

# ASSEMBLÉE NATIONALE

19 novembre 2025

---

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

Commission	
Gouvernement	

## AMENDEMENT

N° II-3111

présenté par  
M. Thiébaud

-----

### 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	100 000 000	0
Service public de l'énergie	0	30 000 000
Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et de la mobilité durables	0	70 000 000
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
<b>TOTAUX</b>	100 000 000	100 000 000
<b>SOLDE</b>	0	

### EXPOSÉ SOMMAIRE

Conformément aux exigences législatives et réglementaires, pour réduire davantage l'empreinte environnementale des flottes de véhicules, les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) ont déjà engagé le verdissement de leur flotte de véhicules en introduisant l'électricité et l'hydrogène dans les parcs d'autobus.

Cependant, cette transition énergétique entraîne des coûts importants pour les collectivités territoriales. En effet, les bus électriques et 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. Le surcoût d'un autobus électrique ou à hydrogène par rapport à un véhicule diesel est en effet de l'ordre de 280 000 € à 420 000 € par bus. Si l'on applique ce surcoût aux 14 384 bus (soit les 92% de bus qui ne sont aujourd'hui ni électriques ni à hydrogène), on obtient un surcoût de 5,3 milliards d'euros à l'achat. Il convient de noter que dans de nombreux cas, un bus diesel ne peut pas être remplacé par un seul bus électrique en raison des problématiques d'autonomie, ce qui augmente encore les coûts.

Après les obligations législatives et réglementaires imposées par l'État français, c'est désormais l'Union européenne qui va contraindre les collectivités à investir massivement pour accélérer le processus de verdissement de leurs flottes. Le nouveau Règlement UE relatif au renforcement des

normes d'émissions de CO2 pour les véhicules utilitaires lourds prévoit qu'au moins 90% des nouveaux autobus urbains vendus dans l'UE devront être « zéro-émission » dès 2030 – avant de passer à 100% en 2035 – ce qui reviendra à imposer à toutes les collectivités françaises, peu importe leurs tailles, d'acquiescer uniquement des bus électriques ou à hydrogène à court terme.

Le Gouvernement a certes mis en place et récemment révisé et bonifié une fiche standardisée dédiée, financée par des certificats d'économie d'énergie (CEE), mais cette dernière ne pourra financer en moyenne l'achat de bus standards électriques qu'à hauteur de 49 000€.

Cet amendement propose de mettre en place un dispositif d'aide complémentaire à la fiche CEE qui permettrait d'atteindre un niveau de soutien aux collectivités de l'ordre de 100 000 euros pour l'achat d'un autobus électrique ou à hydrogène.

Cet amendement :

- flèche 100 millions d'euros de crédits supplémentaires vers l'action 03 « Aides à l'acquisition de véhicules propres » au sein du programme 174 « Energie, climat et après-mines » ;
- réduit de 30 millions d'euros les crédits du programme 345 « Service public de l'énergie » en son action 12 « Soutien à la cogénération au gaz naturel et autres moyens thermiques » et 70 millions d'euros les crédits de l'action 07 « Pilotage, support, audit et évaluation » au sein du programme 217 « Conduite et pilotage des politiques de l'écologie, du développement et la mobilité durables ».

Néanmoins, l'objectif de cet amendement n'est pas de réduire les moyens affectés aux autres programmes, raison pour laquelle il est demandé au Gouvernement de lever le gage.

Cet amendement a été travaillé avec l'Union des Transports Publics et Ferroviaires.