



N° 1718

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 11 juillet 2025.

PROPOSITION DE LOI

visant à renforcer l'équité, la transparence et l'efficacité des zones à faibles émissions - mobilité,

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par

M. Charles FOURNIER, Mme Lisa BELLUCO, Mme Cyrielle CHATELAIN, Mme Marie-Charlotte GARIN, Mme Eva SAS, Mme Léa BALAGE EL MARIKY, M. Jean-Claude RAUX, M. Nicolas BONNET, M. Nicolas THIERRY, Mme Julie OZENNE, Mme Christine ARRIGHI, M. Emmanuel DUPLESSY, M. Boris TAVERNIER, M. Jérémie IORDANOFF, M. Damien GIRARD, Mme Sandra REGOL, Mme Sandrine ROUSSEAU, M. Steevy GUSTAVE, M. Arnaud BONNET, Mme Catherine HERVIEU, Mme Dominique VOYNET, Mme Sabrina SEBAIHI, M. Tristan LAHAIS, Mme Sophie TAILLÉ-POLIAN, M. Benoît BITEAU, M. Jean-Louis ROUMÉGAS, M. Benjamin LUCAS-LUNDY, M. Karim BEN CHEIKH, Mme Julie LAERNOES, Mme Marie POCHON, M. Pouria AMIRSHAHI,

députés et députées.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Créées par la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, puis rendues obligatoires dans certaines agglomérations par la loi Climat et résilience du 22 août 2021, **les zones à faibles émissions mobilité (ZFE)** visent un triple objectif : améliorer la qualité de l'air, se conformer au droit européen, et protéger la santé publique.

Les ZFE répondent avant tout à une urgence sanitaire bien documentée. Chaque année, **la pollution de l'air est responsable de 40 000 décès prématurés en France**, selon Santé publique France ⁽¹⁾ - soit l'équivalent de la population d'une ville comme Arles ou Arras. Parmi les principaux polluants concernés figurent les particules fines (PM_{2,5}) et les oxydes d'azote (NO_x), ces derniers causant à eux seuls 7 000 décès chaque année. Les effets sur la santé sont connus : affections respiratoires, maladies cardio-vasculaires, troubles neurologiques, et même atteintes fœtales *in utero*.

Les populations les plus exposées sont aussi les plus vulnérables : enfants, personnes âgées, personnes précaires. Les quartiers populaires, souvent situés à proximité des grands axes routiers ou des zones logistiques, cumulent inégalités sociales et surexposition à la pollution. À Paris, les habitants les plus modestes ont trois fois plus de risques de mourir lors d'un pic de pollution que les plus aisés ⁽²⁾.

Le secteur des transports est l'un des principaux responsables de cette pollution : il représente près de la moitié des émissions de NO_x et 10 % des particules fines à l'échelle nationale. Ces chiffres grimpent dans les grandes agglomérations. À Lille, par exemple, le trafic routier est responsable de 65 % de la pollution aux NO_x ⁽³⁾ et de 28 % de celle aux particules fines.

Le coût économique de l'inaction est lui aussi alarmant : entre 67 et 98 milliards d'euros par an selon le Sénat ⁽⁴⁾, soit plus de 1 000 euros par habitant. Ces montants traduisent les dépenses de santé, les pertes économiques et les impacts sociaux d'un air pollué. Supprimer les ZFE

(1) Air et santé : EQIS - Santé publique France

(2) <https://reseauactionclimat.org/publications/rapport-injustice-sociale-pollution-air/>

(3) Accueil | Chiffres clés des transports 2025

(4) senat.fr/rap/r14-610-1/r14-610-11.pdf

sans les remplacer par des mesures d'effet équivalent reviendrait non seulement à mettre en danger la santé des plus vulnérables, mais aussi à fragiliser nos finances publiques.

Les conséquences juridiques et financières d'un affaiblissement du dispositif seraient lourdes. **Déjà condamnée à trois reprises - en 2020, 2022 et 2023 - par le Conseil d'État pour non-respect de ses obligations européennes en matière de qualité de l'air** ⁽⁵⁾, la France s'expose à de nouvelles sanctions. Elle pourrait également devoir rembourser plusieurs centaines de millions d'euros de subventions, avec un manque à gagner estimé entre 3 et 6 milliards d'euros d'ici 2027.

Malgré ces éléments, l'objectif sanitaire des ZFE est de plus en plus souvent occulté, déformé et instrumentalisé. Le débat politique qui les entoure est régulièrement tronqué : leur fondement sanitaire s'efface derrière des polémiques alimentées par la désinformation, au point de faire des ZFE un symbole de contrainte plutôt qu'un levier de protection et de justice.

