

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)

Rejeté

AMENDEMENT

N° 4308

présenté par

M. Fugit, M. Pichereau, Mme Rossi, M. Bonnell, M. Colas-Roy, M. Dombrevail, Mme Galliard-Minier, Mme Meynier-Millefert, Mme Riotton, Mme Sarles, M. Templier, Mme Zitouni, M. Michels, M. Baichère, M. Barbier, Mme Cazarian, M. Cellier, Mme Clapot, Mme Cloarec-Le Nabour, M. Cormier-Bouligeon, Mme Khedher, M. Mis, Mme Park, M. Pellois, Mme Piron, Mme Roques-Etienne, M. Rudigoz, M. Touraine et Mme Vignon

ARTICLE ADDITIONNEL**AVANT L'ARTICLE 26, insérer l'article suivant:**

I. – Après l'article L. 251-1 du code de l'énergie, il est inséré un article L. 251-1-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 251-1-1* – Les établissements de crédit et les sociétés de financement peuvent consentir des prêts ne portant pas intérêt dans les conditions prévues au présent article.

« Ces prêts ne portant pas intérêt, dits »prêts à taux zéro mobilités« sont octroyés aux ménages, sous condition de ressources, lorsqu'ils acquièrent :

« 1° Un véhicule particulier électrique ou hybride rechargeable ;

« 2° Un véhicule particulier essence ou assimilé dont la date de première immatriculation est postérieure au 31 décembre 2010 ;

« 3° Un vélo mécanique, vélo à assistance électrique, vélo-cargo, vélo pliant.

« Aucun frais de dossier, frais d'expertise, intérêt ou intérêt intercalaire ne peut être perçu sur ces prêts. Seuls les ménages dont le salaire se situe au maximum à 20 % des salaires peuvent bénéficier du prêt à taux zéro.

« Il ne peut être accordé qu'un seul prêt ne portant pas intérêt prévu par le présent article pour une même opération.

« Le montant du prêt ne peut pas dépasser les 8000 €.

« Les modalités d'application de cet article sont fixées par décret qui précise les modalités, notamment celles de l'ouverture de droit au bénéfice d'un crédit d'impôt »prêt à taux zéro mobilités« sur le modèle qui est prévu à l'article 244 *quater* V du code général des impôts. »

II. – Le crédit d'impôt prévu au I est limité aux sommes venant en déduction de l'impôt dû.

III. – La perte de recettes pour l'État résultant du présent article est compensée, à due concurrence, par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Alors que les zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) sont actuellement déployées dans plus d'une dizaine d'agglomérations françaises afin de lutter contre la pollution de l'air, cet amendement propose d'accompagner les ménages les plus modestes dans l'achat d'un véhicule moins polluant (véhicules électrique, hybride rechargeable, véhicules Crit'Air 1) ou d'un mode actif en mettant en place un « prêt à taux zéro mobilités ».

Il est à noter que le dispositif de « microcrédit mobilité propre garanti par l'État » actuellement proposé par l'État s'adresse prioritairement aux ménages exclus du circuit bancaire classique et qu'il comporte des taux d'intérêts variables en fonction des organismes et relativement élevés (plus de 10 % dans certains cas).

Un dispositif de prêt à taux zéro mobilités tel que proposé par cet amendement s'adresse aux 20 % des ménages les plus modestes et propose un taux d'intérêt nul.

Afin de limiter au maximum le reste à charge des ménages les plus modestes et de répondre à la problématique de l'avance des aides, ce dispositif de prêt à taux zéro est pensé en articulation et en complément de l'ensemble des dispositifs d'aide à l'acquisition existants au-delà de la prime à la conversion (surprime ZFE-m, aides locales, etc.).

Il est proposé que ce prêt ouvre le droit pour les établissements de crédit au bénéfice d'un crédit d'impôt « prêt à taux zéro mobilités » sur le modèle de celui prévu pour l'éco-PTZ pour la rénovation. Pour améliorer le déploiement de ce dispositif, la garantie par l'État pourrait aussi être envisagée dans le cadre des débats sur le Projet Loi de Finances 2022. Cette garantie pourrait s'élever à hauteur de 50 % du montant prêté.

Il est estimé qu'environ 1 million de prêts à taux zéro mobilités seraient nécessaires chaque année pour permettre aux 20 % des ménages les plus précaires de changer de véhicules et de s'équiper d'un véhicule moins polluant ou d'un mode actif.

Si l'objectif de 1 million de prêts à taux zéro peut sembler ambitieux, son coût pour les finances publiques reste modeste. En effet, dans le cas où ce prêt bénéficierait d'une garantie de l'État, il s'agirait alors essentiellement d'une immobilisation de trésorerie puisque le taux de sinistralité des microcrédits observé est faible, environ 10 %.

Il est ainsi estimé que la réalisation d'un million de prêts à taux zéro coûterait à l'État un montant maximum d'environ 200 millions d'euros par an.

Au-delà de la nouvelle disposition légale apportée par cet amendement, un véritable dispositif d'accompagnement social pourrait être déployé, pour permettre à la fois de conseiller les ménages sur leurs besoins en termes de mobilité, de les assister dans le choix du véhicule à acquérir et ses modalités de financement. Cet accompagnement social pourrait être assuré par les centres communaux d'action sociale (CCAS), les missions locales ou Pôle emploi, en lien avec les associations de solidarité déjà mobilisées.

Cet amendement a été élaboré avec le Réseau Action Climat, le Secours Catholique Caritas France et WWF France.