

ASSEMBLÉE NATIONALE

19 novembre 2025

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2026 - (N° 1906)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° II-2971

présenté par

M. Laisney, Mme Abomangoli, M. Alexandre, M. Amard, Mme Amiot, Mme Amrani, M. Arenas, M. Arnault, Mme Belouassa-Cherifi, M. Bernalicis, M. Bex, M. Bilongo, M. Bompard, M. Boumertit, M. Boyard, M. Cadalen, M. Caron, M. Carrière, Mme Cathala, M. Cernon, Mme Chikirou, M. Clouet, M. Coquerel, M. Coulomme, M. Delogu, M. Diouara, Mme Dufour, Mme Erodi, Mme Feld, M. Fernandes, Mme Ferrer, M. Gaillard, Mme Guetté, M. Guiraud, Mme Hamdane, Mme Hignet, M. Kerbrat, M. Lachaud, M. Lahmar, M. Le Coq, M. Le Gall, Mme Leboucher, M. Legavre, Mme Legrain, Mme Lejeune, Mme Lepvraud, M. Léaument, Mme Élisabeth Martin, M. Maudet, Mme Maximi, Mme Mesmeur, Mme Manon Meunier, M. Nilor, Mme Nosbé, Mme Obono, Mme Oziol, Mme Panot, M. Pilato, M. Piquemal, M. Portes, M. Prud'homme, M. Ratenon, M. Saint-Martin, M. Saintoul, Mme Soudais, Mme Stambach-Terrenoir, M. Aurélien Taché, Mme Taurinya, M. Tavel, Mme Trouvé et M. Vannier

ARTICLE 49**ETAT B****Mission « Écologie, développement et mobilité durables »**

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité
--

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	400 000 000	0
Service public de l'énergie	0	400 000 000
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
Ecologie – mise en extinction du plan de relance	0	0
TOTAUX	400 000 000	400 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Avec cet amendement, les député-es du groupe parlementaire LFI souhaitent annuler les coupes budgétaires prévues pour l'électrification des véhicules, dans un souci de justice sociale et d'accès équitable à la mobilité.

L'action « aides à l'acquisition de véhicules propres » est dotée de seulement 93,75 millions d'euros en AE et en CP dans le projet de loi de finances (PLF) pour 2026, contre environ 496 millions d'euros dans le PLF 2025, soit une baisse vertigineuse de -81 %. Le Gouvernement justifie cette chute par la baisse supposée du coût des véhicules électriques. En réalité, les prix restent très élevés pour les ménages modestes, qui continuent de rencontrer de fortes difficultés pour accéder à des alternatives au véhicule thermique.

Selon l'INSEE, 38 % des ménages les plus pauvres possédaient encore en 2019 un véhicule classé Crit'Air 4 ou 5, contre seulement 10 % chez les plus riches. Dans ce contexte, le leasing social et la prime au rétrofit sont des outils utiles pour accompagner les changements de mobilité, à condition qu'ils soient réellement ciblés vers les foyers les plus précaires, dans les zones où l'usage de la voiture reste contraint. Toutefois, le montant de l'aide financière accordée par l'État aux

concessionnaires automobiles participant à ce dispositif a été revu à la baisse, s'établissant désormais à 7 000 euros par véhicule, ce qui risque de limiter son impact pour les plus modestes.

Cette baisse s'explique par le transfert du financement du bonus écologique vers les Certificats d'Économies d'Énergie (CEE), un mécanisme opaque qui externalise les aides auprès des grands fournisseurs d'énergie (EDF, TotalEnergies, etc.) et réduit le contrôle démocratique de l'État sur ces crédits essentiels. Ces « obligés » financent des programmes comme le leasing social ou une prime de 1 000 € pour certains véhicules, mais ce système laisse une grande marge de manœuvre aux acteurs privés, fragilisant l'accès aux aides pour les foyers modestes. Pire, ces coûts sont finalement répercutés sur les factures des consommateurs, alourdissant la charge pour chaque ménage — 164 € en moyenne en 2023 selon la Cour des comptes — alors même que les plus précaires peinent déjà à accéder à une mobilité digne et juste.

Ces aides doivent donc être planifiées et mieux ciblées : priorité aux véhicules légers, au retrofit, et aux usages essentiels. Mais surtout, l'électrification des véhicules ne peut pas constituer l'axe central d'une véritable planification écologique des mobilités. Une transition cohérente doit d'abord viser une réduction globale de la demande de déplacement contraint, un report massif vers des transports collectifs publics, accessibles et écologiques – notamment le ferroviaire – et une réorganisation des territoires autour des mobilités douces. Ce n'est qu'en dernier recours que l'électrification du parc automobile peut intervenir, pour les véhicules réellement indispensables.

Cet amendement propose d'abonder de 400 millions d'euros en AE et en CP les crédits de l'action « aides à l'acquisition de véhicules propres » du programme 174 « Énergie, climat et après-mines », financés par une minoration équivalente des crédits de l'action « Soutien à l'injection de biométhane » du programme 345 « Service public de l'énergie ».

Les député·es LFI appellent le Gouvernement à lever le gage afin que ces crédits puissent être pleinement mobilisés pour une transition énergétique juste et accessible à tous.