

ASSEMBLÉE NATIONALE
22 octobre 2025

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

Commission	
Gouvernement	

Tombé

AMENDEMENT

N ° I-2744

présenté par

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

ARTICLE 5

Supprimer l’alinéa 33.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement présenté par le Groupe UDR vise à revenir sur l'article 5 du PLF 2026.

Le projet de loi de finances pour 2026 prévoit une augmentation drastique de la fiscalité applicable au B100, biocarburant français d’origine agricole, à hauteur de 400 %. Une telle disposition, adoptée sans concertation préalable, compromettrait gravement l’équilibre économique et environnemental d’une filière en plein essor.

Le B100 représente aujourd’hui la principale alternative au gazole fossile dans le secteur du transport routier de marchandises (TRM). Des milliers d’entreprises ont d’ores et déjà consenti des investissements conséquents pour adapter leur parc de véhicules à cette solution, dans un contexte économique déjà marqué par une forte pression sur les marges. Remettre en cause le régime fiscal spécifique du B100 reviendrait à fragiliser ces efforts, à compromettre les trajectoires de décarbonation engagées, et à accentuer le décalage entre les orientations politiques et les réalités opérationnelles du terrain.

Solution immédiatement disponible, économiquement accessible et techniquement éprouvée, le B100 ne requiert ni transformation lourde des infrastructures ni rupture dans les usages opérationnels. Il permet de réduire efficacement les émissions de gaz à effet de serre, tout en garantissant la continuité des flux de marchandises. Il est donc essentiel que les entreprises du TRM

puissent continuer à s'appuyer sur cette technologie pour répondre à l'ensemble de leurs besoins, dans l'attente de la pleine maturité d'autres filières telles que l'électrique ou l'hydrogène.

Au 1er janvier 2025, le parc de poids lourds roulant exclusivement au B100 comptait 5 296 véhicules, soit 0,85 % du parc total. En incluant les véhicules non exclusifs, près de 20 000 poids lourds utilisent ce carburant. Sur la période de janvier à août 2025, les immatriculations de poids lourds B100 exclusifs ont représenté 6,1 % des parts de marché, et 15,09 % en incluant les véhicules non exclusifs. Ces données traduisent une dynamique d'adoption croissante, qui serait directement entravée par une hausse brutale de la fiscalité.

Par ailleurs, le B100 contribue activement à la souveraineté énergétique de la France. Issu de matières premières agricoles locales, il permet de réduire la dépendance aux énergies fossiles importées et de valoriser les coproduits agricoles, tout en soutenant les filières nationales. Son développement participe ainsi à la résilience énergétique du pays et à la sécurisation de ses approvisionnements. Une remise en cause de son régime fiscal impacterait également la filière agricole, qui fournit les matières premières et bénéficie de la valorisation des coproduits et la filière du BTP, fortement utilisatrice de poids lourds fonctionnant au B100 sur les chantiers.

Une telle orientation, si elle devait être confirmée, constituerait un signal particulièrement négatif, en totale contradiction avec les objectifs de transition écologique portés par les pouvoirs publics. Dans le climat social actuel, elle risquerait d'être perçue comme une injustice supplémentaire, venant pénaliser des entreprises qui ont fait le choix de l'engagement environnemental.

Il en va de la crédibilité de la politique de transition énergétique dans le secteur du transport routier, de la cohérence des engagements de l'État, et du respect dû aux acteurs économiques qui œuvrent chaque jour pour concilier performance et responsabilité.

Dans ce contexte, le présent amendement vise à maintenir le tarif particulier applicable au carburant B100 dans le tableau du second alinéa de l'article L. 312-79 du Code des impositions sur les biens et services.

Cet amendement s'inscrit dans un plan plus large de baisse de la dépense publique de 100 milliards d'euros que déposera le Groupe UDR dans le cadre de la deuxième partie du PLF.