

ASSEMBLÉE NATIONALE

5 janvier 2026

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2026 - (N° 2247)

Rejeté

N° CF215

AMENDEMENT

présenté par

Mme Belluco, M. Amirshahi, Mme Arrighi, Mme Autain, Mme Balage El Mariky, M. Ben Cheikh, M. Biteau, M. Arnaud Bonnet, M. Nicolas Bonnet, Mme Chatelain, M. Corbière, M. Davi, M. Duplessy, M. Fournier, Mme Garin, M. Damien Girard, M. Gustave, Mme Catherine Hervieu, M. Iordanoff, Mme Laernoës, M. Lahais, M. Lucas-Lundy, Mme Ozenne, M. Peytavie, Mme Pochon, M. Raux, Mme Regol, M. Roumégas, Mme Sandrine Rousseau, M. Ruffin, Mme Sas, Mme Sebaihi, Mme Simonnet, Mme Taillé-Polian, M. Tavernier, M. Thierry et Mme Voynet

ARTICLE 5

Rétablissement l'alinéa 31 dans la rédaction suivante :

« 1° Au tableau du second alinéa de l'article L. 312-79 :

« a) La troisième ligne est supprimée ;

« b) À la cinquième ligne de la troisième colonne :

« i) Le montant : « 17,894 » est remplacé par le montant : « 34,705 » ;

« ii) Au 1^{er} janvier 2027, le montant : « 34,705 » est remplacé par le montant : « 51,515 » ;

« iii) Au 1^{er} janvier 2028, le montant : « 51,515 » est remplacé par le montant : « 68,326 » ;

« 2° L'article L. 312-81 est abrogé ; ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement du groupe Écologiste et Social vise à rétablir des dispositions présentes dans le PLF pour 2026 initialement déposé par le Gouvernement en matière de suppression du tarif particulier pour le carburant B100 ou de réduction progressive de l'avantage fiscal pour le carburant E85.

Sur le plan économique et de la conformité au droit européen, la Cour des comptes indique, concernant la niche fiscale sur la TICPE du B100 : « En prenant pour référence les tarifs de TICPE appliqués aux carburants essence et diesel les plus consommés (soit respectivement le gazole B7 et l'essence SP95), ces tarifs réduits représentent une dépense fiscale de près de 300 M€. Comme la Cour l'a déjà signalé lors d'une enquête précédente, ces réductions de taxe ne sont pas fixées en fonction des surcoûts de production des biocarburants. Elles conduisent en fait à une surcompensation significative de ces surcoûts, qui n'est pas conforme à la réglementation européenne ».

D'autres chiffres sont avancés cette année, avec une niche fiscale pour le B100 représentant un manque à gagner de 130 M€, et 430 M€ pour l'E85.

Sur le plan environnemental, les cultures destinées aux biocarburants continuent de s'étendre dans le monde, alors que leur production mondiale émet 16 % de CO₂ en plus par rapport aux carburants fossiles qu'ils sont censés remplacer (source : Transport et Environnement). Pour alimenter un seul poids lourd au B100, il est nécessaire de recourir à 20-30 ha de surface agricole.

Le B100 a de très faibles intérêts environnementaux, comme le montre une étude de la Direction Générale des Entreprises, rattachée à Bercy.

La difficulté à établir la traçabilité des matières premières génère une incertitude importante sur le bilan environnemental complet (source : rapport de 2022 de l'IDDRRI).

La culture de colza qui sert à la production de bio-éthanol est très consommatrice de produits phytosanitaires. C'est « la deuxième culture française la plus traitée » aux pesticides, et elle absorbe en moyenne 170 kilos par hectare d'engrais azoté (source : rapport de 2022 de l'IDDRRI).

En juillet 2025, la FNSEA a travaillé pour autoriser les néonicotinoïdes pour les betteraves. Lesquelles betteraves servent ensuite à produire des biocarburants, qui bénéficient d'un colossal soutien public. Donc la FNSEA troque la santé des Françaises et des Français contre des bénéfices défiscalisés sur les biocarburants.

Le B100 ne présente aucun gain d'émission en termes de polluants de l'air, en termes de NOx et de particules (source : rapport de l'IDDRRI)

Sur le plan social, pour le E85, seuls 400 000 véhicules sont concernés, soit 1 % du parc automobile français. Les camions roulant au B100 représentent 6 % des ventes de camions neufs au premier semestre 2025. Il s'agit donc d'une infime partie des véhicules. Surtout, le changement fiscal ne devrait pas entraîner de hausse des prix à la pompe pour les transporteurs. En effet, les fournisseurs de B100 bénéficient d'ores et déjà d'avantages financiers via les crédits TIRUERT. Le dispositif oblige les fournisseurs de carburants fossiles à verser des crédits aux fournisseurs de biocarburants. Supprimer la niche fiscale sur le B100, c'est supprimer une double subvention, mais le B100 restera fortement soutenu.

Sur le plan agricole, au sein des biodiesels consommés en France, le colza est ultra-majoritaire et importé aux trois-quarts, au détriment de la balance commerciale française. Les exemptions de taxe bénéficient donc en priorité à des producteurs étrangers.

Un rapport de la Cour des Comptes estime que le marché des biocarburants est « Un marché important pour les agro-industries et pour les agriculteurs, qui ne bénéficie pas aux revenus agricoles ». Ou encore que notre politique en matière de biocarburant est « Une stratégie plus favorable aux agro-industries qu'aux agriculteurs ».

Sur les 130 M€ de niche fiscale sur le B100, 85 M€ se retrouvent dans les marges du groupe Avril, présidé par Arnaud Rousseau, également patron de la FNSEA, d'où un lobbying féroce.

Sur le plan de la souveraineté de la France, ces biocarburants ne permettent pas la souveraineté énergétique : les deux-tiers de la demande en bioéthanol et biodiesel français sont importés (source : Transport et Environnement). En France en 2025, 20 000 poids lourds B100 sont en circulation. Si l'ensemble de la production française d'huile de colza était allouée au PL, seul 15 % du parc pourrait être alimenté.

Surtout, les biocarburants sont en compétition avec la souveraineté alimentaire (aujourd'hui, la culture de plantes destinées à être brûlées comme carburant occupe 32 millions d'hectares de terres, soit environ la superficie de l'Italie, pour répondre à seulement 4 % de la demande mondiale en énergie pour les transports. D'ici 2030, cette superficie devrait augmenter de 60 % pour atteindre 52 millions d'hectares, soit la superficie de la France.).