



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

## agrocarburants

Question écrite n° 55378

### Texte de la question

M. Jean-Jacques Candelier attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, sur l'utilisation d'éthanol dans les biocarburants. L'éthanol apporte une contribution positive dans la lutte contre le changement climatique et pour notre indépendance énergétique. Le développement de la filière passe prioritairement par l'incorporation directe de l'éthanol dans les essences, à hauteur de 10 % (pour 2020 dans les transports), conformément à la directive européenne sur la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables. En France, la mise en place au 1er avril 2009 de la filière SP95-E10 est une avancée, car elle anticipe la directive et permet l'incorporation à hauteur de 6,25 % en 2009 et de 7 % en 2010. Toutefois, dans une optique de développement et de renforcement des industries nationales, il lui demande s'il compte interdire les importations extracommunautaires de biocarburants, afin de préserver la souveraineté alimentaire des pays exportateurs. Il lui demande aussi s'il compte faire preuve de cohérence dans la taxation des carburants, en maintenant l'exonération fiscale partielle pour que l'éthanol, énergie renouvelable, ne soit pas plus taxé que l'essence d'origine fossile, à contenu énergétique équivalent.

### 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 2003/30/CE, a été avancé à 2008 et porté à sept en 2010 (en équivalence énergétique). Afin de permettre l'atteinte de cet objectif dans la filière « essence » à l'horizon 2010, le Gouvernement a lancé deux nouveaux carburants : le superéthanol E85 qui peut contenir jusqu'à 85 % d'éthanol. Il est destiné aux véhicules à carburant modulable (également appelés « flex fuel »). Depuis son lancement, le superéthanol bénéficie d'une fiscalité avantageuse, qui permet actuellement d'offrir au consommateur un prix de vente à la pompe d'environ 0,85 EUR/l, ainsi que de diverses mesures fiscales d'accompagnement (comme la réduction de la taxe sur les véhicules de sociétés pendant huit trimestres et l'exonération de 50 % de la taxe additionnelle aux certificats d'immatriculation). Entre 2006 et le mois d'août 2009, 8 770 voitures flexfuels se sont vendues en France. Il existe actuellement 313 stations-services qui distribuent du E85 ; le SP95-E10 qui peut contenir jusqu'à 10 % d'éthanol. Ce dernier carburant n'est pas compatible avec tous les véhicules du parc roulant en France. La décision du directeur de l'énergie du 3 mars 2009 fixe la liste des engins à moteur essence compatibles avec ce carburant. Le 9 octobre 2008, le Président de la République a rappelé le soutien de l'objectif européen de 20 % d'énergies renouvelables de la consommation totale à l'horizon 2020, dont 10 % dans le secteur des transports, conformément à la directive EnR. De plus, les objectifs de cette directive sont accompagnés d'exigences relatives à la durabilité des biocarburants. En la matière, une étude de l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), disponible dans les prochains jours, portera sur les bilans énergétiques et environnementaux des biocarburants de première génération pour les filières utilisées en France. Par ailleurs, le Gouvernement souhaite promouvoir le développement des biocarburants de deuxième génération, plus

pertinents face aux défis environnementaux et énergétiques. À ce titre, l'État va soutenir des projets pilotes de production de biocarburants de deuxième génération qui ont vocation à devenir des références en Europe et dans le monde en matière de chimie verte et de biocarburants du futur, et qui permettront d'éviter la concurrence avec les productions à des fins alimentaires. S'agissant des importations extracommunautaires de biocarburants, elles sont limitées par les droits de douane sur l'éthanol, appliqués par l'Union européenne. De plus, tous les biocarburants consommés en Europe, de production communautaire ou extracommunautaire, devront respecter des critères de durabilité conformément à la directive 2009/28/CE relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables. L'article 16 de loi n° 2008-1425 de finances pour 2009 du 27 décembre 2008 prévoit effectivement une diminution de la défiscalisation accordée aux biocarburants produits dans des unités de production agréées. Cette défiscalisation, toutefois, maintient un avantage concurrentiel non-négligeable pour les biocarburants issus des unités de productions bénéficiant d'un agrément, comparativement aux biocarburants produits ailleurs, tout en allégeant sa charge sur les finances publiques. De plus, les biocarburants conservent, grâce à la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP), un avantage fiscal incontestable sur leurs équivalents fossiles.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Jacques Candelier](#)

**Circonscription :** Nord (16<sup>e</sup> circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 55378

**Rubrique :** Énergie et carburants

**Ministère interrogé :** Écologie, énergie, développement durable et mer

**Ministère attributaire :** Écologie, énergie, développement durable et mer

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 21 juillet 2009, page 7142

**Réponse publiée le :** 8 décembre 2009, page 11727