

ASSEMBLÉE NATIONALE

6 novembre 2020

PLF POUR 2021 - (N° 3360)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° II-3252

présenté par

M. François-Michel Lambert, M. Acquaviva, M. Brial, M. Castellani, M. Clément, M. Colombani,
M. Charles de Courson, Mme De Temmerman, Mme Dubié, Mme Frédérique Dumas, M. Falorni,
M. Lassalle, M. Molac, M. Pancher, Mme Pinel, M. Pupponi, M. Simian et Mme Wonner

ARTICLE 33**ÉTAT B****Mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

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

(en euros)

Programmes	+	-
Infrastructures et services de transports	0	0
Affaires maritimes	0	0
Paysages, eau et biodiversité	0	0
Expertise, information géographique et météorologie	0	0
Prévention des risques	0	0
Énergie, climat et après-mines	0	160 000 000
Service public de l'énergie	0	0
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	0	0
Charge de la dette de SNCF Réseau reprise par l'État (crédits évaluatifs)	0	0
Prime à la mobilité durable (<i>ligne nouvelle</i>)	160 000 000	0
TOTAUX	160 000 000	160 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement prévoit d'abonder de 160 millions d'euros le programme nouvellement créé « Prime à la mobilité durable ». Nous proposons d'élargir les champs d'utilisation de la prime à la conversion aux autres solutions de mobilité territoriales encore plus vertueuses : prime à l'achat d'un vélo à assistance électrique, vélo cargo, vélo pliant ou service vélo, abonnement aux transports en commun, à un service d'autopartage, de covoiturage, etc.

Au vu des vertus environnementales et économiques du report modal, le montant de la prime allouée pour une action autre que l'achat d'un véhicule individuel pourrait être équivalent aux montants versés par les barèmes actuels, soit par exemple 7 000, 5 000, ou 2 500 € selon les conditions de revenus du ménage. Lorsque l'acheteur habite dans une « zone à faibles émissions » une surprime allant jusqu'à 2000 euros peut être accordée.

Pour atteindre les objectifs climat et lutter efficacement contre la pollution de l'air, il est indispensable de réduire l'usage de la voiture individuelle en proposant aux français un panel de solutions alternatives et plus propres : vélo, vélo à assistance électrique, vélo cargo, transport en commun, covoiturage, autopartage, etc.

Le report modal est un levier de décarbonation massif, malheureusement trop peu soutenu par des politiques publiques qui n'aident pas les Français, à travers une prime à la conversion restreinte à l'automobile, à sortir de leur dépendance à la voiture individuelle et polluante, et ce malgré les recommandations répétées des scientifiques du GIEC.

Le report modal est affiché comme un des objectifs de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM). Cette dernière offre d'ailleurs une remarquable opportunité d'ouvrir la prime à la conversion aux autres modes de transports via un nouvel outil opérationnel : le « titre mobilité » (à l'image des titres-restaurant ou des titres-vacances). Ces titres seront utilisables sur les plateformes de covoiturage, d'autopartage ou encore les magasins de vélos.

Par ailleurs, le versement d'une « prime à la mobilité plus propre ou active » bénéficie aux entreprises françaises de transport en commun, d'autopartage, etc. A titre d'exemple, un tel dispositif existe depuis 2006 dans la région de Bruxelles-Capitale en Belgique : le dispositif Bruxell'Air. Ce dernier a bénéficié à environ 10 000 personnes sur les 10 dernières années, ces personnes sortant du modèle de possession d'une voiture individuelle pour se tourner vers d'autres solutions de mobilité, comme les transports en commun, l'autopartage ou le covoiturage.

La mise en place d'un tel mécanisme en France sur la base du nombre de bénéficiaires en Belgique (soit 0,1 % des ménages par an*) pourrait coûter annuellement entre 120 et 160M€ en fonction du montant de la prime accordée (selon un montant moyen versé de 5000 ou 7000 €, d'après le rapport « Aides à l'achat de véhicules Propositions de réformes pour un meilleur impact écologique et social » du Réseau Action Climat).

Les autorisations d'engagement du présent amendement sont redirigées depuis les dispositifs prévus à l'Action 03 - « Aides à l'acquisition de véhicules propres » du Programme n° 174. Nous appelons évidemment le Gouvernement à en lever le gage. La mesure prendra effet à partir de 2021. Un décret en précisera les conditions d'application.