

ASSEMBLÉE NATIONALE

15 octobre 2022

PLF POUR 2023 - (N° 273)

Retiré

AMENDEMENT

N ° II-CF689

présenté par

M. Fugit, M. Valence, Mme Decodts, Mme Maillart-Méhaignerie, Mme Boyer, Mme Piron,
M. Ghomi, M. Belhaddad, M. Abad, M. Mendes, M. Girardin et M. Vojetta

ARTICLE 27**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	100 000 000	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	100 000 000
Service public de l'énergie	0	0
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	0	0
Charge de la dette de SNCF Réseau reprise par l'État (crédits évaluatifs)	0	0
Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires	0	0
TOTAUX	100 000 000	100 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à financer la création d'une prime à l'achat pour l'acquisition d'un Véhicule Utilitaire léger hydrogène en majorant de 100 millions d'euros le programme 203.

La France, à travers sa stratégie nationale pour le développement de l'hydrogène décarboné, porte l'ambition de devenir un acteur mondial majeur sur les technologies hydrogènes, notamment pour les motorisations à pile à combustible. Cette ambition s'est récemment manifestée, dans le cadre de la 1^{ère} vague du Projet important d'intérêt européen commun (PIIEC) Hy2Tech, par l'octroi de 2,1 milliards d'euros d'aides de l'État français à 10 projets de fabrication d'équipements clés pour le secteur.

Les deux grands constructeurs automobiles français (Stellantis ; Renault, via Hyvia) se sont par ailleurs d'ores-et-déjà positionnées sur le segment des VUL à hydrogène. Ce choix stratégique est né du constat que les véhicules utilitaires à hydrogène permettent de répondre aux typologies d'usages et contraintes opérationnelles des professionnels non adressables par des véhicules à batterie et que le déploiement simultané des solutions à batterie et à hydrogène sera donc nécessaire pour l'atteinte de nos objectifs de décarbonation des flottes. Le renforcement des zones à faibles émissions-mobilité (ZFE-m) vient confirmer la complémentarité stratégique de ces deux solutions zéro-émission.

Aujourd'hui, le prix à l'achat est véritablement plus élevé pour les véhicules utilitaires légers à pile à combustible que leurs équivalents diesel : environ 100 000 €, contre 30 000 €, soit un surcoût de 70 000 €. Une aide à l'achat doit être apportée pour réduire le surcoût supporté par l'utilisateur, et permettre aux acteurs industriels nationaux d'amorcer la mise à échelle nécessaire à la réduction des coûts.

Cette aide devrait couvrir jusqu'à 80 % des surcoûts, à l'instar de ce que fait déjà l'Allemagne. L'aide unitaire devrait être plafonnée à 60 000 €. Ce niveau d'aides permettra de tendre vers le prix de véhicules équivalents à batterie (environ 40 000 €), et d'adresser ainsi l'ensemble des typologies d'usages et contraintes opérationnelles de ces flottes avec des solutions zéro-émissions, complémentaires.

En cohérence avec les capacités des constructeurs français pour l'année qui vient, cette aide devrait permettre de financer l'achat de 1000 à 1500 véhicules.

Nous tenons à préciser que cet amendement ne souhaitent pas réduire les moyens attribués au programme « Energie, Climat et après mine », et appelons le Gouvernement à lever ce gage.