

ASSEMBLÉE NATIONALE

14 octobre 2022

PLF POUR 2023 - (N° 273)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° II-CF566

présenté par
M. Leseul et M. Millienne

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	18 000 000
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	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
Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires	0	0
Prêt à taux zéro mobilité durable (<i>ligne nouvelle</i>)	18 000 000	0
TOTAUX	18 000 000	18 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement propose de mettre en place un véritable prêt à taux zéro pour l'achat d'un véhicule moins émetteur en finançant la garantie de l'État.

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.

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 et non d'une véritable dépense.

Pour équilibrer la mission, nous sommes obligés d'afficher une réduction de 18 millions d'euros sur le programme 203 « Infrastructures et services de transports ». Ce même montant est versé au profit d'un nouveau programme intitulé « Prêt à taux zéro mobilité durable ». Bien évidemment, nous souhaitons que le Gouvernement lève le gage.

Le but n'est pas de diminuer les ressources de l'action visée mais les règles de recevabilité budgétaire obligent à ce gage.