



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

## biocarburants

Question écrite n° 45606

### Texte de la question

M. Yvan Lachaud interroge M. le ministre de l'écologie et du développement durable sur l'application de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air. Il constate en effet qu'étude après étude, rapport après rapport, les mêmes conclusions demeurent : la qualité de l'air a un réel impact sanitaire et environnemental. Il estime donc que ce dossier doit retenir toute l'attention afin d'améliorer les conditions de vie quotidienne de nos concitoyens, tant à court terme qu'à moyen terme. C'est d'ailleurs la voie sur laquelle le Gouvernement s'est engagé. Il considère donc que les mesures récemment proposées sont particulièrement intéressantes, mais il s'interroge sur des dispositions législatives antérieures, issues de la loi de 1996 sur l'air, dont il a eu l'honneur d'être rapporteur au nom de la commission des affaires économiques. Le Sénat avait alors adopté des dispositions en vue d'améliorer la qualité de l'environnement par le recours à des sources d'énergie propres et qui avaient de fortes implications sur le développement de la filière biocarburants figurant notamment aux articles 21 et 24 de la loi. Or il constate que ces dispositions, votées par la représentation nationale, sont restées lettre morte en l'absence de la parution des décrets d'application nécessaires. C'est pourquoi il lui demande les raisons de ce retard, si des difficultés techniques en sont l'origine et quelles mesures il envisage pour remédier à cette situation.

### Texte de la réponse

Le ministre de l'écologie et du développement durable a pris connaissance, avec intérêt, de la question relative aux décrets d'application liés au développement des biocarburants des articles 21 et 24 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie. La loi sur l'air constitue le texte fondateur de la politique de l'air en France depuis 1996 et, à ce titre, fait l'objet de la plus grande attention du ministère de l'écologie et du développement durable. Cette loi, codifiée dans le code de l'environnement, contient des dispositions qui, pour entrer en vigueur, doivent être précisées par décret ou par arrêté. L'article 21 de la loi sur l'air prévoit une redéfinition, avant le 1er janvier 2000, des spécifications des carburants et combustibles (supercarburants, gazole et fioul domestique) avec l'indication d'un taux minimal d'oxygène. L'introduction d'oxygène dans les carburants se fait grâce aux biocarburants : ETBE (éthyl tertio-butyl-éther pour le supercarburant et EMHV (ester méthylique d'huile végétale) pour le gazole. Le Premier ministre a présenté le 7 septembre 2004 l'élaboration d'un plan biocarburants destiné à développer la filière. Une concertation menée à la fin de l'année 2004 a étudié les différentes problématiques liées aux biocarburants : marché, disponibilités agricoles, pratiques culturelles, recherche et instruments fiscaux et réglementaires. Dès à présent, le Premier ministre a annoncé l'un de ces objectifs : la construction de quatre usines d'une capacité de 200 000 tonnes chacune, permettant de multiplier par trois les capacités de production de la France et d'atteindre une production de 1,2 million de tonnes de biocarburants en 2007. L'article 24 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie fait obligation à l'État, aux établissements publics, aux exploitants publics et aux entreprises nationales pour leur activité n'appartenant pas au secteur concurrentiel, ainsi qu'aux collectivités territoriales et à leurs groupements, d'acquérir, lors du renouvellement de leur parc de véhicules de moins de 3,5 tonnes, au moins 20 % de véhicules fonctionnant à l'électricité, au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié. Les entités soumises à cette obligation sont celles qui

gèrent une flotte de plus de vingt véhicules. Ces dispositions font l'objet du décret n° 98-701 du 17 août 1998 qui en précise les conditions d'application. Comme prévu par la loi, l'obligation d'acquisition de véhicules propres lors du renouvellement des flottes est entrée en application au 1er janvier 1999. Le rapport sur le Plan véhicule propre remis au ministre de l'écologie et du développement durable le 21 septembre 2004 estime que la part des véhicules alternatifs dans les flottes publiques est de l'ordre de 11 % en moyenne, les meilleurs résultats étant constatés pour les communes de plus de 100 000 habitants et les conseils régionaux. Un suivi des politiques d'achat de véhicules des flottes publiques sera en particulier effectué dès 2005 de manière trimestrielle par un tableau de bord pour accentuer les efforts vers un État exemplaire. Enfin, l'article 24.111 de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie prévoit qu'à partir du 1er janvier 1999, à l'intérieur des agglomérations de plus de 100 000 habitants, les véhicules de transport public en commun de voyageurs utilisent un carburant dont le taux minimum d'oxygène a été relevé. Les véhicules concernés par cette mesure sont des bus fonctionnant aujourd'hui essentiellement avec une motorisation diesel. De la même manière que pour l'article 21, les pouvoirs publics ont décidé que l'introduction d'oxygène dans les carburants se ferait grâce à des teneurs spécifiques en biocarburant pour des flottes volontaires.

## Données clés

**Auteur :** [M. Yvan Lachaud](#)

**Circonscription :** Gard (1<sup>re</sup> circonscription) - Union pour la Démocratie Française

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 45606

**Rubrique :** Énergie et carburants

**Ministère interrogé :** écologie

**Ministère attributaire :** écologie

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 10 août 2004, page 6170

**Réponse publiée le :** 1er mars 2005, page 2187