

ASSEMBLÉE NATIONALE
18 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Rejeté

AMENDEMENT N ° II-CD151

présenté par
M. Leseul, M. Barusseau, M. Delautrette, M. Eskenazi, M. Dufau, Mme Jourdan, M. Fégné,
M. Roussel et les membres du groupe Socialistes et apparentés

ARTICLE 42

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	500 000 000
Énergie, climat et après-mines	500 000 000	0
Service public de l'énergie	0	0
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	0	0
Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires	0	0
Sûreté nucléaire et radioprotection	0	0
TOTAUX	500 000 000	500 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du groupe Socialistes et apparentés, issu du rapport de la mission flash sur les mesures d'accompagnement à la mise en oeuvre des ZFE et adopté en commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, vise à renforcer, élargir et mieux cibler les aides à l'acquisition d'un véhicule moins émetteur dans un objectif de justice sociale.

La mission flash sur les mesures d'accompagnement à la mise en oeuvre des ZFE qui a rendu ses conclusions le mercredi 12 octobre 2022 recommande de renforcer et de mieux cibler les aides à l'acquisition d'un véhicule propre afin de passer d'une logique d'incitation à une logique de solidarité. C'est également le sens de la proposition de loi n° 1569 visant à accompagner de façon juste et souple la mise en place des zones à faibles émissions en développant massivement les mobilités décarbonées.

L'absence ou l'insuffisance de conditions de ressources pour bénéficier des aides à l'acquisition d'un véhicule moins émetteur ne semble pas pertinente alors même que la PAC doit devenir un dispositif à vocation sociale.

De façon structurelle, l'achat de véhicules peu polluants classés 0 ou 1 apparaît freiné par un faible développement industriel, notamment sur des segments de marché à moindre coût et un manque d'infrastructures de distribution sur le territoire, outre des formes de défiance vis-à-vis de la motorisation électrique considérée comme peu fiable, incapable d'assurer des mobilités de longue distance et soumise aux aléas du marché de l'électricité. Il apparaît ainsi souhaitable à court terme d'élargir les types de véhicules concernés par les dispositifs de soutien en fonction de l'offre des constructeurs et des calendriers d'interdiction, et de mieux cibler les aides vers les ménages les plus précaires afin de réduire leur reste à charge tout en simplifiant leur recours.

Les crédits supplémentaires alloués permettront notamment d'élargir la gamme de véhicules ciblés par les aides aux véhicules Crit'Air 2 d'occasion, en particulier pour les détenteurs de véhicules Crit'Air 4 ou 5 sous conditions de ressources.

Par cet amendement, nous appelons également le Gouvernement à revoir les dispositions réglementaires pour mieux cibler les aides (prime à la conversion et bonus écologique) vers les ménages qui en ont le plus besoin.

Afin d'assurer sa recevabilité, l'amendement ponctionne 500 millions d'euros sur l'action 12 « Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) » du programme 181 « Prévention des risques » et abonde à hauteur de 500 millions d'euros l'action 3 « Aides à l'acquisition de véhicules propres » du programme 174 « Energie, climat et après-mines ».

Le but de notre amendement n'est pas de diminuer le soutien à l'ADEME mais les règles de recevabilité budgétaire obligent à ce gage.