À côté des discours démagogiques, certaines inquiétudes exprimées par les citoyens sont légitimes, et trop souvent alimentées par l'incohérence et l'injustice sociale des politiques gouvernementales. Alors que l'urgence nécessite clarté, accompagnement et solidarité, les pouvoirs publics ont laissé s'installer un flou : communication nationale peu lisible, insuffisance des mesures de soutien, déclarations contradictoires, reculs assumés. Pire, le gouvernement a multiplié les décisions incohérentes ou contre-productives : coupes dans le bonus écologique, renoncements sur le leasing social, sous-investissement chronique dans les transports collectifs. **En renvoyant la charge politique et financière aux collectivités locales, l'État a manqué à son rôle de pilote et affaibli la légitimité du dispositif.**

Et pourtant, les ZFE ont déjà permis d'obtenir des résultats. À l'échelle européenne, leur efficacité est démontrée. En Allemagne, elles ont permis de réduire de 2 à 4 % la prévalence de certaines maladies chroniques (respiratoires et circulatoires), selon l'Institute of Labor Economics (IZA) ⁽⁶⁾. À Londres, Berlin ou Lisbonne, des baisses significatives de la pollution ont été enregistrées. Au total, l'ADEME recense aujourd'hui 315 ZFE actives en Europe ⁽⁷⁾. Parce que les ZFE ne

(5) En application de la directive 2008/50/CE du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe.

(6) <https://www.iza.org/publications/dp/12545/low-emission-zones-for-better-health-evidence-from-german-hospitals>

(7) <https://librairie.ademe.fr/air/6376-benchmark-des-zones-a-faibles-emissions-mobilite-a-travers-l-europe.html>

sont ni une exception française, ni une expérimentation isolée, mais un dispositif largement déployé en Europe, les retours d'expérience étrangers permettent d'identifier les freins concrets et de proposer des améliorations ciblées du modèle français.

Pour autant, les limites du modèle français, ses angles morts sociaux et les lacunes de sa mise en œuvre appellent des ajustements urgents. C'est à ces difficultés concrètes que cette proposition de loi entend répondre, en s'appuyant sur quatre constats :

1) Le dispositif manque de clarté et l'accompagnement des ménages reste insuffisant

Les ZFE souffrent d'un déficit de lisibilité et de cohérence, qui freine leur appropriation par les citoyens. Trop souvent, leur mise en œuvre s'accompagne d'une communication tardive, partielle ou peu accessible. À Strasbourg, par exemple, une concertation menée par l'Eurométropole a révélé que 53 % des habitants ignoraient ce qu'est une ZFE et comment elle serait déployée localement - une méconnaissance encore plus marquée dans les quartiers prioritaires, pourtant les plus exposés à la pollution. Ce manque d'information renforce le sentiment d'opacité et alimente les tensions autour du dispositif.

Ce déficit de clarté et d'accessibilité est aggravé par l'absence d'un cadre commun de dérogations. Aujourd'hui, celles-ci sont uniquement définies de manière disparate selon les territoires, ce qui alimente un sentiment d'inégalité entre citoyens, nourrit l'impression d'injustice et rend le dispositif difficilement lisible pour les usagers. Cette hétérogénéité fragilise l'acceptabilité sociale des ZFE, notamment auprès de publics sans alternative immédiate : personnes en situation de handicap, travailleurs de nuit, familles modestes vivant en zones peu ou mal desservies par les transports. Clarifier au niveau national les régimes de dérogation constitue donc un levier essentiel pour renforcer l'équité, la lisibilité et la légitimité du dispositif, tout en laissant aux collectivités une marge de manœuvre indispensable pour adapter les règles aux réalités et besoins locaux.

En parallèle, les aides à l'accompagnement des ménages ont été fortement réduites. Entre 2018 et 2023, environ 550 000 ménages ont pu bénéficier d'aides à l'achat de véhicules moins polluants, dont 72 % non imposables. Mais depuis 2024, ces dispositifs ont été fragilisés : la loi de finances pour 2025 a réduit de moitié le budget consacré au verdissement du parc automobile (de 1,5 milliard à 700 millions d'euros). La prime à la

conversion a disparu, tout comme la surprime qui existait dans les ZFE, quelques semaines avant l'échéance d'interdiction des Crit'Air 3.

Or, le prix d'un véhicule à faibles émissions reste hors de portée pour de nombreux ménages précaires. En outre, les dispositifs existants sont souvent complexes à mobiliser, en raison de la multiplicité des acteurs et de l'absence de guichet unique. Une politique de ZFE socialement juste suppose donc un accompagnement financier renforcé, mieux ciblé, plus lisible, et articulé à une offre crédible d'alternatives. À Strasbourg, 50 millions d'euros d'aides ont été versées à des ménages (accessibles à 82 % des foyers fiscaux), avec un renforcement parallèle des transports collectifs.

2) La classification Crit'Air est injuste et incohérente

Le système actuel d'attribution des vignettes Crit'Air favorise les véhicules récents, souvent lourds et coûteux, au détriment de petits modèles plus anciens, pourtant plus sobres. Il crée ainsi une distorsion sociale majeure : les ménages modestes, qui roulent le plus souvent dans des véhicules légers classés Crit'Air 3 ou 4, sont ciblés par les restrictions, tandis que des SUV imposants et polluants peuvent continuer de circuler grâce à leur motorisation récente.

