

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

28 octobre 2021

PLF POUR 2022 - (N° 4482)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° II-1932

présenté par

M. Leseul, M. Jean-Louis Bricout, Mme Pires Beaune, Mme Rabault, Mme Rouaux, M. Aviragnet, Mme Battistel, Mme Biémouret, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, Mme Lamia El Aaraje, M. Faure, M. Garot, M. Hutin, Mme Jourdan, M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, Mme Manin, M. Naillet, M. Potier, Mme Santiago, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud, Mme Victory et les membres du groupe Socialistes et apparentés

-----

**ARTICLE 20****ÉTAT B****Mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

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

(en euros)

Programmes	+	-
Infrastructures et services de transports	0	180 000 000
Affaires maritimes	0	0
Paysages, eau et biodiversité	0	0
Expertise, information géographique et météorologie	0	0
Prévention des risques	0	0
Énergie, climat et après-mines	0	0
Service public de l'énergie	0	0
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	0	0
Charge de la dette de SNCF Réseau reprise par l'État (crédits évaluatifs)	0	0
Prêt à taux zéro mobilité ( <i>ligne nouvelle</i> )	180 000 000	0
<b>TOTAUX</b>	180 000 000	180 000 000
<b>SOLDE</b>	0	

### EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du Groupe Socialistes et apparentés propose de financer la garantie de l'État sur le prêt à taux zéro mobilité (PTZ-m).

Cet amendement complète une autre proposition d'amendement qui vise à renforcer l'efficacité et accélérer la mise en œuvre du PTZ-m en prévoyant notamment la mise en place d'une garantie de l'État sur ces prêts à hauteur de 90 %.

Sur le modèle du prêt avance rénovation adopté lors de la loi « Climat et Résilience », cette garantie de l'État doit permettre de répondre au double objectifs d'engagement des institutions financières et de garantie que les personnes en fragilité financière (absence d'emploi stable, antécédents de fichage à la Banque de France, etc.) puissent bénéficier du PTZ-m.

En faisant l'hypothèse que 50 000 PTZ-m seraient distribués la première année pour un montant moyen de 4000 €, le coût d'une garantie de l'État à hauteur de 90 % est évaluée à 180 millions d'euros. Il est important de souligner qu'au vu du faible taux de sinistralité observé sur le microcrédit mobilité (environ 10 %), un tel dispositif aurait un faible coût final pour les finances publiques : 18 millions d'euros pour 50 000 PTZ-m distribués. Il s'agirait donc pour l'État essentiellement d'une immobilisation de trésorerie que d'une véritable dépense.

Le dispositif de prêt à taux zéro inséré dans le projet de loi « Climat et Résilience » est profondément insuffisant. Limité dans le temps et dans l'espace, il ne permettra ni de toucher l'ensemble des ménages concernés par une zone à faibles émissions, ni de s'inscrire dans la durée pour réaliser la transition du parc automobile français. Il est trop restrictif sur les types de véhicules éligibles et aucune articulation n'est prévue avec les aides existantes. L'absence d'une garantie de l'État ne permettra pas d'inciter réellement les banques à consentir des prêts à taux zéro. Enfin, son entrée en vigueur, prévue pour janvier 2023 et à titre expérimental apparaît très tardive et sous calibrée pour préparer l'arrivée des nouvelles zones à faibles émissions dans le pays.

Cet amendement du Groupe Socialistes et apparentés propose de mettre en place une garantie de l'État digne de ce nom. C'est indispensable pour convaincre et permettre aux établissements de crédit et aux sociétés de financement.

ONG, associations de consommateurs, Conseil national des professions de l'automobile : tous sont unanimes pour souligner l'importance de mettre en place un véritable dispositif de prêt à taux zéro mobilité permettant d'accompagner les ménages qui devront changer de véhicule (conseil en offre de mobilité et sur les modes de financement), de simplifier les démarches avec une avance des aides existantes (bonus écologique, prime à la conversion, éventuelles aides des collectivités...) et de combler le reste à charge qui peut apparaître comme rédhitoire pour bon nombre de nos concitoyens.

Les règles actuelles de la LOLF et du débat parlementaire sur le projet de loi de finances sont telles que le renforcement de moyens au profit d'un programme doit se faire au détriment d'un autre.

Pour équilibrer la mission, nous sommes donc obligés d'afficher une réduction de 180 millions d'euros sur un autre programme, ici l'action 4 « Routes - Entretien » du programme 203 « Infrastructures et services de transports ». Ce même montant est versé au profit d'un nouveau programme intitulé « Prêt à taux zéro mobilité ». Bien évidemment, nous souhaitons que le Gouvernement lève le gage.

Depuis l'examen de la loi « Climat et Résilience » à l'Assemblée nationale, le groupe Socialistes et apparentés propose avec constance la mise en place d'un véritable prêt à taux zéro mobilité.