



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

agrocarburants

Question écrite n° 4931

Texte de la question

M. Charles-Ange Ginesy attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, du développement et de l'aménagement durables, sur la multiplication des critiques adressées à l'encontre des agrocarburants. En effet, un récent rapport de l'OCDE « Agrocarburants : le remède est-il pire que le mal ? » faisant suite aux travaux de recherche menés en mai 2007 par l'Organisation des Nations unies pour l'agriculture, souligne le fait que « les dégâts environnementaux et sociaux pourraient dans certains cas l'emporter sur les avantages ». Par ailleurs, le développement des biocarburants crée des tensions sur les marchés en faisant grimper les prix des produits alimentaires (problème économique) et risque d'inciter au remplacement d'écosystèmes naturels tels que les forêts pour laisser place aux cultures bioénergétiques (problème écologique), intensives, causant des gaz à effet de serre tout au long du cycle de leur production. La préoccupation en faveur de l'écologie, légitime et urgente, devant pouvoir se doubler d'une efficacité économique souhaitable, il lui demande si les agrocarburants dits de deuxième génération (produits à partir de la plante entière, ou de déchets agricoles, forestiers ou ménagers, donc beaucoup plus économiques) feront bientôt l'objet de programmes d'études prioritaires.

Texte de la réponse

La France s'est engagée dans un programme ambitieux de développement des biocarburants et met en oeuvre 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 n° 2003/30/CE, est avancé à 2008 et il est porté à 7 % en 2010 (en équivalence énergétique). Afin d'inciter à l'incorporation des biocarburants dans le gazole et les essences, les opérateurs (raffineurs, grandes surfaces et indépendants) qui mettent à la consommation des carburants contenant une proportion de biocarburants inférieure à un seuil minimal doivent acquitter, depuis la loi de finances pour 2005, un prélèvement supplémentaire de la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP). Cette taxe, très incitative assure un marché pour les biocarburants produits. En outre l'exonération partielle de la taxe intérieure de consommation (TIC) permet de compenser le surcoût de fabrication des biocarburants par rapport aux carburants d'origine fossile. Cette compensation permet également la traçabilité des biocarburants incorporés en France. La mise en oeuvre de ces deux systèmes a permis, à travers la publication de plusieurs appels à candidatures européens, l'agrément de 21 unités de production de biodiesel, 4 unités de production d'éthyle tertio butyl éther (ETBE) et 20 unités de production de bioéthanol en France, ce qui correspond à une production de plus de 3 millions de tonnes par an de biodiesel et plus de 1 million de tonnes par an de bioéthanol. La 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 - a conduit à une révision à la baisse de la défiscalisation pour l'ensemble des filières de biocarburants dans la loi de finances pour 2008. Le montant de défiscalisation est ainsi passé de 33 euros/hl pour l'éthyle tertio butyl éther (ETBE) et pour l'éthanol à 27 euros/hl, et de 25 euros/hl pour les ester méthyliques d'huiles végétales (EMHV) à 22 euros/hl. 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 devait être suivie sans remettre en cause les engagements pris, tout en indiquant que la priorité devait 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. C'est à l'issue de ces travaux, et en prenant en compte les autres composantes de la politique française de soutien en faveur des biocarburants comme la valorisation durable de notre potentiel agricole ou leur contribution à notre indépendance énergétique, que devront être examinés les paramètres du plan biocarburants français.

Données clés

Auteur : [M. Charles-Ange Ginesy](#)

Circonscription : Alpes-Maritimes (5^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 4931

Rubrique : Énergie et carburants

Ministère interrogé : Écologie, développement et aménagement durables

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

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 25 septembre 2007, page 5742

Réponse publiée le : 1er avril 2008, page 2851