

ASSEMBLÉE NATIONALE  
25 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° II-652

présenté par  
Mme Bazin-Malgras  
-----

ARTICLE 35

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	15 000 000	0
Service public de l'énergie	0	0
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	0	15 000 000
Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires	0	0
TOTAUX	15 000 000	15 000 000
SOLDE	0	

---

## EXPOSÉ SOMMAIRE

Depuis plusieurs années, l'activité de retrofit, qui consiste à convertir un véhicule thermique en véhicule électrique à batterie ou à pile à combustible, se développe, en particulier en France. Le retrofit représente de nombreux avantages en termes de climat et de qualité de l'air, d'économie circulaire, d'équité sociale, d'emploi et de renforcement de la souveraineté industrielle européenne. La réglementation européenne concernant la fin des véhicules thermiques d'ici 2035, renforce la nécessité de verdir rapidement le parc roulant existant. Selon une étude ADEME de 2021, le retrofit permet notamment de réduire d'au moins 50% les émissions de gaz à effet de serre par rapport à l'achat d'un véhicule neuf, sur une utilisation de 10 ans.

Les véhicules retrofités constituent un levier important pour la transition du parc automobile vers des véhicules propres et, par conséquent, pour l'amélioration de l'environnement et de la qualité de l'air. Avec plus de 40 millions de véhicules en circulation sur le territoire français et moins de 1,5% équipés avec des motorisations électriques, le retrofit fait partie des solutions immédiatement disponibles à pleinement intégrer dans l'éventail de réponses proposées aux Français.

Le retrofit permet de donner une seconde vie plus vertueuse à des véhicules polluants sans les mettre au rebus, il abaisse le coût d'entrée vers l'électromobilité puisque seule la motorisation thermique est remplacée et il permet de proposer des véhicules durables, un enjeu important dans le cadre de la mise en place des ZFE-m.

Si le Gouvernement a pris les mesures nécessaires pour renforcer le soutien et les incitations financières en faveur du retrofit, tant pour les entreprises que pour les particuliers, il convient de renforcer davantage les dispositifs de soutien au retrofit, couvrant toutes les catégories de véhicules.

Aujourd'hui, les montants additionnés du bonus écologique et de la prime à la conversion (PAC) sont supérieurs à la prime au retrofit : une différence pouvant atteindre 7 000 euros subsiste. Le soutien de la puissance publique est nécessaire pour intégrer la prime au retrofit dans les mœurs et la rendre plus compréhensible par l'ensemble des ménages. L'Etat a ici un rôle prescripteur à jouer. Une telle mesure viendrait parachever le déploiement du Plan Retrofit annoncé en avril dernier par le Gouvernement.

S'inscrivant dans la droite ligne du renforcement des incitations fiscales à l'utilisation d'énergies vertes dans les transports, cet amendement vise à aligner la prime au retrofit sur le bonus et la PAC, sans condition de revenu, et à rendre éligible les véhicules lourds à cette prime, afin d'inciter le recours au retrofit.

Cet amendement vise donc à abonder l'action « Aides à l'acquisition de véhicules propres » du Programme 174 – Energie climat et après-mines à partir des crédits de l'action « Personnels œuvrant pour les politiques de transports » du programme 217 – Conduite et pilotage des politiques de l'écologie du développement et de la mobilité durable.