Ce classement entretient un sentiment d'injustice, car il ignore les enjeux de sobriété matérielle, de poids et d'accessibilité économique. Certains véhicules lourds, notamment les SUV les plus imposants, émettent certes peu de polluants à l'échappement, mais consomment davantage d'espace public, présentent un risque accru pour les piétons et cyclistes, et génèrent une quantité importante de particules fines issues de l'abrasion des pneus et des freins, directement liée à leur masse.

Il est donc urgent de réviser les critères Crit'Air pour intégrer la masse des véhicules. Une telle réforme permettrait de revaloriser les véhicules légers – même anciens – et de pénaliser les modèles les plus lourds, dont l'impact environnemental est plus élevé sur l'ensemble de leur cycle de vie. C'est une condition indispensable pour rendre les ZFE socialement acceptables, écologiquement cohérentes et politiquement crédibles.

3) Le dispositif de leasing social est mal encadré, peu transparent et inégalement accessible

Le lancement du leasing social en décembre 2023 a suscité un fort engouement, démontrant l'intérêt des Françaises et des Français pour les véhicules électriques lorsque des offres accessibles sont proposées. Mais

cette première édition a aussi révélé des fragilités importantes en matière de pilotage, de transparence et d’usage des fonds publics. Le contrat entre l’État, les constructeurs et les sociétés de leasing mérite d’être plus transparent et de fixer des critères d’efficacité stricte. Disparités de frais, pressions commerciales, exigences de caution ou frais additionnels non anticipés : plusieurs pratiques ont pu contredire les objectifs sociaux du dispositif, rendant son accès inégal, y compris pour des ménages pourtant éligibles.

C’est pourquoi une clarification du cadre de gestion s’impose. Plusieurs ONG (Transport & Environment, Réseau Action Climat, UFC-Que Choisir, Secours Catholique)⁽⁸⁾ ont appelé à renforcer son encadrement pour la période 2026-2030. Il est nécessaire que l’État ré-assume ses responsabilités de régulateur et de pilotage sur la structuration du dispositif, en posant des exigences précises et opposables aux opérateurs. Cela suppose de sortir du pilotage flou actuel, pour aller vers un modèle encadré garantissant une offre lisible, des pratiques commerciales équitables et un véritable respect des objectifs sociaux et environnementaux fixés par la puissance publique.

4) Les soutiens publics aux industriels restent déconnectés des objectifs de transition

Enfin, la transition vers une mobilité propre ne peut reposer uniquement sur les ménages. Depuis 2020, l’industrie automobile bénéficie de soutiens publics massifs - subventions, crédits d’impôt, aides à l’investissement - sans conditions suffisantes sur l’emploi, la relocalisation ou la performance environnementale. Pourtant, les constructeurs ont privilégié une stratégie de montée en gamme, réduisant les volumes produits et concentrant leur offre sur des véhicules lourds, chers et inaccessibles pour une majorité de Français. Entre 2019 et 2024, le prix moyen d’un véhicule neuf a augmenté de 45 %, soit deux fois plus que l’inflation⁽⁹⁾. Malgré des bénéfiques records (+128 % de marge entre 2014 et 2023⁽¹⁰⁾), le secteur s’est éloigné du marché de masse.

Dans le même temps, les flottes professionnelles, soumises à des quotas de verdissement par la loi LOM, progressent trop lentement, comme l’a souligné le rapport Leseul-Fiévet¹¹ publié en décembre 2024. Or leur renouvellement fréquent – tous les trois à cinq ans – constitue un levier

(8) Leasing social : bilan et recommandations pour l’édition 2025 - Réseau Action Climat

(9) Jato Dynamics, 2024, Rising car prices and their impact on Europe’s automotive industry.

(10) Ernst & Young, Les plus grands constructeurs automobiles mondiaux, Analyse des principaux indicateurs financiers, Janvier – Décembre 2023.

(11) 117n800476669_document.pdf

stratégique pour alimenter rapidement le marché de l'occasion en véhicules électriques accessibles.

Face à ces limites, la seule réponse cohérente et responsable est d'améliorer le déploiement des ZFE en les rendant plus lisibles, mieux accompagnées, plus justes socialement, plus efficaces écologiquement et à la hauteur de l'urgence de santé publique. C'est tout l'enjeu de cette proposition de loi portée par le groupe Écologiste et social : renforcer le pilotage public du dispositif, corriger ses angles morts sociaux et garantir que la transition écologique reste à la fois ambitieuse sur le plan sanitaire et équitable sur le plan social.

Titre I^{ER} – Mieux accompagner les citoyens dans la mise en œuvre des ZFE, par une meilleure information, un accès simplifié aux aides et un encadrement national des dérogations individuelles, laissant une marge d'adaptation aux réalités locales.

L'**article 1^{er}** impose la mise en place d'une campagne d'information nationale d'au moins quatre mois lors de leur première mise en œuvre, puis renouvelée régulièrement. Elle vise à rendre plus lisibles les objectifs sanitaires des ZFE, les périmètres concernés, les règles de circulation, les dérogations prévues et les aides disponibles. Cette campagne s'appuie sur les acteurs locaux (missions locales, CCAS, associations de solidarité) afin de mieux toucher les publics vulnérables et renforcer la logique d'« aller vers ». L'article prévoit enfin que l'État mette à disposition des supports de communication pour appuyer les collectivités, dans une logique de coordination et d'efficacité.

