

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

5 novembre 2022

PLFR POUR 2022 - (N° 393)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

**AMENDEMENT**

N ° 528

présenté par

M. Grenon et les membres du groupe Rassemblement National

-----

**ARTICLE 4****ÉTAT B****Mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

Modifier ainsi les autorisations d'engagement et les crédits de paiement :

(en euros)

Programmes	Autorisations d'engagement suppl. ouvertes	Autorisations d'engagement annulées	Crédits de paiement suppl. ouverts	Crédits de paiement annulés
Infrastructures et services de transports	0	0	0	0
Affaires maritimes	0	0	0	0
Paysages, eau et biodiversité	0	0	0	0
Expertise, information géographique et météorologie	0	0	0	0
Prévention des risques	0	0	0	0
Énergie, climat et après-mines	-100 000 000	0	-100 000 000	0
Service public de l'énergie	0	0	0	0
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	0	0	0	0
Charge de la dette de SNCF Réseau reprise par l'État (crédits évaluatifs)	0	0	0	0
<b>TOTAUX</b>	-100 000 000	0	-100 000 000	0
<b>SOLDE</b>	-100 000 000		-100 000 000	

### EXPOSÉ SOMMAIRE

La France s'est fixée pour objectif de réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 40 % entre 1990 et 2030 et d'atteindre la neutralité carbone en 2050, alors que ses émissions en CO<sup>2</sup> représentent 0,9% des émissions mondiales. Cet objectif s'inscrit dans le cadre du règlement communautaire 2019/631, en passe d'être durci pour interdire la vente des véhicules légers neufs émettant à l'échappement du CO<sup>2</sup> à compter du 1er janvier 2035.

Pour atteindre cet objectif, le programme Energie, climat et après-mines prévoit, notamment, dès 2023, un dispositif massif d'aides aux ménages pour l'acquisition de véhicules propres.

L'enquête 2019 « Mobilité des personnes » de l'INSEE établit que 38% des ménages les plus pauvres ont des véhicules classés Crit'Air 4 ou 5, et que ce sont les habitants des communes rurales et périphériques qui possèdent le plus fréquemment des véhicules parmi les plus polluants.

Or, malgré l'aide qui pourra atteindre 7000 €, le reste à charge moyen des ménages reste de 20 000 € au moins, réservant l'acquisition d'un véhicule électrique aux ménages les plus fortunés.

Par ailleurs, si la France affiche un objectif de progrès vers une souveraineté industrielle accrue, 80% des batteries, représentant 40% de la valeur ajoutée des véhicules électriques, sont actuellement produits en Asie.

Du côté de l'emploi, la disparition de la voiture thermique signifierait la destruction de 30 à 50% des emplois chez les constructeurs automobiles, la disparition de tous les sous-traitants français de pièces mécaniques, la disparition du réseau de pompistes sur les routes secondaires, et la bétonisation d'immenses aires sur les autoroutes pour accueillir les bornes électriques.

Cette course à marche forcée vers la neutralité carbone repose sur une réglementation de plus en plus répressive contre la voiture à essence ou diesel, pénalisant les Français les plus pauvres, au lieu de faire confiance aux capacités d'innovation technologique de l'industrie automobile française, qui investit massivement dans la réduction des émissions de CO<sup>2</sup> : elle a déjà obtenu pour les voitures neuves une diminution de 44% entre 1990 et 2021.

Cet amendement propose de reporter les aides à l'achat de voitures propres de quelques années, dans l'attente d'une production majoritairement française et européenne des véhicules propres ainsi que de leurs composants.

Il convient ainsi de minorer, en autorisations d'engagement et en crédits de paiement, 100 000 000 € de l'action 03 « Aides à l'acquisition de véhicules propres » du programme 174 « Énergie, climats et après-mines ».