



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

biocarburants

Question écrite n° 66394

Texte de la question

M. André Aschieri appelle l'attention de M. le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement sur le développement des biocarburants tels que les huiles végétales brutes (HVB). Force est de constater que les HVB participent à la mise en valeur du territoire national, au maintien du tissu social, mais surtout à la protection de l'environnement. En effet, si les énergies fossiles non renouvelables (pétrole, gaz...) portent gravement atteinte à l'environnement par le rejet de CO₂, cause principale du réchauffement de la planète, les HVB réalisées à partir d'huile de tournesol sont les moins polluantes possibles (absence de benzène et soufre, peu de risque d'inflammation ou d'évaporation lors du stockage, absence de traitement de raffinage, de dégommeage, de neutralisation et décoloration). Aussi, afin de respecter au mieux les accords de Kyoto de novembre 1997 prévoyant la réduction de l'émission de gaz de 5 % en 2008 par rapport à 1990, et le rapport de la direction de l'OCDE prévoyant une baisse de 80 % de CO₂ en 2003, il souhaite savoir s'il envisage de prendre rapidement des mesures dans ce domaine.

Texte de la réponse

Le ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement a pris connaissance avec intérêt de la question relative au développement des biocarburants tels que les huiles végétales brutes. En la matière, la France se place au premier rang européen avec une production annuelle de quatre-vingt mille tonnes d'éthanol et deux cent quarante six tonnes d'ester méthylique d'huile végétale (EMHV ou « biodiesel »). L'éthanol, produit à partir de betteraves ou de céréales, sert à fabriquer de l'éthyl-tertio-butyl-éther (ETBE), incorporé à hauteur de 15 % dans l'essence, et les esters (EMHV) obtenus à partir de colza ou de tournesol sont incorporés à hauteur de 5 % dans le gazole. Ainsi, 350 000 hectares ont été utilisés en France en 2000 à des fins non alimentaires et ont bénéficié d'un soutien public de plus d'un milliard de francs au seul titre de la défiscalisation (exonération partielle de TIPP), dans les limites de l'encadrement communautaire des aides nationales. Dans le cadre du programme européen de lutte contre le changement climatique, la Commission a, en juin dernier, communiqué deux propositions de directives visant, d'une part, à définir un nouveau cadre de taxation applicable aux biocarburants, et, d'autre part, à fixer de manière réglementaire la part minimale de biocarburants dans les carburants vendus à partir de 2005. Le Conseil de l'Union européenne devra donc prochainement discuter de ces propositions afin que ces directives favorisant l'usage des biocarburants soient adoptées. La France suivra tout naturellement de près ces travaux et prendra par la suite, au niveau national, les dispositions nécessaires au respect de cette future législation communautaire. Néanmoins, il convient de rappeler que le bilan économique et environnemental des biocarburants reste contrasté. L'impact des biocarburants sur l'environnement fait l'objet de nombreux débats, car les effets sont multiples, complexes et souvent de sens opposé, et il n'existe pas d'unité commune permettant de les comparer. C'est ainsi que, à des gains en matière d'effet de serre et d'émissions d'hydrocarbures imbrûlés, se juxtaposeraient des effets plutôt négatifs en matière d'émissions d'oxydes d'azote et de composés organiques tels que les aldéhydes. Quant à l'impact écologique des cultures dévolues aux biocarburants, il convient de ne pas négliger les pollutions des sols par les phytosanitaires et engrais azotés. Enfin, d'un point de vue purement économique, les coûts de production des

biocarburants sont nettement plus élevés que ceux des carburants fossiles concurrents (de deux à quatre fois) : leur compétitivité dépend donc d'exonérations partielles de la TIPP. A titre de comparaison, la TIPP applicable depuis mars 2001 est, par hectolitre, d'environ cinq-sept euros pour l'essence sans plomb et trente-sept euros pour le gazole, contre sept euros pour l'éthanol et deux euros pour les esters.

Données clés

Auteur : [M. André Aschieri](#)

Circonscription : Alpes-Maritimes (9^e circonscription) - Radical, Citoyen et Vert

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 66394

Rubrique : Énergie et carburants

Ministère interrogé : aménagement du territoire et environnement

Ministère attributaire : aménagement du territoire et environnement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 24 septembre 2001, page 5391

Réponse publiée le : 18 février 2002, page 885