L'**article 2** prévoit la mise en place d'un guichet unique dans chaque maison France Services pour informer les usagers sur les ZFE et centraliser l'ensemble des démarches liées aux dispositifs d'aide. Il permet également de mobiliser les conseillers mobilités, notamment via les plateformes de mobilité locales, pour accompagner les usagers dans leurs démarches.

L'**article 3** vise à établir un socle national de dérogations aux ZFE afin de renforcer la lisibilité, l'équité et la transparence du dispositif. Il définit une liste de dérogations individuelles de droit commun, applicables sur l'ensemble du territoire, notamment pour les personnes en situation de handicap ou les travailleurs de nuit.

Il introduit également une dérogation dite « petit rouleur », permettant aux particuliers d'accéder ponctuellement à une ZFE avec un véhicule non conforme. Son instauration est laissée à l'appréciation des collectivités,

dans un cadre réglementaire défini, afin d'adapter le dispositif aux réalités locales.

Des dérogations complémentaires pourront également être prévues localement. L'ensemble des règles applicables - nationales comme locales - devra être publié sur un portail numérique national. Cette exigence de transparence, couplée à un objectif d'harmonisation concertée entre l'État et les collectivités, vise à renforcer la compréhension, la lisibilité et l'acceptabilité du dispositif auprès des usagers.

L'**article 4** vise à éviter aux personnes à mobilité réduite (PMR) de devoir renouveler leur demande de dérogation dans chaque ZFE, en instaurant un référentiel national permettant leur reconnaissance automatique.

L'**article 5** vise à renforcer la transparence et la lisibilité de l'action publique en matière de ZFE. Il prévoit un suivi régulier des résultats sanitaires et environnementaux obtenus, notamment en termes de réduction de la pollution de l'air, d'amélioration de la santé publique et de verdissement du parc circulant. Il impose également une communication régulière et accessible des résultats, à l'échelle nationale et locale, afin de renforcer l'adhésion au dispositif.

Titre II – Rendre la transition plus juste, en réformant les aides à l'achat, les aides à la location, ainsi que le système Crit'Air pour mieux cibler les soutiens et valoriser les véhicules moins polluants.

L'**article 6** modifie la délivrance des vignettes Crit'Air en introduisant, à parts égales, la prise en compte du poids du véhicule et de ses émissions polluantes, prévoit leur délivrance automatique lors du contrôle technique à partir de 2026 (ou à l'immatriculation pour les véhicules neufs), et permet d'accorder des avantages de circulation et de stationnement aux véhicules bénéficiant des meilleures classes de certificat qualité de l'air.

L'**article 7** réforme en profondeur le cadre des aides à l'acquisition et à la location de véhicules à faibles émissions, en instaurant une grille plus lisible et plus juste, fondée sur le revenu fiscal de référence par part et le classement Crit'Air du véhicule. Les montants d'aide sont concentrés sur les véhicules les moins émetteurs (Crit'Air 0 et 1) et les ménages les plus modestes, tandis que les véhicules trop lourds ou trop chers en sont exclus. Il donne la priorité aux véhicules d'occasion, afin que le marché de la seconde main bénéficie en priorité aux ménages modestes. Le dispositif est également étendu aux TPE et PME intervenant en zone à faibles émissions

mobilité. Il permet à l'État de garantir l'effectivité du dispositif en prévoyant une avance de l'aide, afin de limiter l'effort financier initial.

L'article 7 crée également une offre de location sociale à 100 euros par mois, accessible aux ménages modestes remplissant des conditions de ressources, de situation géographique, de mobilité quotidienne ou de contraintes professionnelles. Cette mesure vise à permettre un accès équitable à un véhicule moins émetteur pour les personnes dont les déplacements sont incompatibles avec l'offre de transports collectifs ou de mobilités douces.

L'article 8 pérennise le prêt à taux zéro pour l'acquisition de véhicules propres, introduit à titre expérimental en 2023 pour une durée de trois ans. Ce dispositif constitue un levier de soutien efficace à la transition écologique des mobilités, en particulier pour les ménages et entreprises situés dans ou à proximité des ZFE.

Titre III – Renforcer le pilotage public du leasing social, en instaurant des obligations de transparence et en étudiant des modalités d'encadrement plus efficaces et soutenables.

L'article 9 impose aux sociétés de leasing et aux constructeurs bénéficiaires de fonds publics un reporting annuel détaillé portant sur les caractéristiques techniques, sociales, financières et environnementales des véhicules loués, afin d'en garantir la transparence et l'évaluation par le Parlement.

L'article 10 impose au gouvernement de remettre un rapport sur l'encadrement public du leasing social, afin d'en renforcer la transparence, l'efficacité et la soutenabilité, notamment via un appel d'offres ou une délégation de service public. Il devra notamment étudier la faisabilité de la création d'un parc social de véhicules à faibles émissions, géré dans un cadre public, afin de garantir un accès pérenne et équitable à une mobilité propre pour les ménages modestes.

