

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

15 octobre 2022

PLF POUR 2023 - (N° 273)

Rejeté

**AMENDEMENT**

N° II-CF822

présenté par

M. Armand, M. Pierre Cazeneuve, M. Fugit, M. Guillemard, Mme Meynier-Millefert,  
Mme Panonacle, M. Valence, Mme Brugnera, M. Le Gendre, M. Pellerin, Mme Riotton,  
M. Roseren, Mme Spillebout et Mme Tanzilli

-----

**ARTICLE 27****ÉTAT B****Mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

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

*(en euros)*

| <b>Programmes</b>  | <b>+</b>          | <b>-</b>          |
|--|-------------------|-------------------|
| 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   | 20 000 000        | 0                 |
| Service public de l'énergie  | 0                 | 0                 |
| Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables | 0                 | 20 000 000        |
| 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                 |
| <b>TOTAUX</b>  | <b>20 000 000</b> | <b>20 000 000</b> |
| <b>SOLDE</b>   | <b>0</b>          |                   |

---

## EXPOSÉ SOMMAIRE

Alors que la prime à la conversion participe efficacement au verdissement du parc automobile et qu'elle est une aide précieuse pour les ménages qui doivent remplacer un véhicule polluant, ses modalités de calcul mériteraient d'être révisées pour introduire plus de progressivité dans le montant des primes attribuées.

En effet, les barèmes actuels de la prime prévoient seulement trois catégories de revenu fiscal de référence par part (RFR/part) pour les ménages :

- Ménages aux revenus très modestes :  $\leq 6\,300$  € ;
- Ménages aux revenus modestes :  $\leq 13\,489$  € ;
- Ménages aux revenus intermédiaires ou supérieurs ou personnes morales :  $> 13\,489$  €.

À ces seuils s'ajoutent, pour les ménages aux revenus modestes, des critères visant les ménages « gros rouleurs » (trajet domicile-travail supérieur à 30 km ou kilométrage annuel supérieur à 12 000 km), qui permettent de bénéficier du doublement des primes attribuées, au même titre que le doublement des primes prévues pour les ménages très modestes.

Or, 38 % des ménages très modestes possèdent un véhicule classé Crit'Air 4 ou 5, tandis qu'ils ne sont que 10 % parmi les ménages les plus riches. De plus, le reste à charge moyen des ménages pour l'achat d'un véhicule électrique est de plus de 20 000 euros et de plus de 10 000 euros pour un véhicule thermique Crit'Air 1.

On peut donc légitimement se poser la question du bien-fondé des trois niveaux retenus pour les barèmes, qui créent des effets de seuil conséquents et ne sont pas adaptés à la réalité de la répartition du parc de véhicules polluants par décile de revenus. On peut aussi s'interroger sur le fait que le dispositif finance de la même manière les ménages tout juste au-dessus du revenu fiscal de référence de 13 489 € et les ménages à très fort revenu, qui n'ont pas un besoin réel de l'aide pour changer leur véhicule et qui profitent ainsi d'un effet d'aubaine.

Enfin, les seuils retenus ne font pas l'objet d'une revalorisation annuelle, ce qui entraîne un glissement mécanique des ménages d'une catégorie à l'autre qui est particulièrement préjudiciable pour ceux dont les revenus sont proches des limites de revenus utilisées.

Cet amendement est donc un appel au Gouvernement pour améliorer les critères des barèmes utilisés qui sont d'ordre réglementaire. Ainsi, la création de tranches de revenus supplémentaires ne poserait pas de problème particulier en termes de gestion. Il pourrait être aussi envisagé de prévoir un seuil de revenus au-delà duquel les primes ne seraient plus attribuées. Ces modifications permettraient de rediriger une partie des crédits vers les ménages qui en ont le plus besoin.

Enfin, pour tenir compte du renchérissement des prix des véhicules et tenir compte de l'inflation actuelle, l'amendement propose d'augmenter les crédits de la prime à la conversion afin de revaloriser les montants attribués pour les ménages les plus modestes.

Cet amendement propose en conséquence de transférer 20 millions d'euros de l'action 07 du programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables » vers l'action 03 « Aides à l'acquisition de véhicules propres » du programme 174.