



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

biocarburants

Question écrite n° 24579

Texte de la question

Mme Odette Grzegorzulka appelle l'attention de Mme la ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement sur la fabrication de l'ETBE (l'Ethyl tertio butyl ether). Obtenu à partir d'éthanol de betteraves ou de blé, ce composant permet d'oxygéner l'essence et de réduire les émissions toxiques. De nombreux essais démontrent qu'une incorporation de 15 % d'ETBE permet, sur les véhicules catalysés, une réduction des composés aromatiques et de benzène comprise entre 17 % et 25 %. Elle est supérieure sur les véhicules non catalysés. Par ailleurs, plusieurs tests ont mis en évidence que la contribution à l'effet de serre est inférieure de 10 % à celle de l'essence. Depuis le 1er avril 1998, quatre unités d'ETBE sont agréées. La production globale pour l'année passée est de l'ordre de 200 000 tonnes. Celle-ci pourrait être augmentée grâce à des progrès scientifiques et produite, sans investissements, par les distilleries, ce qui contribuerait à un moindre coût de transformation des betteraves en éthanol. Elle souhaite connaître les dispositions qu'elle entend prendre pour autoriser et favoriser le développement de la fabrication de ce composant, afin de contribuer à la protection de l'air et d'améliorer sa qualité.

Texte de la réponse

Il convient tout d'abord de rappeler sur ce sujet les différentes études menées pour évaluer les performances environnementales des différents biocarburants. Pour ce qui concerne l'introduction d'ETBE (Ethyl TertioButyl Ether à base d'éthanol produit à partir de la betterave ou de céréales) dans les essences, le bilan environnemental réalisé par l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) en 1997, s'appuyant sur des essais réalisés à l'UTAC, ainsi que l'étude menée par l'Institut français de pétrole (IFP), en 1998, présentent des résultats contrastés. On peut noter qu'une additivation à 15 % d'ETBE a pour conséquences une baisse des rejets d'hydrocarbures imbrûlés, des hydrocarbures aromatiques polycycliques et du potentiel de formation d'ozone de l'ordre de 20 %, une stabilité ou une légère augmentation des oxydes d'azote, une augmentation sensible des rejets d'acétaldéhyde et de méthylpropène. Ces différents tests n'ont pas ailleurs permis de rendre de conclusion sur les rejets de monoxyde de carbone. Pour ce qui concerne l'introduction des EMVH (esters méthyliques d'huiles végétales, colza notamment) dans le gazole, les données du bilan environnemental réalisé par l'ADEME en 1996 (comprenant des essais UTAC) ont été complétées par des essais comparatifs gazole/EMC 30 réalisés sur bus RATP en 1998. Pour un mélange de 30 % d'ester dans le gazole, les impacts sur les rejets de polluants correspondent à une baisse des rejets d'hydrocarbures totaux, une stabilité des émissions d'oxydes d'azote et d'aldéhydes. Les résultats de ces deux séries d'essais sont très divergents pour les particules et les hydrocarbures aromatiques polycycliques, avec une tendance à la hausse pour les tests les plus récents, ce qui ne permet pas de conclure sur les effets réels de l'additivation. De plus, ces différents essais d'additivation ont concerné des carburants essence ou gazole répondant aux spécifications actuelles. Les impacts d'une additivation des carburants correspondants aux futures spécifications 2000 et 2005, avec notamment une réduction de la teneur en aromatiques, oléfines et benzène dans l'essence (passage de 5 à 1 %) et en soufre dans le gazole (passage de 350 à 50 ppm), telles qu'elles viennent d'être adoptées au niveau communautaire, ne sont pas connus. On peut néanmoins imaginer une diminution probable des bénéfices attendus de l'apport d'ETBE ou d'EMVH. Il convient par ailleurs de cerner les enjeux financiers importants de ce dossier, et notamment le coût de la défiscalisation sans laquelle la poursuite des filières

biocarburants n'est actuellement pas envisageable. Ainsi, une exonération de la TIPP (taxe intérieure sur les produits pétroliers) a été mise en place à partir de 1992, avec un plafonnement à 230 F/hl (2 600 F/t) pour les esters et 329,50 F/hl (4 100 F/t) pour l'éthanol, ce qui représente à peu près les écarts de prix de fabrication entre les biocarburants et les produits pétroliers de référence. Des plafonds sont également fixés en terme de production annuelle, soit 350 000 tonnes d'EMVH et 270 000 tonnes d'ETBE. Cet avantage fiscal, prévu initialement jusqu'en 1996, a été rendu définitif par la loi de finances pour 1993. Il représente en 1998, compte-tenu des productions d'ETBE et d'EMVH à hauteur de 200 000 tonnes chacune, un montant de l'ordre de 1 400 MF, et pourrait atteindre au maximum 2 000 MF. Dans ce cadre, il apparaît clairement qu'une priorité doit être donnée à la recherche sur la réduction de l'écart de coût de production entre les biocarburants et les produits pétroliers de référence, car il ne sera pas possible sans cette réduction d'asseoir durablement les filières. Il s'agit d'ailleurs de l'une des conclusions importantes du rapport remis récemment par M. Desmarescaux au ministre de l'agriculture. L'objectif de la mission confiée en 1998 à M. Desmarescaux était d'évaluer la situation et les perspectives de développement des productions agricoles à usage non alimentaire et de proposer des stratégies pour atteindre des objectifs réalistes, compte-tenu des programmes de développement déjà engagés. Les biocarburants sont considérés comme l'un des axes prioritaires, mais leur développement nécessite encore des efforts de recherche pour réduire les coûts de production, améliorer les bilans environnementaux et énergétiques et optimiser leurs conditions d'utilisation, et notamment leur niveau d'additivation, leur interaction avec d'autres additifs et avec l'évolution des technologies moteurs (compatibilité et efficacité avec les systèmes à injection directe haute pression et avec les dispositifs de catalyse). Par ailleurs, le développement des biocarburants ne pourra se faire que dans le respect des directives communautaires. Comme indiqué précédemment, une directive communautaire sur la composition des carburants, prévoyant de nouvelles valeurs limites obligatoires pour les années 2000 et 2005, a été adoptée le 13 octobre 1998, après deux ans de négociation et au terme d'une procédure de conciliation entre le Parlement européen et le Conseil. Elle prévoit notamment un relèvement du taux maximum d'oxygène à 2,7 % dans les essences. De plus, le programme de recherche communautaire Auto-Oil II, en cours de réorientation suite à l'adoption des normes véhicules et carburants pour 2000 et 2005, devrait s'intéresser aux biocarburants, notamment par le soutien d'expérimentation sur des flottes captives. La transcription de la directive en droit national conduite par le secrétariat d'Etat à l'industrie, en collaboration avec le ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement et le ministère de l'agriculture et de la pêche, permettra de fixer les conditions de la mise en oeuvre de l'article 21-III de la loi du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.

Données clés

Auteur : [Mme Odette Grzegorzulka](#)

Circonscription : Aisne (2^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 24579

Rubrique : Énergie et carburants

Ministère interrogé : aménagement du territoire et environnement

Ministère attributaire : aménagement du territoire et environnement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 1^{er} février 1999, page 531

Réponse publiée le : 3 mai 1999, page 2635