Titre IV – Aligner les soutiens publics au secteur automobile sur les objectifs de transition écologique et de justice sociale, en renforçant les exigences posées aux industriels et aux flottes professionnelles

L'article 11 prévoit la remise d'un rapport gouvernemental évaluant l'ensemble des aides publiques accordées à la filière automobile depuis 2020, et proposant un conditionnement renforcé de ces aides à la production de véhicules plus sobres, plus recyclables et plus accessibles.

L'**article 12** exclut des marchés publics les entreprises ne respectant pas leurs obligations en matière de verdissement des flottes professionnelles, conformément à la loi LOM, afin de soutenir l'électrification du parc roulant et le développement du marché de l'occasion électrique.

L'**article 13** vient gager cette proposition de loi.

PROPOSITION DE LOI

TITRE I^{ER}

MIEUX ACCOMPAGNER LES CITOYENS DANS LA MISE EN ŒUVRE DES ZONES À FAIBLES ÉMISSIONS MOBILITÉ, GRÂCE À UNE INFORMATION RENFORCÉE, UN ACCÈS SIMPLIFIÉ AUX AIDES ET UN CADRE NATIONAL DES DÉROGATIONS, ADAPTÉ AUX RÉALITÉS LOCALES

Article 1^{er}

- ① Le III de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales est complété par neuf alinéas ainsi rédigés :
- ② « La mise en œuvre des zones à faibles émissions mobilité fait également l'objet d'une campagne d'information nationale, organisée par l'État, d'une durée minimale de quatre mois lors de la première mise en œuvre, puis renouvelée à intervalles réguliers afin de garantir une information continue du public.
- ③ « Cette campagne porte à la connaissance du public :
- ④ « 1° Les raisons motivant la création des zones à faibles émissions mobilité, en particulier les effets de la pollution de l'air sur la santé, notamment des personnes les plus vulnérables ;
- ⑤ « 2° Les alternatives à l'usage individuel de la voiture au sein du périmètre concerné, notamment l'offre de transport public, y compris le transport à la demande ;
- ⑥ « 3° Les périmètres concernés ;
- ⑦ « 4° Les restrictions de circulation mises en œuvre ainsi que les dérogations prévues ;
- ⑧ « 5° Les aides mobilisables par les citoyens concernés, notamment pour l'acquisition ou la location de véhicules à faibles émissions, ou pour la conversion de véhicules thermiques en véhicules électriques via les dispositifs autorisés de transformation des véhicules à motorisation thermique en motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible.

- ⑨ « Cette campagne nationale vient en appui des campagnes locales prévues au présent III, afin d'en renforcer la portée et l'accessibilité. Elle est déployée sur l'ensemble du territoire national, en articulation avec les collectivités territoriales et les acteurs locaux, notamment les centres communaux d'action sociale, les missions locales et les associations de solidarité, afin d'en garantir l'accessibilité et l'efficacité auprès des publics concernés.
- ⑩ « L'État met à disposition des supports et éléments de communication destinés à accompagner les collectivités territoriales. »

Article 2

- ① L'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales est complété par un VIII ainsi rédigé :
- ② « VIII. – L'État met en œuvre au sein de chaque maison France Services un guichet unique pour obtenir des informations sur les zones à faibles émissions mobilité. Ce guichet unique permet d'effectuer l'ensemble des démarches ouvrant droit aux aides prévues dans le cadre de la mise en place d'une zone à faibles émissions mobilité.
- ③ « Afin de renforcer l'accessibilité du dispositif, l'Agence de services et de paiement peut conclure des conventions avec des plateformes de mobilité, notamment celles soutenues par les collectivités territoriales, afin de permettre aux conseillers mobilités d'accompagner les usagers dans leurs démarches. »

Article 3

- ① L'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- ② « 1° À la fin de la première phrase du premier alinéa du II, les mots : « et précise les motifs légitimes pour lesquels des dérogations individuelles peuvent être accordées » sont supprimés ;
- ③ 2° Le V est ainsi rédigé :
- ④ « V. – Pour l'application du présent article, des dérogations individuelles peuvent être accordées, permettant d'entrer avec un véhicule dans une zone à faibles émissions mobilité, quel que soit le certificat

qualité de l'air de ce véhicule. Ces dérogations, valables sur l'ensemble du territoire national, comprennent notamment :

