



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

agrocarburants

Question écrite n° 20321

Texte de la question

M. André Wojciechowski attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, sur le carburant vert qui vient de réussir son examen de passage européen conformément aux engagements pris par les vingt-sept en mars dernier, la part des biocarburants devra atteindre d'ici 2020 et pour chacun des États membres 10 % au total des énergies renouvelables consommées en Europe contre 2 % aujourd'hui. Un autre objectif prévu dans une directive de 2003, celui d'incorporer 5,75 % de bio dans la production totale de carburants d'ici à 2010, risque de ne jamais être atteint. Il lui demande ce qu'il entend mettre en place afin d'atteindre cet objectif en utilisant au maximum la biomasse présente sur le territoire français.

Texte de la réponse

La France s'est engagée dans un programme ambitieux de développement des biocarburants et met en oeuvre toute une série de mesures permettant d'encourager leur production et leur mise sur le marché. 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 et il est porté à 7 % en 2010 (en équivalence énergétique). Pour soutenir économiquement cette filière en démarrage et assurer la rentabilité d'investissements importants, les biocarburants produits dans des usines agréées bénéficient d'une défiscalisation partielle de taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP). Cette défiscalisation doit assurer la compétitivité de ces carburants par rapport aux carburants fossiles et dépend donc tant des prix des produits pétroliers, que des prix des matières premières agricoles utilisées pour la production de biocarburants. Elle est fixée chaque année en loi de finances pour l'année suivante. L'évolution des fondamentaux économiques - prix pétroliers, prix des matières premières agricoles - conduit à une révision, à la baisse, de la défiscalisation pour l'ensemble des filières de biocarburants (EMHV incorporés dans le biodiesel, éthanol ou ETBE incorporés dans l'essence). Depuis le 1er janvier 2008, les biocarburants bénéficient donc d'une réduction de TIPP de : 18 euros par hectolitre pour les EMHV ; 23 euros par hectolitre pour l'éthanol et l'ETBE. La révision de l'avantage fiscal ne remet pas en cause la rentabilité des biocarburants qui continuent à bénéficier par ailleurs de la dynamique du plan biocarburants. Ce plan a en effet été complété en 2005 par une taxation, la taxe générale aux activités polluantes (TGAP), d'un niveau dissuasif pour les distributeurs de carburants qui ne respectent pas leurs obligations d'incorporation calées sur les objectifs français. Toutefois, comme l'ont montré les débats lors du Grenelle de l'environnement, les biocarburants doivent faire la preuve de leur performance énergétique et environnementale. Un groupe de travail a donc été mis en place, comprenant notamment l'Institut français du pétrole (IFP), l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) ainsi que les services de l'État compétents afin de réaliser une analyse critique et une actualisation des études existantes portant sur les bilans énergétiques et environnementaux des biocarburants de première génération. Simultanément, le Président de la République a précisé que la politique de soutien aux biocarburants devrait être poursuivie sans remettre en cause les engagements pris, tout en indiquant que la priorité devrait être donnée au développement des biocarburants de deuxième génération, plus pertinents face aux défis environnementaux et énergétiques et qui permettront d'éviter la concurrence avec les productions à des fins alimentaires. Les filières biocarburants de première génération (éthanol et EMHV) permettront d'atteindre les objectifs d'incorporation à court et moyen termes.

Cependant, les limites physiques et économiques, notamment en matière de rendement à l'hectare et de la protection des débouchés alimentaires, nécessitent le développement de biocarburants de deuxième génération. L'utilisation des ressources ligno-cellulosiques permettra une augmentation significative de la part de la biomasse dans la consommation énergétique des transports. Plusieurs solutions technologiques sont aujourd'hui identifiées par la communauté scientifique comme porteuses d'avenir : la conversion biochimique et la conversion thermochimique. La recherche dans ce secteur est donc une nouvelle priorité : le pôle de compétitivité industrie et agroressources de Champagne-Ardennes en Picardie travaille sur ce sujet et le programme national de recherche sur les bioénergies de l'ANR soutient également la R&D sur les biocarburants de deuxième génération cellulosique.

Données clés

Auteur : [M. André Wojciechowski](#)

Circonscription : Moselle (7^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 20321

Rubrique : Énergie et carburants

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 8 avril 2008, page 2950

Réponse publiée le : 2 septembre 2008, page 7571