



## Propositions pour un prêt à taux zéro mobilités garanti par l'Etat

<b>Introduction</b>	<b>2</b>
<b>Propositions pour un prêt à taux zéro mobilités garanti par l'État</b>	<b>3</b>
2.1 Un véritable prêt à taux zéro garanti par l'Etat	3
2.2 Réservé aux 20% des ménages les plus précaires	3
2.3 Articulé avec l'ensemble des aides à l'acquisition existantes	3
2.3 Et ciblé sur les véhicules les moins polluants dont d'autres modes de transport comme le vélo à assistance électrique ou vélo-cargo	4
2.5 Avec véritable accompagnement social	4
2.6 Montant éligible	5
2.7 Objectif : 1 million de prêts à taux zéro garantis par l'Etat par an	5

**Contact :** Valentin Desfontaines, Responsable Mobilités durables, Réseau Action Climat - [valentin.desfontaines@reseauactionclimat.org](mailto:valentin.desfontaines@reseauactionclimat.org)

*Vendredi 12 mars 2021, Réseau Action Climat, Secours Catholique, WWF France*

## 1. Introduction

Dans le cadre de ses travaux, la Convention citoyenne pour le Climat proposait l'instauration d'un prêt à taux zéro garanti par l'Etat pour l'achat d'un véhicule peu émetteur (proposition SD-C1.6). Cette proposition n'a été que partiellement reprise par le Gouvernement qui a annoncé dans le cadre du plan de relance la mise en place d'un dispositif de "microcrédit mobilité propre garanti par l'Etat" en s'appuyant sur le dispositif existant du microcrédit.

Ce dispositif de microcrédit mobilité est une avancée intéressante au regard des microcrédits actuels qui financent très largement des véhicules polluants. L'articulation du dispositif de microcrédit avec la prime à la conversion est aussi positive puisqu'elle permettrait de limiter l'avance des frais des ménages et de réduire leur reste à charge (particulièrement utile pour les ménages précaires).

Toutefois, dans un contexte de déploiement dans de nombreuses agglomérations françaises de zones à faibles émissions (ZFE) pour lutter contre la pollution de l'air, ce microcrédit mobilité n'est pas à la hauteur des besoins. En effet, les volumes financiers alloués à ce dispositif restent bien en deçà des besoins et le dispositif proposé est encore trop éloigné de la proposition initiale d'un prêt à taux zéro garanti par l'Etat.

En effet, la possibilité d'accès aux microcrédits ainsi que leurs taux d'intérêt varient fortement en fonction des territoires et des organismes prêteurs. A titre d'exemple, certaines banques prêtent aujourd'hui au taux du livret A quand d'autres proposent des taux de plus de 7% avec, en plus, une contribution de solidarité comprise entre 3 et 5 %. Une variation qui peut avoir un très fort impact sur le budget des ménages précaires.

De plus, l'accompagnement social est insuffisamment pris en compte et laissé à la seule responsabilité des acteurs associatifs. La mise en place d'un dispositif de prêt à taux zéro mobilités garanti par l'Etat doit s'accompagner d'un véritable dispositif d'accompagnement pour permettre à la fois de faire le point avec les ménages sur leurs besoins en termes de mobilités, de les assister dans le choix du véhicule à acquérir au regard d'une exigence environnementale plus forte et de leurs besoins, et de les accompagner dans la définition des modalités de financement de ce véhicule.

Le dispositif de prêt à taux zéro devrait aussi être pensé en articulation avec l'ensemble des aides à l'acquisition existante au-delà de la prime à la conversion (surprime ZFE, aides locales, etc.).

Enfin, conformément aux objectifs de transition écologique que s'est fixée la France, le dispositif de prêt à taux zéro mobilités garanti par l'Etat doit être ouvert à l'acquisition d'autres moyens de transport tels que les vélos, vélos à assistance électrique (VAE) et vélos spéciaux (vélos-cargo par exemple) afin d'encourager le report modal vers les modes actifs.

## 2. Propositions pour un prêt à taux zéro mobilités garanti par l'État

### 2.1 Un véritable prêt à taux zéro garanti par l'Etat

La proposition de microcrédit mobilité portée par le Gouvernement n'apporte comme évolution vis-à-vis du dispositif actuel que la possibilité pour l'organisme prêteur de conventionner avec l'Agence de Services et Paiement (ASP).

Le mécanisme de microcrédit actuel, d'ailleurs assez peu connu en France, ainsi que ses modalités (notamment sur le montant de financement, l'accompagnement des personnes, le taux d'intérêt, etc.) n'ont pas été évaluées. Passer par le biais du microcrédit actuel ne permet qu'une mobilisation des organismes prêteurs qui ont déjà un partenariat avec la BPI France. Finalement, la situation déjà très disparate en matière d'accès aux microcrédits sur les territoires ne fera que s'aggraver.

