

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

6 novembre 2017

PLF POUR 2018 - (N° 235)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N ° II-905

présenté par

Mme Panot, Mme Autain, M. Bernalicis, M. Coquerel, M. Corbière, Mme Fiat, M. Lachaud,  
M. Larive, M. Mélenchon, Mme Obono, M. Prud'homme, M. Quatennens, M. Ratenon,  
Mme Ressiguiier, Mme Rubin, M. Ruffin et Mme Taurine

-----

**ARTICLE 31****ÉTAT D****« Aides à l'acquisition de véhicules propres »**

Modifier ainsi les autorisations d'engagement et les crédits de paiement :

*(en euros)*

<b>Programmes</b>	<b>+</b>	<b>-</b>
Contribution au financement de l'attribution d'aides à l'acquisition de véhicules propres	0	53 000 000
Contribution au financement de l'attribution d'aides au retrait de véhicules polluants	0	0
Contribution au financement de l'attribution d'aides à acquisition de vélos électriques et non-électriques ( <i>ligne nouvelle</i> )	53 000 000	0
<b>TOTAUX</b>	53 000 000	53 000 000
<b>SOLDE</b>	0	

---

## EXPOSÉ SOMMAIRE

Nous considérons que la conversion du parc automobile au tout électrique n'est pas une politique écologique suffisamment ambitieuse. En effet, si cette conversion vise à limiter les effets de gaz à effet de serre, elle ne remet pas en cause le nombre de véhicules individuels en circulation qui est précisément le cœur des problèmes relatifs à la mobilité dans notre société. De plus, en 2016, il s'est vendu dans le monde 2 millions de voitures électriques, ce qui représente environ 2.3 % des 90 millions de voitures vendues au total. Si une bonne partie de la planète suit l'exemple de la France sur la conversion électrique du parc automobile, cela signifie qu'en 2040, les ventes de voitures électriques atteindront probablement 40, 50 voire 80 millions de voitures vendues par an. On peut estimer en 2040, l'existence de 530 millions de véhicules électriques dans le monde, soit entre 150 et 200 fois plus qu'aujourd'hui, si cette politique se généralise. Or, actuellement, près de 35 % du lithium produit sur la planète sert d'ores et déjà à fabriquer des batteries, et une telle conversion risque d'épuiser cette ressource à très court-terme. Quel est le sens de produire et d'organiser une transition énergétique dont la viabilité ne sera effective qu'une trentaine d'années ? Faut-il vraiment fonder globalement toute notre organisation économique et sociale sur un modèle technologique qui sera obsolète au bout de 30 ans ?

Une vraie politique écologique de transition énergétique doit également prendre en compte la modification de nos habitudes de mobilité. Parmi elles, il paraît judicieux de financer également l'achat de vélos, électrique et non-électriques. Cet amendement vise ainsi à restaurer la prime pour l'achat d'un vélo à assistance électrique supprimée par le gouvernement par le biais de la création d'un nouveau programme. Cette prime devait initialement couvrir jusqu'à 20 % du prix d'achat moyen d'un tel vélo dont le prix s'élève à environ 1000 euros. Nous envisageons que cette prime s'étende à tout achat de vélo classique. Par ailleurs, nous souhaitons que cette prime soit attribuée d'une manière différenciée selon les déciles de revenus (au sens de l'INSEE) auxquels appartiennent les bénéficiaires.

Le programme 791 « Contribution au financement de l'attribution d'aides à l'acquisition de véhicules propres » (261 millions d'euros) retrace les dépenses liées au soutien à l'acquisition de véhicules neufs faiblement émetteurs de CO<sub>2</sub>. Nous prélevons un cinquième de la dotation totale du programme 791 au profit du nouveau programme n° 900 ainsi créé, soit 53 millions d'euros en AE et CP.