- ⑤ « 1° Une dérogation dite « petit rouleur », permettant à toute personne physique d'accéder ponctuellement à une zone à faibles émissions mobilité, quel que soit le certificat qualité de l'air du véhicule utilisé. L'autorité compétente peut instaurer cette dérogation par arrêté et en définir localement les conditions d'éligibilité, les limites de fréquence, le périmètre concerné ainsi que les modalités de contrôle ;
- ⑥ « 2° Une dérogation accordée aux professionnels de santé, dans le cadre de leurs déplacements professionnels ;
- ⑦ « 3° Une dérogation accordée aux personnes travaillant selon des horaires décalés, incluant notamment les travailleurs de nuit ou ceux dont l'activité nécessite une présence régulière entre 22 heures et 6 heures ;
- ⑧ « 4° Les personnes titulaires de la carte "mobilité inclusion" portant la mention "invalidité" mentionnée à l'article L. 241-3 du code de l'action sociale et des familles ;
- ⑨ « 5° Les titulaires d'une carte d'invalidité militaire ;
- ⑩ « 6° Les personnes assumant la charge effective et permanente d'un enfant titulaire de l'une des cartes mentionnées aux 4° ou 5° ;
- ⑪ « 7° Les personnes en attente de réception des cartes mentionnées aux 4° et 5° ;
- ⑫ « 8° Les véhicules appartenant à des associations agréées de sécurité civile ;
- ⑬ « 9° Les personnes en attente de la réception d'un véhicule autorisé à entrer dans la zone à faibles émissions mobilité ;
- ⑭ « 10° Une dérogation accordée aux véhicules de collection répondant aux critères définis à l'article R. 311-1 du code de la route.
- ⑮ « Des dérogations complémentaires peuvent être instaurées localement, en fonction des besoins propres au territoire concerné.
- ⑯ « L'ensemble des dérogations applicables, qu'elles soient nationales ou locales, est publié sur un portail numérique national accessible au public. Les modalités d'application du présent V sont précisées par décret. Elles sont, tant que possible, harmonisées au niveau national, via un

processus de co-construction avec les collectivités territoriales concernées, afin de garantir la lisibilité et l'équité du dispositif pour les usagers. »

Article 4

- ① Après le V de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, il est inséré un V *bis* ainsi rédigé :
- ② « V *bis*. – En complément du V, et afin de faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite sur l'ensemble du territoire national, un dispositif national de reconnaissance automatique des dérogations prévues au présent article est mis en place.
- ③ « Ce dispositif permet aux personnes concernées de bénéficier de leur droit à dérogation dans toutes les zones à faibles émissions mobilité sans avoir à effectuer de démarches spécifiques pour chaque zone.
- ④ « Les modalités d'application du présent paragraphe, notamment les conditions de reconnaissance et les justificatifs requis sont précisées par décret. »

Article 5

- ① L'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales est complété par un IX ainsi rédigé :
- ② « IX. – Afin de renforcer la transparence, l'objectivité et la comparabilité de l'évaluation prévue au IV, l'État veille à la mise en place d'un suivi national harmonisé des zones à faibles émissions mobilité, en lien avec les objectifs poursuivis en matière de santé publique et de qualité de l'air.
- ③ « Ce suivi inclut notamment des indicateurs chiffrés relatifs :
- ④ « 1° À la réduction de l'exposition des populations aux polluants atmosphériques ;
- ⑤ « 2° À l'évolution de la morbidité et de la mortalité attribuables à la pollution de l'air, en particulier les cas d'asthme ou de pathologies cardio-respiratoires ;
- ⑥ « 3° Au verdissement progressif du parc circulant dans le périmètre concerné.

- ⑦ « Les données recueillies sont rendues publiques et accessibles aux niveaux national, régional et local. Une communication régulière est assurée auprès du grand public et des collectivités territoriales concernées, notamment par les agences régionales de santé et les autorités organisatrices de la mobilité.
- ⑧ « Un décret précise les modalités d'application du présent paragraphe, les sources de données mobilisées, la fréquence de publication, ainsi que les acteurs impliqués dans le suivi. »

TITRE II

RENDRE LA TRANSITION PLUS JUSTE, EN RÉFORMANT LES AIDES À L'ACHAT, LES AIDES À LA LOCATION ET LE SYSTÈME CRIT'AIR, AFIN DE MIEUX SOUTENIR LES MÉNAGES MODESTES ET VALORISER LES VÉHICULES LES MOINS POLLUANTS

Article 6

- ① Le troisième alinéa de l'article L. 318-1 du code de la route est remplacé par quatre alinéas ainsi rédigés :
- ② « Les véhicules à moteur font l'objet d'une identification environnementale fondée à parts égales sur la norme Euro applicable, le type de motorisation et la masse du véhicule.
- ③ « Un certificat qualité de l'air atteste de la conformité des véhicules à différentes classes établies sur la base de cette identification. Le classement des véhicules tient compte notamment de leur catégorie, de leur motorisation (essence, diesel, hybride, électrique...), de leur poids, des normes techniques applicables à la date de réception communautaire ou à la date de première immatriculation, ainsi que des éventuels dispositifs de traitement des émissions polluantes installés postérieurement à la première mise en circulation, notamment dans le cadre d'une opération de de transformation des véhicules à motorisation thermique en motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible.
- ④ « Un décret en Conseil d'État précise les modalités de mise en œuvre de cette classification.

