

ASSEMBLÉE NATIONALE

18 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Adopté

AMENDEMENT

N° II-CD170

présenté par

M. Roussel, M. Leseul, M. Barusseau, M. Delautrette, M. Eskenazi, M. Dufau, Mme Jourdan,
M. Fégné 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	0
Énergie, climat et après-mines	0	180 000 000
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
Prêt à taux zéro mobilité durable (<i>ligne nouvelle</i>)	180 000 000	0
TOTAUX	180 000 000	180 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du groupe Socialistes et apparentés propose de mettre en place un véritable prêt à taux zéro pour l'achat d'un véhicule moins émetteur en finançant la garantie de l'État.

Cet amendement est issu des travaux de la mission flash sur les mesures d'accompagnement à la mise en oeuvre des ZFE et d'une proposition de loi n° 4635 déposée le 3 novembre 2021 visant à instaurer un dispositif de prêt à taux zéro « mobilité durable ».

Le dispositif de prêt à taux zéro inséré dans le projet de loi « Climat et Résilience » est insuffisant. Limité dans le temps et dans l'espace, il ne permettra ni de toucher l'ensemble des ménages concernés par une zone à faibles émissions, ni de s'inscrire dans la durée pour réaliser la transition du parc automobile français. Il est trop restrictif sur les types de véhicules éligibles et aucune articulation n'est prévue avec les aides existantes. L'absence d'une garantie de l'État ne permettra pas d'inciter réellement les banques à consentir des prêts à taux zéro. Enfin, son entrée en vigueur, prévue pour janvier 2023 et à titre expérimental apparaît sous calibrée pour préparer l'arrivée des nouvelles zones à faibles émissions dans le pays.

ONG, associations de consommateurs, conseil national des professions de l'automobile : tous ont été unanimes pour souligner l'importance de mettre en place un véritable dispositif de prêt à taux zéro mobilité permettant d'accompagner les ménages qui devront changer de véhicule, de simplifier les démarches avec une avance des aides existantes (bonus écologique, prime à la conversion, éventuelles aides des collectivités...) et de combler le reste à charge qui peut apparaître comme insurmontable pour bon nombre de nos concitoyens, en particulier les plus précaires. Cette mesure fait également explicitement partie des recommandations de la mission flash sur les ZFE, présentée le mercredi 12 octobre dernier par deux députés issus de la majorité et de l'opposition. Cette mesure contribuera à améliorer les mobilités de nos concitoyens tout en garantissant une acceptabilité des ZFE.

En faisant l'hypothèse que 50 000 PTZ-m seraient distribués la première année pour un montant moyen de 4000 €, le coût d'une garantie de l'État à hauteur de 90 % est évaluée à 180 millions d'euros. Il est important de souligner qu'au vu du faible taux de sinistralité observé sur le microcrédit mobilité (environ 10 %), un tel dispositif aurait un faible coût final pour les finances publiques : 180 millions d'euros pour 50 000 PTZ-m distribués. Il s'agirait donc pour l'État essentiellement d'une immobilisation de trésorerie et non d'une véritable dépense.

Afin d'assurer la recevabilité financière de cet amendement il est donc proposé de majorer de 180 millions d'euros, en autorisations d'engagements et en crédits de paiement, les crédits du nouveau programme « Prêt à taux zéro mobilité durable » et de minorer à due concurrence, ceux de l'action 03 « Aides à l'acquisition de véhicules propres » du programme n° 174 « Énergie, climat et après-mines ».

Bien évidemment, nous souhaitons que le Gouvernement lève le gage. Le but n'est pas de diminuer les ressources de l'action visée mais les règles de recevabilité budgétaire obligent à ce gage.