

ASSEMBLÉE NATIONALE

6 novembre 2025

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2026 - (N° 1906)

Tombé

AMENDEMENT

N ° II-CF2534

présenté par

M. Roussel, M. Leseul, M. Delautrette, M. Dufau, Mme Jourdan, M. Barusseau, M. Eskenazi, M. Fégné, Mme Allemand, M. Aviragnet, M. Baptiste, Mme Battistel, M. Baumel, M. Belhaddad, Mme Bellay, M. Benbrahim, M. Bouloux, M. Philippe Brun, M. Califer, Mme Capdevielle, M. Christophle, M. Courbon, M. David, M. Delaporte, Mme Diop, Mme Dombre Coste, M. Echaniz, M. Faure, Mme Froger, M. Garot, Mme Godard, M. Gokel, Mme Got, M. Emmanuel Grégoire, M. Guedj, M. Hablot, Mme Hadizadeh, Mme Herouin-Léautey, Mme Céline Hervieu, M. Hollande, M. Houlié, Mme Karamanli, Mme Keloua Hachi, M. Lhardit, Mme Mercier, M. Naillet, M. Oberti, Mme Pantel, M. Pena, Mme Pic, Mme Pirès Beaune, M. Potier, M. Pribetich, M. Proença, Mme Rossi, Mme Rouaux, M. Aurélien Rousseau, Mme Runel, Mme Récalde, M. Saint-Pasteur, Mme Santiago, M. Saulignac, M. Simion, M. Sother, Mme Thiébault-Martinez, Mme Thomin, M. Vallaud, M. Vicot et M. William

ARTICLE 49

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 | 150 000 | 0 |
| Service public de l'énergie | 0 | 150 000 |
| 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 |
| Ecologie – mise en extinction du plan de relance | 0 | 0 |
| TOTAUX | 150 000 | 150 000 |
| SOLDE | 0 | |

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du groupe Socialistes et apparentés vise à instaurer un véritable prêt à taux zéro (PTZ) pour l'achat d'un véhicule moins émetteur, en finançant la garantie de l'État. Il s'agit d'un outil structurant pour accompagner la transition écologique et sociale du parc automobile français.

Le dispositif de prêt à taux zéro actuellement prévu par la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021, dite loi « Climat et résilience », demeure profondément lacunaire. Limité dans le temps et restreint à certaines zones géographiques, il ne permet ni de toucher l'ensemble des ménages concernés par la mise en place des zones à faibles émissions (ZFE), ni de garantir la pérennité nécessaire pour accompagner la mutation du parc automobile.

Or, des millions de Français utilisent quotidiennement leur voiture pour se rendre au travail, accompagner leurs enfants à l'école, rendre visite à leurs proches, accéder aux services publics ou faire leurs courses. Dans les territoires périurbains et ruraux, la voiture reste un moyen de mobilité indispensable et le restera dans les années à venir. Le véritable défi consiste donc à assurer une transition sociale et écologique permettant à tous les ménages, notamment les plus modestes, d'accéder à un véhicule propre.

La part de marché des véhicules électrifiés est passée de moins de 3 % en 2019 à 26 % en 2023, soit 17 % de voitures électriques et 9 % d'hybrides rechargeables. Malgré cette progression, le rythme demeure largement insuffisant pour atteindre les objectifs de décarbonation du secteur. Entre 2020 et 2023, l'offre de véhicules électriques d'occasion est restée très limitée, tandis que le coût d'acquisition neuf a augmenté, creusant encore le reste à charge pour les ménages.

Par ailleurs, la réduction progressive des aides publiques (baisse du bonus écologique, critères d'éligibilité plus stricts, suppression de la prime à la conversion pour les véhicules d'occasion, introduction du score environnemental) a fragilisé le pouvoir d'achat des ménages souhaitant opter pour une voiture électrique. Trop souvent encore, le prix d'un véhicule électrique reste supérieur de plusieurs milliers d'euros à celui d'un véhicule thermique équivalent.

Le dispositif de leasing social, mis en place en 2024, a constitué un pas en avant en permettant à certains ménages d'accéder à la mobilité électrique tout en réduisant leur budget transport. Toutefois, ce dispositif est temporaire : limité à trois ans et sans garantie de reconduction, il ne permet pas d'assurer un accès durable à la mobilité propre, d'autant plus que le coût de rachat à l'issue du contrat reste souvent prohibitif.

Dans ce contexte, l'élargissement du prêt à taux zéro apparaît comme une réponse structurelle et équitable. Il permettrait à un plus grand nombre de ménages d'acquérir un véhicule propre, en simplifiant les démarches et en intégrant une avance sur les aides existantes : bonus écologique, prime à la conversion, et éventuelles aides locales. En réduisant le reste à charge, le PTZ contribuerait à rendre la transition automobile accessible, tout en soutenant la filière industrielle nationale et la relocalisation des productions de véhicules électriques.

Les ONG environnementales, les associations de consommateurs et le Conseil national des professions de l'automobile convergent sur ce constat : la réussite de la transition automobile passe par la mise en place d'un véritable PTZ mobilité. Ce dispositif renforcerait l'acceptabilité sociale des zones à faibles émissions, tout en assurant la cohésion territoriale et en permettant à chacun de participer à la transition écologique, sans être pénalisé par son niveau de revenu ou son lieu de résidence.

En garantissant un accès équitable et durable à la mobilité propre, cet amendement vise à concilier justice sociale et exigence environnementale, en donnant à tous les Français les moyens concrets de participer à la grande mutation du parc automobile.

En faisant l'hypothèse que 50 000 PTZ-m seraient distribués la première année pour un montant moyen de 4000 €, le coût d'une de la garantie de l'État à hauteur de 75 % est évaluée à 150 millions d'€. 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 : 15 millions d'euros pour 50 000 PTZ-m distribués. Il s'agit donc pour l'État essentiellement d'une immobilisation de trésorerie que d'une véritable dépense (150 millions d'euros).

Afin d'assurer la recevabilité financière de cet amendement il est donc proposé de majorer de 150 millions d'euros, en autorisations d'engagements et en crédits de paiement, les crédits de l'action 03 « Aides à l'acquisition de véhicules propres » du programme 174 « Energie, climat et après-mines » et de minorer à due concurrence, ceux de l'action 09 « Soutien aux énergies renouvelables électriques en métropole continentale » du programme n° 345 « Service public de l'énergie ».

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.