- ⑤ « À partir du 1^{er} janvier 2026, les certificats qualité de l'air sont systématiquement délivrés à l'occasion du contrôle technique pour les véhicules en circulation. Pour les véhicules neufs, le certificat est délivré au moment de leur première immatriculation.
- ⑥ « Dans des conditions fixées par l'autorité chargée de la police de la circulation et du stationnement, les véhicules bénéficiant des meilleures classes de certificat qualité de l'air, tenant compte à parts égales de leur masse et de leurs émissions polluantes, peuvent notamment bénéficier de conditions de circulation et de stationnement privilégiées. »

Article 7

- ① L'article L. 251-1 du code de l'énergie est complété par des alinéas ainsi rédigés :
- ② « I. – Les aides à l'acquisition de véhicules moins polluants sont fixées en fonction du niveau de revenu des foyers, ainsi que de la note du véhicule prévue à l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales, selon le tableau suivant :

③

	Ménages avec un revenu fiscal de référence par part inférieur à 7 500 €	Ménages avec un revenu fiscal de référence par part compris entre 7 500 € et 16 300 €	Ménages avec un revenu fiscal de référence par part compris entre 16 300 € et 26 200 €	Ménages avec un revenu fiscal de référence par part supérieur à 26 200 €
Crit'air 0	8 000 €	8 000 €	2500 €	0 €
Crit'air 1	6 000 €	6 000€	2000 € uniquement sur les véhicules neufs	0 €
Autres Crit'air	0 €	0 €	0 €	0 €

»

- ④ « II. – Ces aides ne peuvent être perçues pour les véhicules de plus de 1 550 kilogrammes ni pour les véhicules électriques dont le coût d'achat est supérieur à 30 000 €.

- ⑤ « III. – Ces aides s’appliquent à l’acquisition de véhicules moins polluants d’occasion, à l’exception des véhicules classés Crit’air 1 pour les ménages dont le revenu fiscal de référence par part est compris entre 16 300 € et 26 200 €, afin de favoriser le marché de la seconde main aux ménages les plus modestes. »
- ⑥ « IV. – Afin de garantir l’effectivité de ces aides, l’État peut prévoir une avance du montant de l’aide pour les ménages éligibles, de manière à ce qu’ils n’aient pas à avancer la totalité du coût du véhicule au moment de l’achat.
- ⑦ « V. – Les très petites entreprises ainsi que les petites et moyennes entreprises justifiant d’une activité économique régulière dans le périmètre d’une zone à faibles émissions mobilité peuvent également bénéficier d’aides à l’acquisition de véhicules utilitaires à faibles émissions, dans des conditions définies par décret. Ces aides sont accordées selon des modalités tenant compte de la taille de l’entreprise, de son chiffre d’affaires, de la nature de son activité et de la zone dans laquelle elle intervient. Le décret précise également les catégories de véhicules éligibles et les plafonds applicables.
- ⑧ « VI. – Toute personne peut bénéficier de la location d’un véhicule de tourisme à un tarif maximal de cent euros par mois, de la première à la dernière mensualité incluses, si elle remplit les conditions prévues aux 1° à 3°, ainsi qu’au moins l’une des conditions prévues aux 4°, 5° ou 6° :
- ⑨ « 1° Elle est majeure et justifie de sa domiciliation en France ;
- ⑩ « 2° Le revenu fiscal de référence par part de son foyer est inférieur à 16 300 € ;
- ⑪ « 3° Aucune autre personne du foyer fiscal ne bénéficie du tarif maximal ;
- ⑫ « 4° Le lieu de résidence de la personne, son lieu de travail, son lieu de formation, un lieu de soins, ou plusieurs de ces lieux, se situent dans une zone à faibles émissions mobilité ;
- ⑬ « 5° Elle ne dispose pas d’une offre de transport en commun ou de solution de mobilité douce adaptée à son trajet domicile-travail ;

- ⑭ « 6° Elle habite à plus de 10 kilomètres de son lieu de travail ou effectue plus de 8 000 kilomètres par an dans le cadre de son activité professionnelle avec son véhicule personnel.
- ⑮ « VII. – Les conditions de poids et de prix définies au II s’appliquent également à l’offre de location mentionnée au VI. »

Article 8

- ① Le premier alinéa du I de l’article 107 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets est ainsi modifié :
- ② 1° Au début, les mots : « À titre expérimental et pour une durée de deux ans à compter du 1^{er} janvier 2023 » sont remplacés par les mots : « À compter du 1^{er} janvier 2026 » ;
- ③ 2° Sont ajoutées deux phrases ainsi rédigées : « Ce dispositif est pérennisé à l’issue de la période d’expérimentation. Il peut être garanti en tout ou partie par l’État, selon des modalités définies par décret, afin d’en garantir l’accessibilité aux ménages les plus modestes. »

TITRE III

RENFORCER LE PILOTAGE PUBLIC DU LEASING SOCIAL, EN INSTAURANT DES OBLIGATIONS DE TRANSPARENCE ET EN ÉTUDIANT DES MODALITÉS D’ENCADREMENT PLUS EFFICACES ET SOUTENABLES

Article 9

- ① La section 2 *bis* du chapitre IV du titre II du livre II du code de l’environnement est complétée par un article L. 224-12-2 ainsi rédigé :
- ② « *Art. L. 224-12-2.* – Les sociétés de location longue durée ou de location avec option d’achat, ainsi que les constructeurs automobiles ayant bénéficié d’un soutien public pour la mise en œuvre d’un dispositif d’aide à la location de véhicules moins polluants, transmettent à l’autorité administrative compétente des données relatives aux véhicules concernés.
- ③ « Cette transmission porte notamment sur :

