

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

30 octobre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Tombé

**AMENDEMENT**

N° II-CF2562

présenté par  
M. Amiel, rapporteur

**ARTICLE 42****ÉTAT B****Mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

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

*(en euros)*

<b>Programmes</b>	<b>+</b>	<b>-</b>
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	500 000 000
Énergie, climat et après-mines	500 000 000	0
Service public de l'énergie	0	0
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	0	0
Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires	0	0
Sûreté nucléaire et radioprotection	0	0
<b>TOTAUX</b>	<b>500 000 000</b>	<b>500 000 000</b>
<b>SOLDE</b>	<b>0</b>	

---

## EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement d'appel vise à interpeller le Gouvernement concernant le manque de visibilité donnée au secteur automobile en matière de stratégie industrielle et énergétique dans le cadre de ce PLF. L'exemple allemand a montré qu'une coupe brutale dans le soutien à l'achat de véhicules électriques se payait à court terme par un effondrement du marché de la voiture électrique. Ces baisses de volume pèseraient lourdement sur l'ensemble de la chaîne de production, sous-traitants et véhicules thermiques inclus, avec des risques considérables pour l'emploi et l'investissement. C'est la raison pour laquelle les puissances extra-européennes, à commencer par les États-Unis, soutiennent puissamment à la fois l'offre et la demande. La France était parvenue, grâce à l'action des précédents gouvernements, à franchir un certain nombre d'obstacles pour bâtir une politique industrielle ambitieuse et sans naïvetés, à l'image de ce que l'on observe chez les autres grandes puissances. Des usines de batteries ont ouvert sur notre sol, pour rapatrier ces industries stratégiques. Le bonus écologique, depuis le PLF 2024, a été, grâce au score environnemental, recentré sur les véhicules produits en France et en Europe, au détriment de ceux importés de Chine. Le dispositif de leasing a permis de rendre des véhicules électriques, pour la première fois, accessibles aux classes moyennes et populaires. Les tarifs mis en place au niveau européen permettront de mieux lutter contre les pratiques de dumping. L'urgence de la transition écologique d'une part, la virulence de la concurrence internationale pour dominer le marché de la voiture électrique de l'autre, impliquent cependant de ne pas relâcher notre vigilance, pour des considérations budgétaires de très court terme : en quelques mois, ces efforts peuvent être réduits à néant. Il est crucial de rester fidèles à la feuille de route, tracée notamment dans le contrat de filière stratégique signé en mai 2024. Le soutien budgétaire aura, bien sûr, vocation à être progressivement réduit à mesure que le prix des voitures électriques baisse et que le secteur se développe. Cela doit cependant être fait avec concertation avec les industriels, de manière organisée et planifiée, et sans modifications soudaines et procycliques des dispositifs.

Aussi cet amendement propose d'abonder l'action 3 « Aides à l'acquisition de véhicules propres » du programme 174 « Energie, climat et après mines » à hauteur de 500 millions d'euros en crédits de paiement et en autorisations d'engagement, en effectuant pour garantir la recevabilité du présent amendement, un prélèvement à due concurrence en crédits de paiement et en autorisations d'engagement sur l'action 12 « Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie » du programme 181 « Prévention des risques ». Le but de cet amendement n'est pas de diminuer le soutien à l'ADEME mais les règles de recevabilité budgétaire obligent à ce gage.