



PROJET DE LOI DE FINANCES

ARTICLES SECONDE PARTIE
MISSION ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET
MOBILITÉ DURABLES

N°	FINC.1
----	--------

A M E N D E M E N T

présenté par
Mme Lavarde

ARTICLE 27
ÉTAT B

Modifier ainsi les crédits des programmes :

(en euros)

Programmes	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	+	-	+	-
Infrastructures et services de transports				
Affaires maritimes, pêche et aquaculture				
Paysages, eau et biodiversité				
Expertise, information géographique et météorologie				
Prévention des risques dont titre 2				
Énergie, climat et après-mines				
Service public de l'énergie		253 599 327		253 599 327
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables dont titre 2				
Charge de la dette de SNCF Réseau reprise par l'État (crédits évaluatifs)				
Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires				

TOTAL		253 599 327		253 599 327
SOLDE		- 253 599 327		- 253 599 327

OBJET

Exceptionnellement, compte-tenu de la situation actuelle du marché de l'énergie et suite à sa délibération annuelle traditionnelle du mois de juillet dernier, la Commission de régulation de l'énergie (CRE) a été amenée à réévaluer les charges de service public de l'énergie par une délibération n° 2022-272 du 3 novembre 2022.

Si globalement, de façon complètement atypique par rapport à la situation classique, le mécanisme des charges de service public de l'énergie doit se traduire en 2023 par des recettes exceptionnelles dues à l'État et non par des dépenses publiques visant à compenser les coûts de ces obligations de service public, l'évaluation de certains postes de compensation demeurerait positive dans la délibération de la CRE n° 2022-202 du 13 juillet dernier.

Il s'agissait notamment du soutien à l'injection de biométhane, pour lequel 34 349 736 euros de crédits (AE=CP) ont été inscrits à l'action 10 « Soutien à l'injection de biométhane » du programme 345 « Service public de l'énergie ».

Or, au titre de l'année 2023, dans sa délibération du 3 novembre dernier, la CRE a réévalué le niveau des charges liées au soutien à l'injection de biométhane, celui-ci s'établissant désormais à un niveau négatif de 756,1 millions d'euros. Ce qui veut dire que l'évaluation de dépenses s'est transformée en une prévision de recettes pour l'État.

Au vu de la délibération de juillet de la CRE, le soutien à la cogénération a également fait l'objet d'une proposition d'ouverture de crédits à hauteur de 376 749 591 euros à l'action 12 « Soutien à la cogénération au gaz naturel et autres moyens thermiques » du programme 345 « Service public de l'énergie ».

Or, là encore, au titre de l'année 2023, dans sa délibération du 3 novembre dernier, la CRE a nettement réévalué à la baisse le niveau de ces charges, même si elles demeurent positives. La CRE évalue désormais le niveau des compensations au titre de la cogénération à 157 500 000 d'euros, soit une diminution de 219 249 591 euros.

Aussi, le présent amendement entend tirer les conclusions des réévaluations réalisées par la CRE dans sa délibération du 3 novembre dernier, d'une part, en annulant les crédits inscrits sur l'action 10 « Soutien à l'injection de biométhane » du programme 345 « Service public de l'énergie » et, d'autre part en diminuant de 219 249 591 euros les crédits inscrits à l'action 12 « Soutien à la cogénération au gaz naturel et autres moyens thermiques » du programme 345 « Service public de l'énergie ».

Il est ainsi proposé, d'une part, de diminuer les AE et les CP de l'action 10 « Soutien à l'injection de biométhane » du programme 345 « Service public de l'énergie » à hauteur de 34 349 736 euros et, d'autre part, de diminuer les AE et les CP de l'action 12 « Soutien à la cogénération au gaz naturel et autres moyens thermiques » à hauteur de 219 249 591 euros, pour un total de 253 599 327 euros.