De plus, les taux d'intérêt proposés dans le cadre du microcrédits varient fortement en fonction des organismes prêteurs et des territoires. A titre d'exemple, certaines banques prêtent aujourd'hui au taux du livret A quand d'autres proposent un taux de 7,45 % avec, en plus, une contribution de solidarité comprise entre 3 et 5 %. Même si la moyenne se situe aujourd'hui autour de 3 à 4 %, ce qui reste acceptable, les très grandes différences entre territoires ne sont pas satisfaisantes pour un dispositif d'envergure nationale.

### 2.2 Réservé aux 20% des ménages les plus précaires

Le dispositif de prime à la conversion reste aujourd'hui inefficace pour les ménages les plus précaires. Ainsi, le reste à charge des ménages les plus précaires pour l'achat d'un véhicule faiblement émetteur, électrique ou critair 1, après prime à la conversion, reste supérieur à leurs capacités financières<sup>1</sup>.

Le dispositif proposé s'adresse ainsi aux deux premiers déciles, soit environ 20% des ménages français les plus précaires, et ce au regard des données d'évolution du reste à charge après prime à la conversion pour ces ménages.

### 2.3 Articulé avec l'ensemble des aides à l'acquisition existantes

Afin de garantir l'efficacité du dispositif il est nécessaire de limiter autant que possible le reste à charge pour les ménages en leur évitant d'avancer le montant des aides à l'acquisition dont ils peuvent bénéficier par ailleurs, qu'il s'agisse d'aides à l'acquisition nationales ou locales, dans la mesure où ces ménages ne disposent pas de cette trésorerie.

Il est donc nécessaire d'articuler le dispositif de prêt à taux zéro avec le versement des autres dispositifs d'aide à l'acquisition de véhicules qu'il s'agisse de la prime à la conversion, de la prime majorée ZFE-m, des aides locales à l'acquisition d'un véhicule faiblement émetteur (voiture, vélo, vélo à assistance électrique, vélos spéciaux).

---

<sup>1</sup>Voir l'évaluation du reste à charge faite dans l'étude du Réseau Action Climat (p 72 : <https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2020/10/etude-automobile-web3.pdf>)

Concernant la prime à la conversion, elle serait versée directement par l'Agence de services et de paiement (ASP) à l'organisme prêteur ou au revendeur qui en aura fait l'avance de trésorerie. Un dispositif similaire devrait être organisé pour la prime majorée ZFE-m et l'ensemble des aides locales existantes.

### **2.3 Et ciblé sur les véhicules les moins polluants dont d'autres modes de transport comme le vélo à assistance électrique ou vélo-cargo**

Afin d'assurer une cohérence des dispositifs d'aide à l'acquisition de véhicules peu polluants et de répondre aux différents types usages des ménages éligibles au prêt à taux zéro mobilités garanti par l'Etat, il est proposé d'appliquer les mêmes critères d'éligibilité que ceux appliqués à la prime à la conversion (PAC) et définies à l'article D. 251-3 et suivants du Code de l'énergie. Les véhicules éligibles seraient donc :

- Les véhicules électriques ou hybrides rechargeables ;
- Les véhicules thermiques classés Crit'air 1.

Afin d'encourager le report modal depuis la voiture individuelle vers les modes actifs, il est proposé d'élargir le périmètre des véhicules concernés aux vélos, vélos à assistance électrique (VAE) et vélos spéciaux (vélos-cargo par exemple).

En effet, le développement des VAE et des vélos-cargo permet de répondre à un champ toujours plus large d'usage. Ainsi un VAE permet de réaliser facilement des trajets d'une dizaine de kilomètres tandis que les vélos-cargo permettent de transporter facilement de lourdes charges ou des enfants. Le coût d'acquisition de ces vélos (1749€ en moyenne pour un VAE et 3500€ pour un vélo-cargo) et le caractère très disparate des aides locales à l'achat rendent ces nouveaux moyens de transport difficilement accessibles pour les ménages les plus précaires.

Dans cette même dynamique, nos associations demandent depuis plusieurs années l'ouverture de la prime à la conversion à d'autres moyens de transport afin de faire de ce dispositif une véritable prime à la mobilité durable.

### **2.5 Avec véritable accompagnement social**

Afin de garantir la bonne articulation des dispositifs auxquels les ménages ciblés sont éligibles, il est proposé qu'un accompagnement social soit systématiquement mis en place en amont de la rencontre avec l'organisme financeur et de l'obtention d'un prêt à taux zéro.

