

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 octobre 2021

PLF POUR 2022 - (N° 4482)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° II-1928

présenté par

Mme Pinel, M. Lagleize, M. Castellani, M. Charles de Courson, Mme De Temmerman, M. Pancher, M. Acquaviva, M. Clément, Mme Dubié, M. Colombani, Mme Frédérique Dumas, M. Falorni, M. François-Michel Lambert, M. Lassalle, M. Molac, M. Nadot et M. Simian

ARTICLE 20**ÉTAT B****Mission « Plan de relance »**

Modifier ainsi les autorisations d'engagement et les crédits de paiement :

(en euros)

Programmes	+	-
Écologie	0	0
Compétitivité	0	0
Cohésion	0	300 000 000
Soutien à la filière des biocarburants (<i>ligne nouvelle</i>)	300 000 000	0
TOTAUX	300 000 000	300 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à **créer un programme dédié aux biocarburants au sein de la mission *Plan de relance* pour accélérer la "reprise verte" du secteur aéronautique.**

Dans le cadre des auditions menées en lien avec la mission d'information sur l'avenir du secteur aéronautique, il apparaît indispensable d'encourager la filière des biocarburants à se structurer davantage en France et de créer des incitations à leur intégration croissante. Cette étape est cruciale pour permettre au secteur d'effectuer sa mue écologique dans la décennie à venir.

S'il n'existe pas de freins « techniques » au niveau de l'avion pour recourir à des biocarburants, le principal problème demeure le différentiel de prix significatif avec le kérosène. En effet, les technologies disponibles permettent d'ores et déjà d'incorporer jusqu'à 50% de biocarburants (issus de la biomasse).

Toutefois, la sensibilité des passagers au prix du billet freine les compagnies aériennes désireuses d'investir, car elles évoluent dans un environnement mondial très concurrentiel.

Il est important de rappeler qu'au niveau international, le taux d'incorporation des biocarburants actuel est estimé à environ 0,1 %. Pour pallier ce retard, l'Europe a prévu de fixer un taux d'incorporation obligatoire par un règlement futur, et le gouvernement français vise un objectif de 2 % en 2025 et 5 % en 2030 qui pourraient être revus à la hausse si les moyens adéquats sont investis. À titre de comparaison, les Etats-Unis veulent réduire les émissions de l'aviation de 20 % d'ici à 2030 et le Royaume-Uni vise 10%.

Le temps presse car d'autres pays se préparent activement à développer leur filière de biocarburants afin de faciliter l'essor d'un avion vert, tel que le Québec et les Etats-Unis. Le gouvernement Biden a récemment dévoilé un plan sur la question avec un objectif de production de carburant renouvelable à au moins 3 milliards de gallons (11,4 milliards de litres) par an en 2030 et une pluralité d'outils sont envisagés pour donner un coup d'accélérateur à l'investissement (crédit d'impôt, garanties de prêts à hauteur de 3 milliards de dollars combinés à des financements de recherches).

Bien que 4 milliards d'euros ont été annoncés dans le plan France Relance 2030 pour développer les transports du futur, le pourcentage dédié au développement des bio-carburants n'est pas clairement affiché. Quant à l'appel à projet lancé par le gouvernement pour développer des carburants durables destinés à l'aviation, doté d'une enveloppe pouvant aller jusqu'à 200 millions d'euros, son montant ne semble pas à la hauteur des besoins pour structurer rapidement la filière au niveau national et concurrencer les programmes de soutien étrangers.

Les crédits déployés par cette nouvelle ligne budgétaire permettraient ainsi de clarifier la stratégie française en favorisant la recherche et le développement pour diversifier les filières de production de biocarburants aéronautique en France, faciliter les travaux de certification technique, développer des circuits de distribution et assurer la disponibilité des biocarburants en quantité suffisante et à un coût compétitif pour les compagnies aériennes.

Dès lors, cet amendement procède :

- d'une part, à une hausse de 300M d'euros des CP et des AE (HT2) sur le nouveau programme intitulé « Soutien à la filière des biocarburants » créé au sein de la mission Relance ;
- d'autre part, afin de respecter les règles de la recevabilité financière, à une baisse d'un même

montant de 300M d'euros des CP et des AE (HT2) de l'action 04 « Formation professionnelle », du programme 364 « Cohésion » de la mission Relance ;

Cette baisse vise uniquement à respecter les règles de recevabilité et les auteurs de cet amendement n'ont aucune intention de baisser les crédits de cette action.