

ASSEMBLÉE NATIONALE

23 octobre 2018

PLF POUR 2019 - (N° 1255)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° II-CF458

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 Ressiguié, Mme Rubin, M. Ruffin et Mme Taurine

ARTICLE 41**ÉTAT D****« Aides à l'acquisition de véhicules propres »**

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

(en euros)

Programmes	+	-
Contribution au financement de l'attribution d'aides à l'acquisition de véhicules propres	0	82 000 000
Contribution au financement de l'attribution d'aides au retrait de véhicules polluants	0	100 000 000
Soutien au plan vélo (<i>ligne nouvelle</i>)	182 000 000	0
TOTAUX	182 000 000	182 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Ce CAS est abondé par le bonus-malus automobile, augmenté par l'article 33 du PLF. Il se voit doté de + 182 M€ par rapport à la LFI 2018 par le biais d'une hausse du barème du malus et par un élargissement de l'assiette de taxation.

Parallèlement, le Grand Plan d'Investissement du gouvernement annonce un « Plan vélo » décevant pour toutes les associations : 50 millions d'euros/ an pendant 7 ans, soit 0,7 € par habitant / an.

Tandis que dans les pays du Nord de l'Europe c'est 4 € par habitant et par an. Le gouvernement via son plan d'investissement va ainsi consacrer 1,2 milliards pour les mobilités durables sur 10 ans sur un total de 27,7 milliards, soit 5 % seulement. D'autant plus qu'un forfait mobilité sera étendu au public mais toujours facultatif dans le privé. Au vu des sommes engagées, le règne de la voiture individuelle se prolonge.

Nous considérons que la conversion du parc automobile au tout électrique n'est pas une politique écologique suffisamment ambitieuse. En effet, si cette conversion vise à limiter les effets de gaz à effet de serre, elle ne remet pas en cause le nombre de véhicules individuels en circulation qui est précisément le cœur des problèmes relatifs à la mobilité dans notre société. De plus, en 2016, il s'est vendu dans le monde 2 millions de voitures électriques, ce qui représente environ 2.3 % des 90 millions de voitures vendues au total. Si une bonne partie de la planète suit l'exemple de la France sur la conversion électrique du parc automobile, cela signifie qu'en 2040, les ventes de voitures électriques atteindront probablement 40, 50 voire 80 millions de voitures vendues par an. On peut estimer en 2040, l'existence de 530 millions de véhicules électriques dans le monde, soit entre 150 et 200 fois plus qu'aujourd'hui, si cette politique se généralise. Or, actuellement, près de 35 % du lithium produit sur la planète sert d'ores et déjà à fabriquer des batteries, et une telle conversion risque d'épuiser cette ressource à très court-terme. Quel est le sens de produire et d'organiser une transition énergétique dont la viabilité ne sera effective qu'une trentaine d'années ? Faut-il vraiment fonder globalement toute notre organisation économique et sociale sur un modèle technologique qui sera obsolète au bout de 30 ans ?

Une vraie politique écologique de transition énergétique doit également prendre en compte la modification de nos habitudes de mobilité. Parmi elles, il paraît judicieux de financer l'achat de vélos, électrique et non-électriques, attribuée d'une manière différenciée selon les déciles de revenus (au sens de l'INSEE) auxquels appartiennent les bénéficiaires. Plus largement, nous réclamons en accord avec les associations un plan vélo ambitieux en faveur du développement des infrastructures et la mise en œuvre d'une indemnité kilométrique digne de ce nom.

Pour ce faire, nous créons un nouveau programme "Soutien au plan vélo" en prélevant l'équivalent de la hausse pour l'année 2019 (soit 182 millions d'euros) répartis sur le programme 791 « Contribution au financement de l'attribution d'aides à l'acquisition de véhicules propres » et le programme 792 « Contribution au financement de l'attribution d'aides au retrait de véhicules polluants ».