

ASSEMBLÉE NATIONALE

27 octobre 2021

PLF POUR 2022 - (N° 4482)

Non soutenu

AMENDEMENT

N° II-CF1220

présenté par

M. Bazin

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 41, insérer l'article suivant:**

I. – Il est instauré une trajectoire de substitution à l'emploi d'énergies carbonées par le secteur agricole, dans l'objectif d'atteindre un mix énergétique de 25 % d'énergies renouvelables d'ici le 1^{er} janvier 2030. Cette évolution s'accompagne d'un soutien renforcé à la transition énergétique du secteur agricole, notamment par le recours aux biocarburants dont le bilan énergétique et carbone est vertueux, afin que cette transition n'obère pas la compétitivité des exploitations agricoles.

II. – Avant le 30 juin 2021, le Gouvernement remet au Parlement un rapport détaillant les outils permettant d'atteindre l'objectif mentionné au I, notamment par une diminution de la fiscalité sur les biocarburants à usage agricole, la mise en place de crédits d'impôt favorisant le développement de l'offre de véhicules et engins agricoles à motorisation alternative au gazole d'origine fossile mis sur le marché et des réseaux correspondants d'avitaillement en énergie. Le rapport étudie également les modalités du soutien renforcé à la transition énergétique du secteur, notamment par le renouvellement des parcs de véhicules, leur transformation ou le recours aux énergies alternatives au gazole dont le bilan énergétique et carbone est vertueux.

III. – Dans un délai de six mois à compter de la publication du rapport prévu au II, le Gouvernement présente au Parlement un rapport contenant une feuille de route fixant les modalités du soutien financier accordé à la filière par la loi de finances.

EXPOSÉ SOMMAIRE

La Ferme France bénéficie d'un soutien direct à sa compétitivité, à travers les taux réduits de TICPE sur le Gazole Non Routier (GNR). Ce soutien est indispensable au maintien de la viabilité économique des exploitations françaises, dans leur diversité et leur pluralité. Les territoires français, la structuration du monde rural, l'emploi et la revitalisation de ces zones passent par le maintien du paysage agricole actuel, donc le maintien et l'amélioration d'une compétitivité sans cesse menacée.

Par ailleurs, la Ferme France est un acteur de premier plan dans la transition énergétique de nombreux secteurs par la captation de carbone d'une part et la production de biocarburants d'autre part.

Ces biocarburants sont incorporés aux carburants classiques depuis plusieurs années maintenant et sont plébiscités dans la loi Climat comme mesure alternative de nature à accompagner le secteur du transport routier dans sa transition énergétique.

Ce qui est bon pour le transport et les particuliers (E5, E10, E85, B7) l'est tout autant pour le monde agricole, qui a la particularité de produire la matière première nécessaire à l'élaboration de ces biocarburants.

Une nouvelle étape doit donc être franchie pour les usages agricoles de carburant, en actant dès à présent d'une trajectoire de substitution à l'emploi du GNR. Le mix énergétique futur d'une exploitation agricole sera pluriel, les solutions à mettre en oeuvre doivent donc répondre à la diversité de ces besoins.

Cette trajectoire devra évidemment prendre en compte les impératifs économiques des exploitants agricoles, mais également la réalité technique : à ce jour, un tracteur ne peut pas rouler sans surcoût au biodiesel à 100 %, c'est donc aux constructeurs et motoristes d'avancer sur cette voie pour proposer au plus tôt une solution économiquement viable.

L'objet de cet amendement est donc d'envoyer un signal clair à tous les acteurs de la filière, d'amont comme d'aval : l'avenir énergétique de la Ferme France est en pleine transition et l'ambition affichée est un mix énergétique d'origine renouvelable de 25 % en 2030.

Une fois ce cap affiché, les différentes filières vont pouvoir s'organiser et lever les freins techniques et économiques.

Si le petit matériel de ferme, nécessitant peu de puissance et d'autonomie, voit déjà arriver des motorisations électriques ou au biogaz, les usages liés à la traction nécessiteront, pour un temps encore, un carburant facilement stockable et à forte valeur énergétique. Réduire l'emploi de GNR ne pourra donc se faire dans un premier temps sans les biocarburants, aussi souhaitons nous que des mesures d'accompagnement soient prises pour lever les derniers freins à cette transition.

Dans un premier temps, les constructeurs et motoristes doivent trouver des solutions au frein technologique : pour que les moteurs de tracteurs puissent fonctionner avec des taux très élevés de biocarburants, la recherche doit être encouragée en ce sens, par l'instauration d'un crédit d'impôt recherche ciblé sur les biocarburants.

L'État doit donc envoyer un signal fort à l'attention du machinisme agricole, à travers cet amendement, afin que les acteurs de cette transition aient une réelle conviction sur le cap à tenir.

Une fois les solutions techniques sur le marché, l'atteinte de l'objectif de substitution passera nécessairement par la preuve par la pratique : des expérimentations « grandeur nature » doivent être conduites et cofinancées avec les filières pour éprouver la solidité du modèle proposé (au sein de CUMA ou d'ETA, structures éprouvant de manière accélérée les matériels).

Enfin, l'accompagnement fiscal des exploitants souhaitant s'engager dans cette transition passera par une exonération de TICPE sur les biocarburants pour les usages agricoles, afin que progressivement, le soutien actuel de l'État quitte la ligne budgétaire du GNR pour soutenir l'usage d'un carburant renouvelable, local et vecteur de nombreuses aménités positives (emploi, souveraineté protéique et alimentaire, bilan carbone).