

ASSEMBLÉE NATIONALE

16 octobre 2020

PLF POUR 2021 - (N° 3360)

Rejeté

AMENDEMENT

N° II-CF547

présenté par

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

ARTICLE 33**ÉTAT B****Mission « Plan de relance »**

I. Modifier ainsi les autorisations d'engagement :

(en euros)

Programmes	+	-
Écologie	0	1 200 000 000
Compétitivité	0	0
Cohésion	0	0
Accompagnement des plus précaires relatif à l'achat de véhicules individuels <i>(ligne nouvelle)</i>	1 200 000 000	0
TOTAUX	1 200 000 000	1 200 000 000
SOLDE	0	

II. Modifier ainsi les crédits de paiement :

(en euros)

Programmes	+	-
Écologie	0	730 000 000
Compétitivité	0	0
Cohésion	0	0
Accompagnement des plus précaires relatif à l'achat de véhicules individuels (<i>ligne nouvelle</i>)	730 000 000	0
TOTAUX	730 000 000	730 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Nous proposons par le présent amendement le transfert des crédits de l'action « Infrastructures et mobilités vertes » du programme « Ecologie » dédiés à « l'aide à l'achat de véhicules propres » à hauteur de 1,2 milliard d'euros en autorisations d'engagement et 730 millions d'euros en crédits de paiement, vers un nouveau programme « Accompagnement des plus précaires relatif à l'achat de véhicules individuels ».

L'aide à l'achat de véhicules repose sur un mensonge selon lequel remplacer un véhicule existant n'est pas problématique sur le plan écologique. En réalité l'impact environnemental des voitures ne peut s'apprécier qu'à travers les différentes étapes de leur cycle de vie : fabrication, production du carburant ou du vecteur énergétique, fonctionnement, fin de vie. Les batteries des voitures électriques sont par exemple très polluantes à produire et la hausse de la consommation d'électricité à terme n'est pas anodine. Dès lors, les politiques consistant à encourager l'achat de véhicules ne sont pas si écologiques qu'elles le prétendent. Et même en ne tenant compte que du fonctionnement on voit mal ce que certains véhicules éligibles à la prime à la conversion ont de « propre ». Pour le SUV 3008 de Renault par exemple : 1853 kg à vide, 300 chevaux et une consommation de carburant oscillant entre 6,5 et 10 L pour 100 km. Nous pensons qu'un malus au poids, avec les exceptions nécessaires pour les véhicules familiaux et professionnels, serait plus efficace d'un point de vue environnemental comme le proposait la Convention Citoyenne sur le Climat.

Ceci étant dit, s'il y a une cible qui doit bénéficier d'un tel type de mesure, ce sont les plus pauvres. Ce sont en effet eux qui sont les plus touchés par les différents malus et les interdictions de circuler dans les villes avec des véhicules polluants. Dans le même temps, l'aide à la conversion ne leur suffit pas pour acquérir des véhicules plus propres. Il faut donc concentrer cette démarche envers les plus précaires. Un complément de financement pourrait facilement être apporté par la suppression des avantages fiscaux pour les énergies fossiles. »