ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

agrocarburants

Question écrite n° 70721

Texte de la question

M. Jean-Pierre Blazy attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur le faible soutien de l'État aux agro-carburants. Augmenter la part du bioéthanol concourt à décarboner les transports routiers. Le carbone que dégage la combustion de l'éthanol agricole (ou bioéthanol) n'ajoute pas à l'effet de serre puisqu'il est issu de la photosynthèse. À ce jour, seuls 31 % des Français se disent prêts à investir dans un véhicule polycarburants du moment que sa conduite ne modifie rien à leur quotidien (source : Ipsos pour la Collective du bioéthanol, novembre 2014). Mieux, malgré la surconsommation qu'il induit, le E85 permet de diminuer son budget carburant du fait d'un prix au litre inférieur (0,85 euro en moyenne). La moitié de la production française de bioéthanol vient par ailleurs de la production de betterave cultivée en France. Favoriser cette source d'énergie augmenterait donc notre indépendance énergétique. La filière bioéthanol carburant estime ainsi que rouler au SP95-E10 (contenant au moins 10 % d'alcool) plutôt qu'au SP95 conventionnel permettrait une réduction de 40 % des émissions nettes de gaz à effet de serre. Cette économie représenterait le retrait de la circulation de plus d'un million de moteurs à essence. On pourrait moduler à la baisse la taxation du supercarburant à hauteur du taux de CO2 renouvelable qu'il contient. Soit 10 % dans le SP95-E10 ou bien 85 % dans le E85. Alors que 5 000 stations-service sont équipées en France de pompes SP95-E10, on n'en dénombre qu'environ 500 délivrant du E85. On pourrait également augmenter le nombre de stations-services équipées de pompes de E85 pour favoriser l'achat de voitures polycarburants. On pourrait homologuer certains « kits E85 » dont regorgent les pages internet et qui permettent de carburer à l'alcool. Cette estampille officielle lèverait un frein à la diffusion de ce type de boîtier électronique dont l'installation annule pour l'heure la garantie du véhicule par son constructeur. Il demande si les propositions évoquées pourront être retenues et portées politiquement par la ministre.

Texte de la réponse

Concernant le soutien aux agro-carburants : La directive 2003/96/CE du 27 octobre 2003 prévoit la possibilité, pour les États membres, d'appliquer un taux d'accises réduit sur certaines huiles minérales (carburants) qui contiennent des biocarburants et sur les biocarburants. L'exonération partielle de la taxe intérieure sur la consommation de produits énergétiques permet de compenser le surcoût de fabrication des biocarburants (issus des unités agréées) par rapport aux carburants d'origine fossile. Après une diminution régulière, les taux de défiscalisation des biocarburants ont été stabilisés à partir de 2011 jusqu'en 2013. Ils diminuent ensuite jusqu'à l'extinction du dispositif au 31 décembre 2015. Les coûts globaux de cette défiscalisation depuis 2008 sont les suivants (M€) : 2008 : 720 2009 : 521 2010 : 425 2011 : 271 2012 : 288 2013 : 280 Mise en place en 2005, la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) est une taxe perçue sur les quantités d'essence et de gazole mis à la consommation qui contiennent une proportion de biocarburant inférieure aux taux fixés. En 2014, ces taux s'élevaient à 7 % et 7,7 % respectivement pour les filières essence et gazole. Ainsi, seuls les opérateurs qui ont incorporé les quantités de biocarburants au moins égales aux taux fixés n'acquittent aucune taxe. Dans le rapport de 2012 de la Cour des comptes sur la politique d'aide aux biocarburants, la TGAP apparaît comme l'instrument le plus efficace pour inciter à l'incorporation de biocarburants dans les carburants. La loi de finances