PROJET DE LOI DE FINANCES

ARTICLES SECONDE PARTIE
MISSION ÉCOLOGIE, DÉVELOPPEMENT ET
MOBILITÉ DURABLES

N°

FINC.2

A M E N D E M E N T

présenté par
Mme Lavarde

ARTICLE 27
ÉTAT B

Modifier ainsi les crédits des programmes :

(en euros)

Programmes	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	+	-	+	-
Infrastructures et services de transports				
Affaires maritimes, pêche et aquaculture				
Paysages, eau et biodiversité				
Expertise, information géographique et météorologie				
Prévention des risques dont titre 2				
Énergie, climat et après-mines		500 000 000		500 000 000
Service public de l'énergie				
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables dont titre 2				
Charge de la dette de SNCF Réseau reprise par l'État (crédits évaluatifs)				
Fonds d'accélération de la transition écologique dans les territoires				

TOTAL		500 000 000		500 000 000
SOLDE		- 500 000 000		- 500 000 000

OBJET

80 % des véhicules électriques achetés en France sont importés. Au cours des neuf premiers mois de l'année 2022, les bonus écologiques alloués pour l'achat de véhicules produits en France ne représentent qu'à peine 140 millions d'euros, soit moins d'un cinquième du total. Les entreprises chinoises maîtrisent aujourd'hui environ 50 % de la valeur totale d'un véhicule électrique et 75 % de la chaîne de valeur des batteries électriques. En outre, ces constructeurs s'appêtent à inonder le marché européen de véhicules électriques à des prix face auxquels les rares véhicules produits en France à ce jour ne seront pas compétitifs. Les constructeurs chinois ont pu prendre une telle avance sur les européens car ils ont décidé de faire l'impasse sur la production de véhicules thermiques pour immédiatement tout miser sur les véhicules électriques et leur potentiel d'exportation, notamment vers les pays de l'Union européenne.

Attribuer massivement des subventions à des véhicules produits à l'étranger à un moment où il nous est indispensable de relocaliser des usines de production et de développer une filière souveraine de véhicules électriques est une erreur. Une erreur qui risque de tuer dans l'œuf la constitution de cette filière. Une telle perspective nous placerait sous la dépendance structurelle de rivaux économiques voire géopolitiques qui auraient ainsi entre les mains un levier essentiel de l'avenir de notre transition écologique. C'est inacceptable. En août dernier, les États-Unis ont conçu un dispositif de protection très efficace qui leur permet de soutenir le développement d'une filière souveraine de production. Ils réservent leurs aides publiques aux seuls véhicules assemblés sur leur territoire, y compris s'agissant du lieu d'assemblage de la batterie ainsi que du lieu d'extraction des métaux rares nécessaires à sa production. Ce coup de semonce américain, s'il a suscité des réactions hostiles en Europe, pourrait être salutaire et produire l'électrochoc dont l'Union européenne et la France ont besoin.

La Chine ne se plie pas aux règles de réciprocité et le degré d'ouverture de ses marchés est inversement proportionnel à celui qui a cours en Europe. Pour nous prémunir du risque de subventionner massivement, dans les années à venir, la production de véhicules électriques chinois, il faut établir une vraie règle de réciprocité stricte dans ce domaine et exiger que les conditions d'importation des véhicules en provenance de Chine soient aussi contraignantes que celles qui sont appliquées aux véhicules européens exportés en Chine.

Le désarmement de souveraineté sur l'industrie des véhicules électriques auquel nous assistons est inadmissible. Nous ne pouvons nous y résoudre. Alors que depuis des années la filière de production du véhicule électrique française et européenne se fait distancer et voit grandir la menace existentielle de la concurrence chinoise, nous continuons à regarder ailleurs.

Pour ces raisons, le présent amendement entend diminuer les crédits de l'action 03 du programme 174. Cette réduction de crédits de 500 millions d'euros vise à la fois les crédits alloués au titre du dispositif de « leasing social » ainsi que ceux dédiés au bonus et à la prime à la conversion. En l'état actuel, ces crédits publics reviendraient largement à subventionner des producteurs et industries étrangères.

Cet amendement ne vise pas tant à supprimer des crédits qu'à les décaler dans le temps. Ces montants devront être rétablis lorsque une part plus significative de véhicules éligibles seront produits en Europe et singulièrement en France, que l'Europe aura réellement commencé à combler son retard et surtout lorsque la promesse faite par le Président de la République d'instaurer un mécanisme de préférence européenne pour l'achat des véhicules électriques aura pu être tenue.

Cet amendement n'entend en aucune mesure affaiblir la transition écologique du parc de véhicules mais tout au contraire, il entend garantir que la France et l'Europe puissent conduire cette transition de façon souveraine sans se rendre dépendants de nos principaux rivaux économiques.

Le présent amendement vise à diminuer les AE et le CP de l'action 03 « Aides à l'acquisition de véhicules propres » à hauteur de 500 millions d'euros.