

ASSEMBLÉE NATIONALE

27 octobre 2022

PLF POUR 2023 - (N° 273)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° II-2102

présenté par
M. Leseul et M. Milliennne

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 41., insérer l'article suivant:**

Après l'article 41, insérer un article additionnel ainsi rédigé :

« L'article 107 de la loi n° 2021-1104 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets du 22 août 2021 est ainsi rédigé :

« I. - A titre expérimental et pour une durée de deux ans à compter du 1er janvier 2023, les établissements de crédit et les sociétés de financement mentionnés à l'article L. 511-1 du code monétaire et financier peuvent consentir, sous conditions de ressources, un prêt ne portant pas intérêt aux personnes physiques et morales, afin de financer l'acquisition : a) d'un véhicule dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 2,6 tonnes émettant une quantité de dioxyde de carbone inférieure ou égale à 50 grammes par kilomètre ; b) des cycles, des cycles à pédalage assisté et des remorques électriques pour cycles. c) pour les ménages les plus modestes, d'un véhicule certifié "crit'air 1", au sens de la classification des véhicules en application des articles L. 318-1 et R. 318-2 du code de la route ;

« II.- Le prêt mentionné au I du présent article assure également l'avance des différentes aides et droits déjà existants pour l'acquisition d'un véhicule propre tels que la prime à la conversion, le bonus écologique et le microcrédit véhicules propres.

« III. - Le risque de défaillance du prêt mentionné au I du présent article est garanti par l'Etat à hauteur de 75%.

« IV.- Les modalités de la mise en oeuvre de cette expérimentation sont définies par décret en Conseil d'Etat. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à modifier les conditions d'application du prêt à taux zéro mobilité (PTZ-m) afin d'en renforcer l'efficacité et d'accélérer sa mise en oeuvre.

Cet amendement est issu des travaux de la mission flash sur les mesures d'accompagnement à la mise en œuvre des ZFE et d'une proposition de loi n° 4635 déposée le 3 novembre 2021 visant à instaurer un dispositif de prêt à taux zéro "mobilité durable".

Le dispositif de prêt à taux zéro inséré dans le projet de loi «☐ Climat et Résilience☐» est 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 sous calibrée pour préparer l'arrivée des nouvelles zones à faibles émissions dans le pays.☐

ONG, associations de consommateurs, Conseil national des professions de l'automobile☐ : tous ont été 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, 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 insurmontable pour bon nombre de nos concitoyens, en particulier les plus précaires. Cette mesure fait également explicitement partie des recommandations de la mission flash sur les ZFE, présentée le mercredi 12 octobre dernier par deux députés issus de la majorité et de l'opposition. Cette mesure contribuera à améliorer les mobilités de nos concitoyens tout en garantissant une acceptabilité des ZFE.

Sur le modèle du prêt avance rénovation adopté lors de la loi Climat & Résilience, cet amendement propose de faire bénéficier le PTZ-m d'une garantie de l'État à hauteur de 75%. En effet, la possibilité pour les organismes prêteurs de bénéficier d'un crédit d'impôt est un dispositif intéressant mais insuffisant pour garantir un déploiement rapide et généralisé du PTZ-m à la hauteur de l'enjeu ZFE. Sur le même modèle que le microcrédit, cette garantie de l'État pourra être assurée par le Fonds de Cohésion Sociale dont la gestion revient à BPI France.

La garantie du prêt par l'État doit permettre aux personnes en fragilité bancaires de bénéficier d'un PTZ-m. Faute de quoi, le dispositif manquerait à son objectif initial d'aider les ménages les plus modestes à acquérir un nouveau véhicule moins polluant.

Cet amendement propose de généraliser le PTZ-m sur tout le territoire. En effet, conditionner l'éligibilité au PTZ-m aux seuls ménages « domiciliés dans ou à proximité d'une commune ayant mis en place une zone à faibles émissions mobilité rendue obligatoire en application du deuxième alinéa du I de l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales » risque de complexifier la mise en œuvre du dispositif. Comment définir la notion de « proximité » ? Quid des agglomérations qui mettent en œuvre une ZFE bien que non obligées légalement (Lille et Bordeaux par exemple) ? De plus, cette conditionnalité ne permettrait pas d'anticiper les futures obligations

de mise en œuvre d'une ZFE qui concerneront environ 35 agglomérations supplémentaires au 31 décembre 2024.