



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

biocarburants

Question écrite n° 99623

Texte de la question

M. Jean-Claude Bois souhaite attirer l'attention de M. le ministre délégué à l'industrie sur les biocarburants. Le Premier ministre avait, au cours de sa visite au salon de l'Agriculture, annoncé que les industriels allaient investir 1 milliard d'euros dans la construction de dix usines de biocarburants. En effet, le Gouvernement souhaite que la part des carburants écologiques atteigne 10 % de la consommation totale de carburants d'ici à 2015. Or, selon le président de Peugeot-Citroën, l'ambition du Gouvernement de développer le E 85, composé à 85 % d'éthanol d'origine agricole, destiné aux voitures flex-fuel capables de s'adapter à tout mélange super et d'éthanol, représente une inanité dans notre pays. M. Jean-Martin Folz assure que pour limiter la facture pétrolière et les émissions polluantes, d'autres pistes sont à considérer puisque les investissements, seuls, pour équiper toutes les stations-service à l'horizon 2010 seront considérables mais surtout inutiles. Les 30 millions de voitures qui roulent aujourd'hui en France « peuvent supporter jusqu'à 30 % de biocarburants pour les diesels et 10 % d'éthanol pour les voitures essence ». Cette solution, immédiate, représenterait un progrès immanent pour notre environnement. Même si la production d'éthanol ne peut que progresser pour passer de 100 000 tonnes en 2005 à 900 000 tonnes en 2008, l'éthanol ne pourra jamais se substituer entièrement au pétrole dans notre pays comme c'est quasiment le cas au Brésil, grand utilisateur de E 85, où les surfaces agricoles sont vastes et les coûts de production à base de canne à sucre sont très faibles. Une réunion a eu lieu le 7 juin pour finaliser un plan d'action pour le développement du flex-fuel où étaient conviés, autour de M. Thierry Breton, les constructeurs automobiles, les représentants du monde agricole et les consommateurs. Il lui demande de lui donner des précisions à ce sujet et de lui indiquer si la proposition du président de Peugeot-Citroën est inscrite, en priorité, à l'ordre du jour des intentions du Gouvernement et ce, dans le souci de privilégier les attentes des Français et non celles des producteurs de pétrole.

Texte de la réponse

Le Premier ministre a présenté le 13 septembre 2005 à Rennes des mesures ambitieuses afin d'encourager la production de biocarburants et d'en accélérer le développement. Ainsi, l'objectif d'incorporation de 5,75 % de biocarburants dans les carburants, initialement prévu pour 2010 par la directive 2003/30/CE, est avancé à 2008. Afin d'atteindre cet objectif ambitieux, deux appels d'offre ont été publiés au Journal officiel de l'Union européenne (JOUE) le 25 novembre 2005 et le 1er juillet 2006 pour l'agrément d'unités de production de biocarburants de volumes à livrer à la consommation sur le territoire français. Ces appels d'offres portent sur 1 800 000 tonnes/an et 1 100 000 tonnes/an respectivement de biocarburants donnant lieu à l'exonération partielle de la taxe intérieure de consommation applicable en France. Ce système fiscal garantit aux producteurs agréés un prix de vente de leurs produits et permet de compenser le surcoût des biocarburants par rapport aux carburants d'origine fossile. De plus, afin d'inciter à l'incorporation des biocarburants dans le gazole et les essences, les opérateurs (raffineurs, grandes surfaces et indépendants) qui commercialisent des carburants contenant une proportion de biocarburants inférieure à un seuil minimal doivent acquitter, depuis la loi de finances de 2005, un prélèvement supplémentaire de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP). Le Gouvernement a donné le 28 février 2006 un coup d'accélérateur au développement de la production des

biocarburants en France, en annonçant la construction de seize nouvelles usines au cours des prochaines années et le lancement d'une nouvelle tranche d'agrément de 1,1 million de tonnes. Par ailleurs, la France a notifié à la Commission européenne deux projets d'arrêté modificatifs visant à augmenter les limites supérieures d'incorporation de biodiesel (de 5 % à 10 %), d'éthanol (de 5 % à 10 %) et d'éthyle tertio butyl éther (de 15 % à 20 %) dans le gazole et l'essence respectivement. Certains constructeurs automobiles et les équipementiers ont émis certaines réserves sur ces deux projets, dans la mesure où ils ne peuvent pas garantir la compatibilité de ces carburants banalisés avec le parc actuel qui a été développé sur la base d'un carburant ne contenant pas plus de 5 % de biocarburants. La Commission européenne a transmis à la France les réserves de quatre États membres (République tchèque, Italie, Autriche et Suède), qui lui demandent de ne pas banaliser ces nouveaux carburants et d'attendre la fin des travaux de normalisation. En effet, la Commission a pour projet de mandater le CEN / TC19 (Comité européen de normalisation) afin de réaliser des études expérimentales et d'établir une norme appropriée pour atteindre de tels taux d'incorporation. Les filières à haute teneur en biocarburants apparaissent donc nécessaires : le carburant B30 (gazole avec 30 % de biodiesel) est autorisé en France depuis le début de l'année 2007 pour les flottes captives disposant d'une logistique spécifique. Ce carburant n'est pas disponible à la vente au grand public, dans la mesure où il n'est pas compatible avec les moteurs de nombreux véhicules diesel déjà en circulation en Europe. Par ailleurs, le Gouvernement a souhaité permettre à chaque consommateur de faire le choix d'un carburant fossile ou d'un biocarburant presque pur d'ici à la fin de la décennie. Il s'agit de la filière superéthanol, un carburant composé en majorité de bioéthanol. Le 26 septembre 2006, à la demande du ministre de l'économie, des finances et de l'industrie et du ministre de l'agriculture et de la pêche, M. Alain Prost a présenté un rapport sur le développement de la filière superéthanol en France. À la suite de l'analyse de ce document, le 13 novembre 2006, une chartre formalisant les engagements de tous les partenaires (État, constructeurs automobiles, agriculteurs, pétroliers et distributeurs de carburants) pour le développement de la filière a été signée sous l'égide du Premier ministre. Toutes les conditions ont été mises en place afin d'autoriser la vente du superéthanol sur l'ensemble du territoire pour les professionnels et les particuliers dès le 1er janvier 2007. Le superéthanol bénéficie d'une fiscalité avantageuse de 33,43 EUR/hl, la fiscalité étant nulle sur la partie verte. Aux conditions économiques moyennes observées en 2006, la disposition ainsi prise permettrait d'offrir au consommateur un prix de vente à la pompe du produit de 0,80 EUR/l. Enfin, pour faciliter et accélérer le développement de cette filière, des mesures fiscales favorables ont été adoptées en tenant compte de l'intérêt en termes d'environnement et d'indépendance énergétique du superéthanol : octroi d'une faculté d'amortissement exceptionnel sur 12 mois, forte réduction de la taxe sur les véhicules de sociétés et une exonération de 50 % de la taxe additionnelle relative aux certificats d'immatriculation.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Claude Bois](#)

Circonscription : Pas-de-Calais (13^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 99623

Rubrique : Énergie et carburants

Ministère interrogé : industrie

Ministère attributaire : industrie

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 11 juillet 2006, page 7212

Réponse publiée le : 27 février 2007, page 2196