

ASSEMBLÉE NATIONALE
20 novembre 2025

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

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT N ° II-3560

présenté par
M. Eskenazi

ARTICLE 49

ETAT B

Mission « Investir pour la France de 2030 »

Sous réserve de son traitement par les services de l'Assemblée nationale et de sa recevabilité

Modifier ainsi les crédits de paiement :

<i>(en euros)</i>		
Programmes	+	-
Soutien des progrès de l'enseignement et de la recherche	0	0
Valorisation de la recherche	0	0
Accélération de la modernisation des entreprises	0	0
Financement des investissements stratégiques	0	90 000 000
Financement structurel des écosystèmes d'innovation	90 000 000	0
TOTAUX	90 000 000	90 000 000
SOLDE	0	

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à abonder l'action 02 "Aides à l'innovation "bottom-up" (subventions et prêts)" du programme 425 "Financement structurel des écosystèmes d'innovation" afin de créer un fonds national de soutien au développement du carburant d'aviation durable (SAF) et de mobiliser une partie des recettes issues de la hausse de la TSBA et des recettes issues du marché UE - ETS pour contribuer à la structuration d'une véritable filière SAF et ainsi accélérer la décarbonation du transport aérien.

La décarbonation du secteur aérien est indispensable à l'atteinte des objectifs climatiques de la France à horizon 2050 et passe notamment par l'incorporation progressive des SAF, tel que défini à la fois dans la feuille de route nationale pour la décarbonation de l'aviation, issue de la loi « Climat et Résilience » du 22 août 2021, et dans la feuille de route européenne « Destination 2050 ».

A moyen terme, le développement des carburants d'aviation durables (CAD ou SAF), apparaît comme le levier principal pour décarboner le transport aérien grâce à des gains significatifs en matière d'émissions par rapport au kérosène. Leur coût de production demeure cependant largement supérieur à celui du kérosène fossile, notamment en France où contraintes réglementaires et d'approvisionnement accentuent cet écart. Ce dysfonctionnement du marché des SAF freine leur incorporation, malgré les obligations du règlement ReFuel EU. Il accentue par ailleurs les distorsions de concurrence avec certaines compagnies extra-européennes qui bénéficient d'un fort soutien étatique, et ne sont pas soumises aux mêmes contraintes environnementales.

Le secteur aérien français est aujourd'hui soumis à une pression fiscale importante, renforcée par la forte augmentation en 2025 du tarif de solidarité sur les billets d'avion (TSBA), majoritairement affectée au budget général de l'État. Parallèlement, la charge pour les compagnies aériennes augmentera significativement avec la fin progressive d'ici 2026 des allocations gratuites de quotas carbone pour l'aviation dans le cadre du marché carbone, également nommés système d'échange de quotas d'émissions (SEQUE) ou système de permis d'émissions négociables (Emissions Trading Schemes en anglais – ETS). Cela entraînera un surcoût significatif pour les compagnies européennes et représentera de nouvelles recettes importantes pour l'Etat Français, qui conformément à la réglementation européenne doit consacrer une part de ces recettes à la décarbonation.

Dans le cadre de France 2030, un appel à projets a été lancé le 15 décembre 2023 pour soutenir la production industrielle de carburants d'aviation durables (SAF) en France, doté d'une enveloppe pouvant atteindre 200 M€. Ce dispositif s'inscrit dans la suite de l'annonce faite par le Président de la République lors du Salon du Bourget en 2023, visant à structurer une filière nationale de carburants aéronautiques. À ce jour, environ 110 M€ ont été mobilisés, principalement au titre de l'appel à projets « Carb Aéro ». Il est donc proposé d'utiliser les 90 M€ restants afin de renforcer le

développement et l'industrialisation des SAF. Dans ce cadre, et de façon complémentaire au crédit d'impôt adopté en loi de finances 2025 mais toujours pas mis en œuvre, l'utilisation des fonds publics doit permettre non seulement de respecter les mandats légaux d'incorporation, mais aussi de soutenir une ambition plus large, en favorisant un déploiement accéléré des SAF au-delà des mandats légaux.

Cette démarche s'inscrit dans la continuité des annonces du Président de la République visant à mobiliser les recettes ETS pour soutenir la décarbonation du maritime et en défendre la compétitivité lors du Comité interministériel de la mer et réaffirmées le 4 novembre aux Assises de l'économie de la mer.

Cet amendement de crédits abonde en CP l'action 02 "Aides à l'innovation "bottom-up" "du programme 425 à hauteur de 90 millions d'euros et minore l'action 03 "Démonstration en conditions réelles, amorçage et premières commerciales" du programme 424 "Financement des investissements stratégiques " du même montant de 90 000 000. Cette minoration est purement technique afin de respecter les dispositions constitutionnelles et organiques de recevabilité. L'objectif de cet amendement n'est pas de réduire les crédits du programme 423 "Accélération de la modernisation des entreprises et Il est demandé au gouvernement de lever ce gage.