

ASSEMBLÉE NATIONALE
10 janvier 2026

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2026 - (N° 2247)

Commission	
Gouvernement	

N° 2447

AMENDEMENT

présenté par

M. Roussel, M. Eskenazi, M. Barusseau, M. Bouloux, M. Oberti, M. Fégné, M. Courbon,
M. Proença, M. Pribetich, M. David, Mme Jourdan, Mme Got, M. Benbrahim, M. Gokel, M. Pena,
Mme Dombre Coste et M. Lhardit

ARTICLE 49

ÉTAT B

Mission « Écologie, développement et mobilité durables »

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
null

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
Écologie – mise en extinction du plan de relance	0	0
Fonds territorial climat	0	0
TOTAUX	150 000 000	150 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à instaurer un véritable prêt à taux zéro mobilité (PTZ-m), strictement réservé aux ménages sous conditions de ressources, pour l'acquisition d'un véhicule moins émetteur, neuf ou d'occasion, en finançant à la fois la garantie de l'État et la bonification d'intérêt accordée aux établissements prêteurs. Il s'agit d'un outil structurant destiné à accompagner les ménages modestes dans la transition écologique du parc automobile, sans dégrader leur pouvoir d'achat.

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 insuffisant. Limité dans le temps, conditionné géographiquement et faiblement doté, il ne permet pas de répondre de manière durable aux besoins de mobilité des ménages aux revenus modestes ou intermédiaires, pourtant les plus exposés aux effets économiques de la transition automobile.

Or, pour des millions de Français, la voiture constitue un outil indispensable de la vie quotidienne : se rendre au travail, accompagner les enfants à l'école, accéder aux soins, aux services publics ou aux commerces. Dans les territoires ruraux et périurbains, les ménages modestes sont particulièrement dépendants de la voiture individuelle et disposent rarement d'alternatives de

transport crédibles. La réussite de la transition écologique suppose donc un accompagnement financier ciblé et proportionné à leurs ressources.

Le PTZ-m proposé par le présent amendement serait attribué sous conditions de ressources, définies par voie réglementaire, afin de cibler prioritairement les ménages disposant des revenus les plus modestes et des capacités d'endettement les plus limitées.

Ces plafonds pourraient s'inspirer de ceux applicables à des dispositifs existants tels que le prêt à taux zéro immobilier, le leasing social ou le microcrédit mobilité, afin de garantir la cohérence et la lisibilité de l'action publique.

Si les ventes de véhicules électriques ont représenté environ 20 % des immatriculations de véhicules neufs en 2025, ce rythme demeure insuffisant au regard des objectifs climatiques. L'offre de véhicules électriques d'occasion reste encore limitée, alors même qu'elle constitue un levier essentiel pour rendre la mobilité propre accessible aux ménages modestes. C'est pourquoi le présent dispositif prévoit explicitement l'éligibilité des véhicules d'occasion, afin de contenir le reste à charge et d'élargir effectivement l'accès au PTZ-m.

Par ailleurs, la réduction progressive des aides à l'achat, la baisse du bonus écologique, le durcissement des critères d'éligibilité, la suppression de la prime à la conversion pour les véhicules d'occasion ou encore l'introduction du score environnemental, a accru les difficultés rencontrées par les ménages modestes souhaitant changer de véhicule. Malgré les progrès technologiques, le prix d'un véhicule électrique demeure encore sensiblement supérieur à celui d'un véhicule thermique équivalent.

Le dispositif de leasing social, mis en œuvre à partir de 2024, a constitué une avancée notable pour les ménages sous plafonds de ressources, en leur permettant d'accéder à un véhicule électrique à coût maîtrisé. Toutefois, son caractère temporaire, l'absence de garantie de reconduction et le coût souvent élevé du rachat en fin de contrat limitent sa capacité à offrir une solution durable d'accès à la propriété du véhicule.

Dans ce contexte, le prêt à taux zéro mobilité constitue un outil complémentaire et pérenne, permettant aux ménages modestes et intermédiaires d'acquérir un véhicule moins émetteur sur l'ensemble du territoire national, sans condition géographique. En réduisant le coût du financement et en intégrant une avance sur les aides existantes, il lève un frein majeur à l'investissement dans un véhicule propre.

Les associations de consommateurs, les organisations environnementales et les acteurs de la filière automobile convergent sur la nécessité de dispositifs financiers ciblés, simples et socialement justes. Un PTZ-m sous conditions de ressources renforce l'acceptabilité sociale des politiques de transition automobile, tout en assurant la cohésion territoriale et l'égalité d'accès à la mobilité.

En faisant l'hypothèse que 50 000 prêts à taux zéro mobilité seraient distribués la première année pour un montant moyen de 15 000 à 20 000 euros, le coût du crédit (différentiel entre PTZ et le taux du marché) ainsi qu'une garantie de l'État, à hauteur de 75 %, est évalué à 150 millions d'euros.

Ce coût de la bonification de taux, nécessaire au bon fonctionnement du dispositif, demeure toutefois maîtrisé et proportionné aux bénéfices sociaux, économiques et environnementaux

attendus. Le coût de la garantie, compte tenu du faible taux de sinistralité observé sur le microcrédit mobilité, estimé à environ 10 %, aurait aussi un coût final limité pour les finances publiques.

Afin d'assurer la recevabilité financière de cet amendement, il est donc proposé de majorer de 150 millions d'euros, en autorisations d'engagement et en crédits de paiement, les crédits de l'action 03 « Aides à l'acquisition de véhicules propres » du programme n° 174 « Énergie, 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, il est souhaité 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.