- ④ « 1° Les caractéristiques des véhicules (modèle, motorisation, masse, autonomie) ;
- ⑤ « 2° Le prix du véhicule et les conditions financières du contrat (type, durée, reste à charge) ;
- ⑥ « 3° Les données sociales agrégées sur les bénéficiaires (revenu, catégorie socio-professionnelle, type d'habitat) ;
- ⑦ « 4° Les modalités d'accès à la recharge ;
- ⑧ « 5° Les indicateurs environnementaux et économiques (émissions de CO₂ évitées, coût public par tonne évitée, impact économique pour les opérateurs concernés).
- ⑨ « Les modalités de transmission et d'exploitation de ces données sont précisées par décret.
- ⑩ « Un bilan annuel de cette évaluation est remis au Parlement. »

Article 10

- ① Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur les modalités envisageables pour renforcer la transparence, l'efficacité et le pilotage public du dispositif de leasing social de véhicules moins polluants.
- ② Ce rapport examine notamment :
 - ③ 1° La possibilité de recourir, à compter de 2026, à une procédure d'appel d'offres encadrée par le code de la commande publique pour la fourniture de véhicules dans le cadre du crédit-bail social ;
 - ④ 2° La faisabilité de la création d'un parc social de véhicules à faibles émissions, sous forme de délégation de service public, sur tout ou partie du territoire, permettant une gestion du dispositif dans des conditions garantissant l'égalité d'accès, le respect des critères sociaux et environnementaux, et la soutenabilité économique ;
 - ⑤ 3° Les conditions de contractualisation avec les opérateurs de leasing ou les constructeurs, incluant des critères de performance, des obligations de transparence, ainsi que des objectifs de réduction des émissions, de ciblage social des bénéficiaires et de maîtrise des coûts publics.

- ⑥ Le rapport tire également les enseignements de la première phase du dispositif, notamment des contrats passés entre l'État, les constructeurs et les sociétés de leasing, et formule des propositions d'évolution pour la période 2026-2030.

TITRE IV

ALIGNER LES SOUTIENS PUBLICS AU SECTEUR AUTOMOBILE SUR LES OBJECTIFS DE TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE JUSTICE SOCIALE

Article 11

- ① Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport portant sur :
- ② 1° Le montant total des aides publiques (subventions, allègements fiscaux, prêts ou garanties) accordées par l'État et les collectivités territoriales à la filière automobile depuis 2020, notamment dans le cadre du plan automobile, du plan France Relance et du programme France 2030 ;
- ③ 2° Les objectifs sociaux et environnementaux associés à ces aides, ainsi que les résultats effectivement obtenus en matière de transition écologique, de création ou de maintien d'emplois, et d'évolution de l'offre de véhicules ;
- ④ 3° Les conditions possibles de renforcement du conditionnement de ces aides à des critères de production de véhicules plus sobres, notamment en termes de poids, d'empreinte carbone sur l'ensemble du cycle de vie, de recyclabilité et de prix d'achat, ainsi qu'à des engagements sociaux, tels que la relocalisation de la production ou la limitation des suppressions d'emplois.
- ⑤ Le rapport formule également des recommandations sur les modalités permettant de conditionner les aides publiques à des exigences sociales et environnementales renforcées, en cohérence avec les objectifs de transition écologique et de justice sociale.

Article 12

- ① I. – Le code de la commande publique est ainsi modifié :

- ② 1° Après l'article L. 2141-7-2, il est inséré un article L. 2141-7-3 ainsi rédigé :
- ③ « *Art. L. 2141-7-3.* – L'acheteur peut exclure de la procédure de passation d'un marché les personnes soumises aux obligations prévues aux articles L. 224-8 à L. 224-12 du code de l'environnement, lorsqu'elles ne justifient pas du respect des objectifs de verdissement de leur flotte de véhicules mentionnés dans ces dispositions. » ;
- ④ 2° Après l'article L. 3123-7-1, il est inséré un article L. 3123-7-2 ainsi rédigé :
- ⑤ « *Art. L. 3123-7-2.* – L'autorité concédante peut exclure de la procédure de passation d'un contrat de concession les personnes soumises aux obligations prévues aux articles L. 224-8 à L. 224-13 du code de l'environnement, lorsqu'elles ne justifient pas du respect des objectifs de verdissement de leur flotte de véhicules mentionnés dans ces dispositions. »
- ⑥ II. – Les dispositions des articles L. 2141-7-3 et L. 3123-7-2 du code de la commande publique, dans leur rédaction issue du I, sont applicables aux marchés publics et aux contrats de concession pour lesquels une consultation a été engagée ou un avis d'appel à la concurrence a été envoyé à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi.

Article 13

- ① I. – La charge pour l'État est compensée à due concurrence par la majoration de l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.
- ② II. – La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la majoration de l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.