

ASSEMBLÉE NATIONALE
23 octobre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Rejeté

AMENDEMENT

N ° II-CF2650

présenté par
Mme Arrighi, rapporteure et Mme Sas, rapporteure

ARTICLE 35

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	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	50 000 000	0
Service public de l'énergie	0	0
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	0	50 000 000
Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires	0	0
TOTAUX	50 000 000	50 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Pour réduire leur empreinte environnementale, les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) ont déjà engagé le verdissement de leurs flottes de véhicules en introduisant l'électricité et l'hydrogène dans les parcs d'autobus.

Au 1er janvier 2022, le parc d'autobus français des réseaux adhérents à l'UTP était ainsi constitué de 16 323 autobus dont 4% étaient électriques ou à hydrogène. Cependant, cette transition énergétique entraîne des coûts importants pour les collectivités territoriales. En effet, les bus zéro émission (c'est-à-dire électrique ou à hydrogène) sont considérablement plus chers que les bus diesel ou au gaz, que ce soit à l'achat ou sur l'ensemble de leur cycle de vie. Un bus électrique standard coûte actuellement en moyenne à l'achat 554 000 € et un bus hydrogène 698 000 € alors qu'un bus diesel coûte 273 000 € et un bus au gaz 290 000 €. Le surcoût d'un bus électrique ou à hydrogène par rapport à un bus diesel ou au gaz est donc de l'ordre de 300 000 € par bus.

Or à l'heure actuelle, et contrairement à nos voisins européens, il n'existe plus de véritable dispositif de soutien de la part de l'Etat. Le bonus écologique pour l'acquisition d'un bus électrique a pris fin en décembre 2022 (à hauteur de 30 000 euros auparavant). Le volet « financement des Zones à Faibles Émissions » du Fonds vert, lancé début 2023, restreint drastiquement le champ d'une éventuelle aide au verdissement des flottes de bus tandis que le dernier appel à projets de l'ADEME pour l'aide à l'acquisition de véhicules lourds électriques, lancé le 7 avril 2023, exclut totalement les bus.

A l'inverse, l'Allemagne, l'Espagne et l'Italie ont mis en place des programmes ambitieux de soutien à l'acquisition de bus électriques. L'Allemagne a alloué 1,25 milliard d'euros sur deux ans à son programme de conversion à la motorisation électrique du parc de bus. L'Espagne propose une aide à hauteur de 200 000 euros par bus électrique acheté. L'Italie a lancé une opération « 1000 bus électriques » dans le cadre de son Plan de relance national.

Alors que 1 700 autobus en moyenne sont renouvelés chaque année en France, nous demandons au Gouvernement de mettre en place, un programme ambitieux pour aider les collectivités à accélérer le verdissement de leurs flottes. Une mesure forte et simple consisterait à soutenir à hauteur de 100 000 euros l'achat d'un autobus électrique ou à hydrogène. En vertu des obligations réglementaires croissantes, ce sont 60% des nouveaux bus acquis en 2024 qui devront être électriques ou à hydrogène, soit environ 1 000 autobus sur l'ensemble du territoire.

Cet amendement vise à soutenir l'acquisition de 500 autobus sur l'ensemble du territoire. A ce titre, il procède :

- D'une part, à l'attribution de 50 millions d'euros de crédits supplémentaire en AE et CP à l'action 03 – Aides à l'acquisition de véhicules propres du programme 174 « Énergie, climat et après-mines » ;
- D'autre part, afin de respecter les règles de la recevabilité financière, une baisse à due concurrence est effectuée en AE et CP sur les crédits de l'action 07 – Pilotage, support, audit et évaluations du programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables ».

Cette baisse vise uniquement à respecter les règles de recevabilité. Les autrices de cet amendement n'ayant aucune intention de baisser les crédits de l'action concernée, elles invitent le Gouvernement à lever le gage.