

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 octobre 2025

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

Tombé

AMENDEMENT

N ° II-CF477

présenté par

M. Meurin, rapporteur pour avis au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, M. Roussel, M. Leseul, M. Delautrette, M. Barusseau, M. Dufau, Mme Jourdan, M. Echaniz et M. Fégné

ARTICLE 49

ETAT 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	150 000 000	0
Service public de l'énergie	0	150 000 000
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	150 000 000	150 000 000
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 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.