

ASSEMBLÉE NATIONALE

13 octobre 2022

PLF POUR 2023 - (N° 273)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° II-CD47

présenté par

M. Leseul, M. Delautrette, rapporteur Mme Jourdan, M. Bertrand Petit et les membres du groupe
Socialistes et apparentés (membre de l'intergroupe Nupes)

ARTICLE 27**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	0
Affaires maritimes, pêche et aquaculture	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	160 000 000
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
Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires	0	0
Prime à la mobilité durable <i>(ligne nouvelle)</i>	160 000 000	0
TOTAUX	160 000 000	160 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du Groupe Socialistes et apparentés vise à renforcer les aides au report modal pour rendre attractives les alternatives à la voiture individuelle.

Le Gouvernement a souhaité élargir les aides à la transition vers des solutions de mobilité territoriales vertueuses. Les amendements 5360 et 5903 de la Loi Climat ont ainsi permis d'étendre les champs d'utilisation de la prime à la conversion à l'achat d'un ou plusieurs vélos ou vélos à assistance électrique. Ces amendements ont aussi ouvert la possibilité aux professionnels de bénéficier d'aide à l'acquisition d'un vélo (cargo). L'article 25 *bis* institué par l'amendement 5223 vise quant à lui à amplifier les dispositifs d'accompagnement des ménages dans les ZFE-m, en complément des aides précitées. Le décret du 23 juillet 2021 a précisé les contours de cette prime à la conversion.

L'ambition de cette aide à la conversion au vélo mérite cependant d'être relevée afin de donner des signaux clairs aux ménages engagés dans la transition de leur mobilité. Le montant de l'aide sera crucial afin de réduire au maximum le reste à charge des ménages, principal frein au changement de modes de transport. L'équité de la prime à la conversion devra passer par un montant d'aide similaire que pour l'achat de véhicules moins polluants et électriques, c'est-à-dire un montant plancher de 2500 €. Par ailleurs, le dispositif pourra s'inspirer du titre mobilité Bruxell'Air qui existe déjà depuis 2006 et a bénéficié à environ 10 000 personnes sur les 10 dernières années. Ces personnes ou ces professionnels sont sortis du modèle de possession d'une voiture individuelle pour se tourner vers d'autres solutions de mobilité, comme les transports en commun, l'autopartage ou le covoiturage mis en place par la région de Bruxelles-Capitale. Ainsi, la logique serait celle d'un budget mobilité avec un montant crédité sur un titre-mobilité ou MaaS et des services de mobilité sélectionnés disponibles sur plusieurs années.

Alors que l'achat de véhicule électrique ou bas carbone reste très onéreux pour les ménages les plus modestes, il s'agit de fournir une garantie à ces personnes de pouvoir disposer de solutions de mobilités individuelles bas carbone. Ceci est d'autant plus important dans le contexte de la mise en place des zones à faibles émissions. Afin d'assurer la recevabilité de cet amendement, ce dernier :

- Ponctionne 160 M€ en AE et CP de l'Action 03 - « Aides à l'acquisition de véhicules propres » du Programme n° 174 ;
- Abonde du même montant (en AE et CP) le nouveau programme « Prime à la mobilité durable ».

Cet amendement répond à une problématique soulevée par le Réseau Action Climat.