pour 2014 introduit le principe de plafonnement des biocarburants produits à partir de cultures à vocation alimentaire décidé en septembre 2012, afin de faire croître la part des biocarburants produits à partir d'autres sources. Concernant la promotion de l'utilisation du SP95-E10 et du E85 : Depuis le 1er avril 2009, le SP95-E10 (limité à 10 % en volume d'éthanol) est vendu en parallèle du supercarburant sans plomb traditionnel dont la teneur en éthanol doit rester inférieure à 5 % en volume. Il est prévu que la distribution des carburants SP95 et SP98 soit maintenue dans la mesure où il existe encore des véhicules non compatibles avec le SP95-E10 (notamment les plus anciens et ceux équipés d'un moteur à injection directe). Le SP95-E10 a vocation à devenir le carburant essence « de référence » en Europe. En décembre 2013, sur l'ensemble des stations-service d'un débit annuel de plus de 500 m3, 4 586 proposaient le SP95-E10 à la vente, soit plus de 51 % du parc national. Le SP95-E10 représente 29 % du volume des essences, soit davantage que la part du SP98 qui est inférieure à 20 %. Destiné aux véhicules à carburant modulable (également appelés « flex fuel »), le E85 est composé d'éthanol (au moins 65 %) et de supercarburant (au moins 15 %). 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 depuis le 1er janvier 2007. Le superéthanol bénéficie d'une fiscalité avantageuse, qui est passée à 12,40 c€/l à compter du 1er avril 2014 (contre 17,29 c€/l auparavant et 60,69 c€/l pour le supercarburant classique) et diminuera en 2015 et 2016 pour atteindre 7,96 c€/l. Ce supercarburant est actuellement vendu à un prix moyen sur l'ensemble du territoire de 0,90 €/l (en janvier 2015). Par ailleurs, pour faciliter et accélérer le développement de cette filière, d'autres mesures fiscales favorables ont été adoptées en tenant compte de l'intérêt du superéthanol en termes d'environnement et d'indépendance énergétique : - exonération partielle ou totale de la taxe proportionnelle sur les certificats d'immatriculation selon les régions ; - abattement de 40 % sur les taux d'émissions de dioxyde de carbone retenus pour déterminer le malus correspondant si les voitures fonctionnant au superéthanol E85 émettent moins de 250 g de CO2/km. Actuellement, 384 stations-services commercialisent le carburant superéthanol E85 (augmentation d'environ 20 % par rapport à 2013) et environ 30 000 véhicules prévus pour fonctionner avec ce carburant ont été immatriculés depuis 2006 (dont plus de 7 000 en 2013). Le secteur des transports est l'un des principaux contributeurs aux émissions de gaz à effet de serre en France. Afin d'atteindre les objectifs de réduction de 40 % des émissions de gaz à effet de serre et de 30 % de la consommation de carburants fossiles en 2030 annoncés par le Gouvernement, il est donc indispensable de développer des solutions de substitution aux carburants fossiles. Les biocarburants sont assurément un des vecteurs qui permettra d'atteindre ces objectifs. Des solutions pour inciter les automobilistes à remplacer le SP95 par de l'E10 sont à l'étude. Notamment, une différenciation des fiscalités en faveur de l'E10 a été examinée. Mais en l'état, cette voie est irrecevable en raison de la définition dans la directive sur la qualité des carburants de la teneur en éthanol du SP95 et de l'E10. En effet, ce texte fixe pour ce paramètre, uniquement des valeurs maximales. De ce fait, un carburant contenant un volume d'éthanol par exemple de 4 % peut, en application de cette directive, correspondre aux spécifications des 2 carburants précités pour ce composé. Juridiquement, il n'est pas possible d'appliquer deux fiscalités différentes à un même produit. Concernant l'homologation de « kits E85 » solution : Les services du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie ont rencontré le 5 décembre dernier 2 constructeurs de kit E85. Plusieurs aspects techniques restent à étudier avant de lancer une procédure d'homologation. Il leur a été demandé plusieurs séries d'analyses sur un large panel de véhicules comprenant notamment des mesures de gaz à effet de serre et de différents polluants avant et après montage des kits. Les résultats de ces essais seront déterminants pour savoir si une telle procédure est envisageable.

Données clés

Auteur : M. Jean-Pierre Blazy
Circonscription : Val-d'Oise (9e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 70721
Rubrique : Énergie et carburants
Ministère interrogé : Écologie, développement durable et énergie
Ministère attributaire : Écologie, développement durable et énergie

Date(s) clée(s)

Version web : https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/14/questions/QANR5L14QE70721

Question publiée au JO le : 9 décembre 2014, page 10171
Réponse publiée au JO le : 17 mars 2015, page 1974