sont demandées par les populations concernées. À Milan, un référendum a sollicité à 80% la mise en place d'un péage urbain. À Madrid, c'est le rétropédalage des autorités municipales qui a causé des manifestations ! Pour rester en France, le succès de la ZFE rouennaise est dû à un investissement de 7,5 millions d'euros pour cofinancer le renouvellement de 2 600 véhicules Crit'Air 4 et 5 avec un montant moyen d'aide accordée de 3 220 €, mais aussi à une large amélioration de l'offre de transport en commun et la mise en place de leur gratuité partielle.

Car conscientes des impacts sociaux des ZFE, nombreuses sont les métropoles à avoir cherché à compenser les restrictions imposées aux véhicules les plus polluants et à garantir une mobilité accessible à tous, à l'image de Montpellier qui a mis en place la gratuité des transports en commun.

Mais les villes et les métropoles sont à bout de moyens, et c'est donc l'État qui devrait soutenir pour l'essentiel cette transition. La dernière action du gouvernement en la matière est révélatrice de son manque de volontarisme : en décembre 2024, un décret est venu considérablement réduire les primes pour l'achat d'un véhicule neuf ou d'occasion à un mois du changement des réglementations des ZFE. Exit la prime à la conversion de 6 000 euros, exit le bonus écologique qui diminue de 3 000 euros et ironiquement, exit la surprime de 3 000 euros pour les habitants d'une ZFE. Pour l'achat d'un véhicule neuf, alors qu'on pouvait compter jusqu'à 16 000 euros d'aides de l'État (en plus des aides des collectivités locales), celui-ci saborde les ménages en accordant désormais au plus 4 000 euros. Loin d'être insoutenables, les ZFE ne sont un problème que lorsqu'elles sont

appliquées sans égard ni soutien pour corriger leurs conséquences.

Cet amendement vise donc à supprimer l'article introduit en commission mettant fin aux ZFE, qui sont injustement désignées comme un facteur d'inégalité sociale alors qu'elles sont un outil nécessaire de santé publique dont les conséquences négatives ne sont supportées par nos concitoyens qu'à cause de leur application aveugle et de l'inaction de l'État.

La suppression des ZFE en France sans même que soit menée une réflexion sérieuse sur les mesures d'accompagnement qu'elles nécessitent de mettre en place aurait des conséquences dramatiques pour la vie et la santé des français.