

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

13 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Adopté

**AMENDEMENT**

N° II-CD156

présenté par

Mme Boyer, Mme Brulebois et Mme Tiegna

**ARTICLE 35****ÉTAT B****Mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

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

	<i>(en euros)</i>	
<b>Programmes</b>	+	-
<i>Infrastructures et services de transports</i>	0	0
<i>Affaires maritimes</i>	0	0
<i>Paysages, eau et biodiversité</i>	0	0
<i>Expertise, information géographique et météorologie</i>	0	0
<i>Prévention des risques</i>	0	0
<i>Énergie, climat et après-mines</i>	1	0
<i>Service public de l'énergie</i>	0	0
<i>Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables</i>	0	1
<i>Charge de la dette de SNCF Réseau reprise par l'État (crédits évaluatifs)</i>	0	0
<b>TOTAUX</b>	1	1
<b>SOLDE</b>	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 résilience de l'industrie européenne. La réglementation

européenne concernant la fin des véhicules thermiques d'ici 2035, renforce la nécessité de verdir rapidement le parc roulant existant.

Les véhicules rétrofités constituent un levier important pour la transition 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% équipé avec des motorisations électriques, le rétrofit fait partie des solutions à pleinement intégrer dans l'éventail de réponses proposées aux Français.

Le rétrofit 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. Cet enjeu est d'autant plus important s'agissant des véhicules utilitaires légers et des poids lourds qui roulent encore massivement au diesel et qui seront les plus concernés par l'exclusion annoncée par certaines métropoles des véhicules Crit'Air 2 de leur ZFE-m.

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

Aujourd'hui, le bonus et la PAC sont supérieurs à la prime rétrofit : une différence pouvant atteindre 4 000 euros subsiste. Le soutien de la puissance publique est nécessaire pour intégrer la prime au rétrofit 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 serait un complément logique au déploiement du Plan Rétrofit annoncé en avril dernier par le Gouvernement, doté de 20 millions d'euros et dédié aux investissements dans le cadre d'appels à projet.

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 rétrofit sur le bonus et la PAC, sans condition de revenu, et de rendre éligible les véhicules industriels et les VUL à cette prime, afin d'inciter le recours au rétrofit.

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.