

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Tombé

AMENDEMENT

N ° 2556

présenté par

M. Leseul, M. Potier, M. Garot, Mme Jourdan, Mme Battistel, M. Jean-Louis Bricout, M. Juanico,
M. Letchimy, Mme Manin et M. Naillet

ARTICLE 25

I. – Après l’alinéa 3, insérer l’alinéa suivant :

« IV. – Au plus tard le 1^{er} janvier 2022, le Gouvernement présente au Parlement un rapport analysant les conditions dans lesquelles pourrait être instauré un dispositif de prêt à taux zéro garanti par l’État pour remplacer les véhicules anciens par des véhicules moins polluants. »

II. – En conséquence, à l’alinéa 4, substituer à la référence :

« IV »

la référence :

« V ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du groupe Socialistes et apparentés propose la mise en place d’un système de prêt à taux zéro pour permettre la transition du parc automobile français vers des véhicules plus propres et moins émetteurs de gaz à effet de serre.

D’après les données et études statistiques du Ministère de la Transition Écologique, au 1^{er} janvier 2020, 38,2 millions de voitures sont en circulation en France. Elles ont un âge moyen de 10,2 ans. La part des voitures diesel dans le parc (58,7 %) diminue, mais reste majoritaire. Les motorisations dites « alternatives » représentent 2,3 % du parc. Plus du tiers des voitures en circulation est éligible à la vignette Crit’air2.

Le mécanisme microcrédit actuel, d’ailleurs assez peu connu en France, ainsi que ses modalités (notamment sur le montant de financement, l’accompagnement des personnes, le taux d’intérêt, etc) n’ont pas évoluées. De plus, les taux d’intérêt proposés dans le cadre du microcrédits varient fortement en fonction des organismes prêteurs et des territoires. A titre d’exemple, certaines

banques prêtent aujourd'hui à hauteur du taux du livret A quand d'autres proposent un taux de 7,45 % avec en plus une contribution de solidarité comprise entre 3 et 5 %. Même si la moyenne se situe aujourd'hui autour des 3-4 %, ce qui reste acceptable, les très grandes différences entre organismes ne sont pas satisfaisantes pour un dispositif d'envergure nationale

Un dispositif de prêt à taux 0 garanti par l'État est donc indispensable pour atteindre d'ici à 2050, la décarbonation complète du secteur des transports terrestres. Pour atteindre cet objectif il est primordial de mettre en place un système d'accompagnement à la fois financier mais également humain à destination des ménages qui souhaitent changer leurs véhicules.

Afin d'assurer une cohérence des dispositifs d'aide à l'acquisition de véhicules peu polluants et de répondre aux différents types usages des ménages éligibles au prêt à taux zéro mobilités garanti par l'État, il est proposé d'appliquer les mêmes critères d'éligibilité que ceux appliqués à la prime à la conversion (PAC) et définies à l'article D. 251-3 et suivants du Code de l'énergie. Ainsi, les véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que les véhicules thermiques classés Crit'air 1 seraient éligibles à ce dispositif.

Afin d'encourager le report modal depuis la voiture individuelle vers les modes actifs, il est proposé d'élargir le périmètre des véhicules concernés aux vélos, vélos à assistance électrique (VAE) et vélos spéciaux (vélos-cargo par exemple).

En plus de l'accompagnement budgétaire classique, l'accompagnement humain dans les territoires permettra d'apporter un conseil et une assistance technique pour les ménages qui souhaitent changer de véhicule.

Il est estimé qu'environ 1 million de prêts à taux zéro garantis par l'État seraient nécessaires chaque année pour permettre aux 20 % des ménages les plus précaires de changer de véhicules et de s'équiper d'un véhicules moins polluant (crit'air E ou 1) ou d'un vélo, vélo à assistance électrique (VAE) ou vélos spécial (vélos-cargo par exemple).

En considérant un prêt moyen d'environ 4000 € garanti par l'État à hauteur de 50 % et un taux de sinistralité de 10 % (ce qui est observé aujourd'hui dans le cadre des microcrédits), la réalisation de 1 million de prêts coûterait à l'État environ 200 millions d'euros par an. Cette estimation reste une estimation haute puisque dans la plupart des cas, même si le prêt n'est pas intégralement remboursé par le bénéficiaire, une partie de ce dernier a néanmoins été remboursé.

Cet amendement répond à l'objectif « - de carbone + de justice » défendu par les députés Socialistes et apparentés.