

ASSEMBLÉE NATIONALE

30 octobre 2025

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

RETIRÉ AVANT DISCUSSION

AMENDEMENT

N ° II-CF1214

présenté par

M. Verny, M. Allegret-Pilot, M. Bloch, Mme Ricourt Vaginay, M. Fayssat, M. Chavent,
Mme D'Intorni, M. Chaix, M. Carbonnel, M. Alloncle, M. Lenoir, Mme Mansouri, M. Michoux et
M. Trébuchet

ARTICLE 49

ETAT B

Mission « Écologie, développement et mobilité durables »

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	0	93 753 326
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
Ecologie – mise en extinction du plan de relance	0	0
TOTAUX	0	93 753 326
SOLDE	-93 753 326	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à supprimer les crédits consacrés à la prime au retrofit, ainsi que les frais de gestion associés à l'Agence de services et de paiement (ASP) et à l'ADEME.

Ce dispositif, qui subventionne la conversion de véhicules thermiques en motorisation électrique ou hybride rechargeable, affiche un coût unitaire compris entre 15 000 et 25 000 euros par véhicule pour un impact marginal sur les émissions de CO₂. Son efficacité environnementale est d'autant plus limitée que le gain net est souvent compensé par l'empreinte carbone de la production et du recyclage des batteries utilisées.

Par ailleurs, la suppression du bonus écologique au 1er juillet 2025, remplacé par un mécanisme équivalent de certificats d'économies d'énergie (CEE), rend la prime au retrofit redondante. Le maintien simultané de ces deux dispositifs alourdit la dépense publique et nuit à la lisibilité de la politique de transition automobile.

À cela s'ajoutent des coûts administratifs récurrents liés à la gestion, au contrôle et aux contentieux par l'ASP et l'ADEME, ainsi qu'à la modernisation du système d'information. Ces charges de

structure, sans effet direct sur la décarbonation, témoignent de la complexité d'un dispositif à faible rendement écologique et budgétaire.

La suppression de la prime au retrofit ne remet pas en cause le soutien public à la mobilité propre, désormais assuré par les programmes CEE et les dispositifs pilotés par l'ADEME. Elle permet au contraire de clarifier les guichets de financement.

Afin de garantir sa recevabilité, cet amendement propose donc de diminuer les crédits de 93,75 millions d'euros en autorisations d'engagement et en crédits de paiement de l'action n° 03 « Aides à l'acquisition de véhicules propres » du programme 174 « Énergie, climat et après-mines ».