

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

4 juin 2025

---

RÉSULTATS DE LA GESTION ET PORTANT APPROBATION DES COMPTES DE L'ANNÉE  
2024 - (N° 1285)

Commission	
Gouvernement	

**AMENDEMENT**

N° 23

présenté par

Mme Sas, M. Amirshahi, Mme Arrighi, Mme Autain, Mme Balage El Mariky, Mme Belluco, M. Ben Cheikh, M. Biteau, M. Arnaud Bonnet, M. Nicolas Bonnet, Mme Chatelain, M. Corbière, M. Davi, M. Duplessy, M. Fournier, Mme Garin, M. Damien Girard, M. Gustave, Mme Catherine Hervieu, M. Iordanoff, Mme Laernoës, M. Lahais, M. Lucas-Lundy, Mme Ozenne, M. Peytavie, Mme Pochon, M. Raux, Mme Regol, Mme Sandrine Rousseau, M. Ruffin, Mme Sebaihi, Mme Simonnet, Mme Taillé-Polian, M. Tavernier, M. Thierry et Mme Voynet

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 10, insérer l'article suivant:**

Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur la sur-exécution des crédits alloués au dispositif de leasing social. Ce rapport analyse également les conséquences de l'arrêt de ce dispositif en 2024, notamment sur la lutte contre les inégalités d'accès à la mobilité, ainsi que ses impacts environnementaux et sociaux.

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise à ce que, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remette au Parlement un rapport sur la sur-exécution des crédits alloués au dispositif de leasing social. Ce rapport devra également analyser les conséquences de l'arrêt de ce dispositif par décret en 2024, notamment sur la lutte contre les inégalités d'accès à la mobilité, ainsi que ses impacts environnementaux et sociaux.

Dès son lancement, le leasing social a rencontré un succès bien supérieur aux prévisions gouvernementales : alors que 20 000 dossiers étaient initialement prévus pour l'ensemble de l'année, 29 000 avaient déjà été acceptés dès le 24 janvier, ce qui aurait pu aboutir en fin d'année à un dépassement budgétaire estimé entre 700 et 900 M€, pour une enveloppe initialement fixée à seulement 110 M€ enLFI 2024.

---

Ce manque d'anticipation traduit non seulement un défaut de pilotage du dispositif, mais surtout un manque de volonté politique à soutenir des solutions de mobilités bas-carbone réellement accessibles à toutes et tous. Ainsi, la sur-exécution des crédits du leasing social a mis en tension la soutenabilité du programme 174, qui a pu être préservé notamment grâce aux redéploiements des crédits non consommés de MaPrimeRénov'. Or, MaPrimeRénov', comme le dispositif du leasing social, sont essentiels à la transition écologique et ne peuvent servir de variable d'ajustement budgétaire. A cela s'ajoutent la suspension précipitée du leasing social par arrêté en février 2024, et le transfert du financement de certains appels à projets (bornes de recharges et poids lourds) vers les certificats d'économies d'énergie (CEE). Ces pratiques affectent directement la sincérité budgétaire des aides aux véhicules propres. Face à ces dérives, la Cour des comptes a appelé à une refonte de la gestion de ces crédits : « ...la gestion des aides aux véhicules propres doit être améliorée et clarifiée dans le projet annuel de performances annexé au projet de loi de finances. La programmation doit s'appuyer sur des hypothèses robustes, et l'évaluation de leur impact social et environnemental doit être mieux valorisée ».

Pourtant, au lieu de corriger le tir, le Gouvernement persiste. Malgré le succès incontestable du leasing social et sa sous-budgétisation évidente, le Gouvernement a opté dans le PLF 2025 pour une logique de réduction des moyens pour les aides aux véhicules propres. En effet, les crédits inscrits dans le PLF 2025 pour financer ces aides ont été ramenés à 970 M€, soit une baisse de 530 M€ par rapport aux crédits ouverts en LFI 2024 (1 500 M€). Et faute de marge de manœuvre en 2025, puisque les crédits de MaPrimeRénov' sont désormais fusionnés dans la mission « Cohésion des territoires », rendant tout déploiement interne impossible pour assurer la soutenabilité du programme 174, l'exécutif a fait le choix de tout simplement contourner le débat parlementaire en transférant le financement du leasing social, dès 2025, vers un financement par un programme CEE. Ce choix ne constitue pas une solution de long terme, mais bien une débudgétisation qui nuit à la transparence budgétaire et affaiblit le contrôle du Parlement. La transition écologique mérite mieux que des contournements techniques : elle exige un engagement clair, lisible dans le budget et socialement juste.

À rebours de cette logique de réduction budgétaire, les écologistes ont défendu dans le cadre du PLF 2025 l'attribution de 530 M€ supplémentaires, permettant ainsi de maintenir le niveau global des aides aux véhicules propres à hauteur de 1,5 Md€, comme en 2024. Cette position est cohérente avec les recommandations d'organisations telles que Transport & Environnement ou l'UFC-Que Choisir. Mais au-delà du maintien de l'enveloppe budgétaire, nous avons demandé que ces 530 M€ soient spécifiquement fléchés vers le leasing social, car il constitue un levier fondamental pour accompagner la transition vers des mobilités durables, notamment pour les ménages modestes, pour qui, le coût d'un véhicule électrique reste un frein majeur. Cette demande représentait un strict minimum, car les chiffres sont sans appel : le leasing social est un succès, il mérite donc des moyens à la hauteur. Ne pas lui allouer les moyens nécessaires, c'est prendre le risque d'une transition inégalitaire, excluante et donc inaboutie.