



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Filière éthanol

Question écrite n° 270

Texte de la question

Mme Stéphanie Galzy appelle l'attention de Mme la ministre de la transition écologique, de l'énergie, du climat et de la prévention des risques sur territoires sur l'importance d'inclure les biocarburants durables dans la définition des carburants neutres en carbone. Ces carburants renouvelables pourraient contribuer à la décarbonation des véhicules grâce à un futur carburant superéthanol 100 % renouvelable. Mme la députée appelle également l'attention de Mme la ministre sur l'urgence de soutenir la filière éthanol comme solution de carburant, sur l'urgence de promouvoir cette solution et aider les futurs utilisateurs à installer des boîtiers d'adaptation sur leurs véhicules (adaptation beaucoup moins onéreuse qu'un bonus écologique pour l'acquisition d'un véhicule électrique). Un geste fort du Gouvernement en faveur de cette filière, dès aujourd'hui, par un développement accéléré du carburant E85, permettrait d'apporter de nouveaux débouchés à l'agriculture nationale et donnerait confiance à l'industrie automobile française afin de s'orienter vers ce développement plutôt que de se voir imposer l'utopie irréaliste du véhicule 100 % électrique. Il est, en effet, inconcevable que la quasi-totalité des ventes de véhicules neufs éthanol de technologie « Flexfuel » soient conçus et fabriqués par un groupe nord-américain. Les réserves apportées par les partenaires européens de la France sur l'objectif planifié d'interdire la vente de véhicules thermiques devraient motiver une réflexion nationale mais également continentale. Elle lui demande si elle va promouvoir cette filière dès aujourd'hui et permettre, ainsi, de développer l'autonomie énergétique du pays dans le domaine du transport tout en proposant aux Français un carburant favorisant le pouvoir d'achat.

Texte de la réponse

Pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et améliorer la qualité de l'air, le Conseil de l'Union européenne a adopté le 28 mars 2023 un règlement définissant un objectif de fin de vente des voitures neuves émettant du CO₂ à l'échappement à partir de 2035. L'objectif est de promouvoir les véhicules « zéro émission » et de stimuler l'innovation technologique chez les constructeurs européens afin d'atteindre les objectifs climatiques. En France, le soutien au carburant superéthanol E85 est important. Ce soutien passe par deux vecteurs principaux : un tarif d'accise réduit et un soutien via la taxe incitative relative à l'utilisation d'énergie renouvelable dans le transport (TIRUERT). En 2024, le tarif de l'accise pour le E85 est de 17,894 euros par MWh (€/MWh), soit environ 75 % moins élevé que celui de l'essence classique SP95-E5, qui s'élève à 76,826 €/MWh. Par ailleurs, l'incitation à utiliser des énergies renouvelables est soutenue par le mécanisme de la TIRUERT, prévu à l'article 266 quinquies du code des douanes. Cette taxe incitative encourage les distributeurs de carburants à intégrer une part d'énergie renouvelable dans les carburants diesel, essence et carburéacteurs. Chaque filière a des objectifs spécifiques. Le montant de la taxe est nul s'ils sont atteints. Pour 2024, l'objectif de la filière essence était de 9,9 % d'incorporation d'énergie renouvelable dans les transports. Cela signifie que le redevable qui met à la consommation du carburant E85 peut revendre les certificats correspondants à la quantité d'énergie renouvelable supplémentaire à ce qui était nécessaire pour remplir l'objectif. Cette vente permet de réduire le prix de ce carburant s'il le souhaite. Le carburant E85 dispose ainsi de mécanismes permettant de le vendre à un prix très réduit par rapport aux essences fossiles. Aussi, le

Gouvernement ne prévoit pas de mécanisme de soutien supplémentaire pour l'acquisition de boîtiers de conversion E85. En effet, la planification écologique pour les voitures particulières et les camionnettes s'oriente vers un mix des ventes de véhicules neufs 100 % électriques (à batterie ou pile à combustible) d'ici 2035. La stratégie nationale bas-carbone adoptée en avril 2020, et actuellement en cours de révision privilégie à chaque fois que cela est possible, l'électrification directe. Cela s'explique par la supériorité de l'électromobilité en matière d'efficacité énergétique, de décarbonation et de qualité de l'air, qui fait consensus à l'international (GIEC, AIE), mais aussi en raison d'une offre de carburants alternatifs qui restera limitée en volume, eu égard notamment aux contraintes de disponibilité de la biomasse. Les industriels de l'automobile ont en outre besoin de visibilité afin de pérenniser leur stratégie industrielle Enfin, le Gouvernement porte une attention particulière à la production d'éthanol de deuxième génération pour des secteurs tels que le transport maritime et aérien.

Données clés

Auteur : [Mme Stéphanie Galzy](#)

Circonscription : Hérault (5^e circonscription) - Rassemblement National

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 270

Rubrique : Énergie et carburants

Ministère interrogé : Transition écologique, énergie, climat et prévention des risques

Ministère attributaire : [Transition écologique, biodiversité, forêt, mer et pêche](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [8 octobre 2024](#), page 5311

Réponse publiée au JO le : [1er avril 2025](#), page 2317