

ASSEMBLÉE NATIONALE
25 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° II-CF3006

présenté par
Mme Dufour, rapporteure et M. Rome, rapporteur

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	1
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	1	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
Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires	0	0
TOTAUX	1	1
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à augmenter l'efficacité de la prime à la conversion en ajoutant les conditions d'éligibilité suivantes :

- Restreindre l'achat de voitures neuves aux véhicules à faibles et très faibles émissions, soit de mettre fin au soutien à l'achat de véhicules neufs 100 % thermiques.
- Exclure, en cohérence avec les conditions d'éligibilité au bonus, de la prime à la conversion l'achat de véhicules électriques avec un prix supérieur à 30 000 € et l'achat de véhicules hybrides rechargeables avec un prix supérieur à 40 000 €.
- Les véhicules hybrides rechargeables peuvent continuer à être éligibles, sous réserve de garantie d'une autonomie de 50 km.
- En revanche, les véhicules hybrides non rechargeables neufs, qui roulent majoritairement aux carburants fossiles, ne doivent pas être éligibles au dispositif
- Les véhicules thermiques d'occasion Crit'Air 1 peuvent en revanche continuer à bénéficier de la prime, pour répondre à la dimension sociale indispensable de la prime à la conversion. Historiquement, la prime à la conversion finance en très grande majorité des véhicules thermiques, neufs ou d'occasion.

Pour être cohérent avec les objectifs de la loi mobilité et les objectifs Climat de la France, il est indispensable que la prime à la conversion ne soutienne plus la vente de véhicules neufs fonctionnant aux carburants fossiles :-Considérant l'urgence climatique et l'objectif de décarbonation complète des transports d'ici 2050 fixé par la loi d'orientation des mobilités (LOM), la fin des subventions aux voitures neuves essence et diesels pures constitue une mesure de cohérence.

- La prime à la conversion favorise aujourd'hui l'ajout de voitures essence et diesel au parc automobile roulant, voitures qui continueront de rouler aux carburants fossiles jusqu'en 2035/2040, contribuant à maintenir les français piégés dans une « trappe à pétrole ».
- Alors que le bonus écologique (et une partie de la prime à la conversion) ont pour but de favoriser économiquement le véhicule électrique face au véhicule thermique, ce soutien à l'achat de véhicules thermiques vient annihiler ou en tout cas en contradiction avec cet objectif.
- Par ailleurs, alors que les villes s'engagent progressivement à interdire la circulation de voitures diesel (Paris et Strasbourg se sont engagés à le faire d'ici 2025), inciter des ménages précaires à acheter des véhicules thermiques neufs avec lesquels ils ne pourront plus accéder à certaines zones dans quelques années participe à alimenter les rouages d'un piège social dont le défi est aujourd'hui de sortir.

Afin de permettre au Parlement et au Gouvernement de se prononcer sur le sujet, cet amendement vise à augmenter de 1 euros les autorisations d'engagement et les crédits de paiement de l'action n° 3 du programme n° 174, afin de recentrer la prime à la conversion sur les véhicules les plus vertueux environnementalement. En compensation, il minore de 1 euro l'action 52 "transport aérien" du programme 203 "Infrastructures et services de transports"