En plus de l'accompagnement budgétaire classique, l'accompagnement devrait permettre d'étudier les besoins de mobilité du ménage pour :

- identifier les opportunités de report vers / de complémentarité avec d'autres types mobilités, afin de confirmer ou de faire évoluer le projet d'acquisition du ménage (vélo à assistance électrique plutôt que voiture par exemple).
- l'assister dans le choix du véhicule à acquérir et ses modalités de financement.

Cet accompagnement social devrait notamment permettre d'intégrer au dispositif des ménages qui sont ou qui ont été en situation d'interdit bancaire, à partir du moment où cela répond à un projet professionnel identifié, qui aura été validé via l'accompagnement social.

Cette démarche doit conduire à la présentation d'un dossier auprès d'un organisme financeur, qui devra valider le principe d'accord du prêt à taux zéro. C'est sur la base de cet accord que se fera la recherche du véhicule. Les fonds débloqués dans le cadre du prêt à taux zéro seront directement reversés par l'organisme financeur au vendeur à partir du moment où le véhicule correspond bien aux critères d'éligibilité.

Cet accompagnement se ferait au niveau des centres communaux d'action sociale (CCAS), des Missions Locales ou de Pôle Emploi; en lien notamment avec les conseillers mobilités des territoires. Il est nécessaire que l'Etat déploie les moyens nécessaires à la formation des agents sur le terrain pour la mise en place de cet accompagnement social en matière de mobilités, avec pour objectif également de résorber les fractures dans le niveau d'accompagnement qui existe aujourd'hui entre territoires. Les associations locales, travaillant déjà sur le sujet, pourront faciliter l'orientation des publics cibles rencontrés vers ces structures.

## **2.6 Montant éligible**

Il est proposé de retenir les critères suivants :

- Un montant maximum de 8 000 € ;
- Des remboursements n'excédant pas 100 €/mois ;
- Garantie par le fonds de cohésion sociale à hauteur de 50%.

Il est proposé de retenir un montant maximum de prêt de 8000€ pour permettre aux ménages concernés par le dispositif de s'orienter prioritairement vers l'acquisition d'un véhicule électrique lorsque cela est possible. Nos organisations font le constat qu'au regard des prix du marché et des aides à l'acquisition existantes, un montant maximum de prêt de 5000€ ne permet souvent pas d'envisager l'acquisition d'un véhicule électrique. Le montant du prêt accordé par l'organisme prêteur devra faire l'objet d'une discussion préalable avec la structure accompagnante pour s'assurer à la fois du choix du type de véhicule et que la durée ainsi que le montant des mensualités de remboursement soient soutenables.

## **2.7 Objectif : 1 million de prêts à taux zéro garantis par l'Etat par an**

Il est estimé qu'environ 1 million de prêts à taux zéro garantis par l'Etat seraient nécessaires chaque année pour permettre aux 20% des ménages les plus précaires de changer de véhicule et de s'équiper d'un véhicule moins polluant (crit'air E ou 1) ou d'un vélo, vélo à assistance électrique (VAE) ou vélos spécial (vélos-cargo par exemple)

Le déploiement dans de nombreuses agglomérations françaises de zones à faibles émissions pour lutter contre la pollution de l'air confirme le besoin d'un objectif ambitieux de prêt à taux zéro mobilités garanti par l'Etat pour accompagner socialement la transition des mobilités. En effet, d'ici 2025 plus de 45 agglomérations devraient disposer d'une zone à faibles émissions et limiter la circulation des véhicules les plus polluants pour lutter contre la pollution de l'air.

Si l'objectif de 1 million de prêts à taux zéro garantis par l'Etat peut sembler ambitieux, son coût pour les finances publiques reste modeste. En effet, il s'agit pour l'Etat essentiellement d'une immobilisation de trésorerie puisque le taux de sinistralité des microcrédits observé est faible, environ 10%.

En considérant un prêt moyen d'environ 4000€ garanti par l'Etat à hauteur de 50% et un taux de sinistralité de 10%, la réalisation de 1 million de prêts coûterait à l'Etat environ 200 millions d'euros par an. Cette estimation reste une estimation haute puisque dans la plupart des cas de sinistralité, même si le prêt n'est pas intégralement remboursé par le bénéficiaire, une partie de ce dernier a néanmoins été remboursée.

Cette enveloppe budgétaire devrait être complétée par une enveloppe dédiée à l'accompagnement social des bénéficiaires de ce dispositif.

L'Etat devrait également s'engager dans une campagne de promotion du dispositif auprès des publics concernés et des organismes prêteurs.