

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

16 octobre 2020

PLF POUR 2021 - (N° 3360)

Retiré

**AMENDEMENT**

N° II-CF660

présenté par  
Mme Peyrol

-----

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

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

*(en euros)*

<b>Programmes</b>	<b>+</b>	<b>-</b>
Écologie	100 000 000	0
Compétitivité	0	100 000 000
Cohésion	0	0
<b>TOTAUX</b>	100 000 000	100 000 000
<b>SOLDE</b>	0	

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Ceci est un amendement d'appel.

1,9 milliards d'euros : c'est le montant attribué d'ici 2022 par le Gouvernement au soutien à l'acquisition de véhicules « propres », via un renforcement du bonus automobile et de la prime à la conversion.

Dans son évaluation climat du budget de l'État, I4CE faisait le constat suivant « l'État dépense près de 500 millions pour soutenir l'acquisition de véhicules propres via deux programmes financés par le malus automobile : le bonus automobile et la prime à la casse (230 millions). Le bonus a un coût de 264 millions, et la prime à la casse coûte environ 300 millions dont seulement 230 sont

considérés comme favorables au climat. Le reste de la prime soutient en effet l'acquisition de véhicules jugés trop émetteurs. » [1]

Si la prime à la conversion permet à un ménage d'acquérir une nouvelle voiture bien souvent moins polluante que l'ancienne, force est de constater cependant que des voitures ne respectant pas les seuils d'émission préconisés par la Stratégie Nationale Bas Carbone sont éligibles à cette prime.

Depuis la mise en place de la prime à la conversion déjà accordée à 200 000 véhicules, se retrouvent ainsi en circulation des véhicules nouvellement acquis qui émettent des quantités de CO<sub>2</sub> au-delà des seuils préconisés par la SNBC pendant toute leur durée de vie. En effet, des véhicules émettant jusqu'à 109 g de CO<sub>2</sub> par kilomètre ont bénéficié d'aides gouvernementales ces derniers mois, quand l'Union européenne a fixé à 95 grammes par kilomètre en 2021 les émissions de CO<sub>2</sub> moyennes des voitures neuves.

Il serait donc opportun, comme cela avait été préconisé par l'IGF et le CGEDD et pour traduire le constat fait par I4CE dans son évaluation, de différencier au moins deux catégories de dépenses « favorables à l'environnement » : celles effectivement compatibles avec un scénario national ambitieux et celles dont l'impact à moyen et long terme s'avère ambigu.

En conséquence, cet amendement procède au mouvement de crédits suivant :

- il abonde l'action 07 « Infrastructures et Mobilités vertes » du programme 362 « Ecologie » à hauteur de 100 millions d'euros afin d'orienter davantage les aides vers des véhicules propres dont les émissions ont un impact réellement favorable à moyen et long terme en cohérence avec les seuils préconisés.

- il minore l'action 04 « Mise à niveau numérique de l'État, des territoires et des entreprises-modernisation des administrations régaliennes » du programme 363 « Compétitivité » à hauteur de 100 millions d'euros.

[1]« Une évaluation à 360° du Budget de l'État », I4CE, oct. 2019