



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

agrocarburants

Question écrite n° 49402

Texte de la question

M. Alain Rodet attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, sur les fortes interrogations relatives au carburant E 10 (SP 95-E 10), composé à 90 % d'essence et à 10 % de bioéthanol. De nombreux experts considèrent en effet que ce nouveau carburant - auquel l'Allemagne serait sur le point de renoncer - est loin de réunir les avantages présentés lors de son lancement. Selon ces spécialistes, les problèmes techniques de carburation du parc automobile français n'auraient pas été suffisamment pris en compte. Si à l'évidence le SP 95-E 10 permet de valoriser les productions betteravières françaises, il pose un problème sérieux : en effet, dès lors qu'il remplacera l'actuel sans plomb 95, toutes les voitures vendues jusqu'en l'an 2000 seront obligées de passer au super sans plomb 98 (plus cher). Par ailleurs, si son prix est identique à celui du sans plomb 95 au début de sa commercialisation, cela ne pourra être que temporaire car les coûts de production d'un tel carburant produit à partir de betterave ou de blé sont élevés. À cela, s'ajoute le fait que ce carburant cher présente un pouvoir calorifique inférieur à celui de l'essence normale. En conséquence, il lui demande si le Gouvernement envisage de réexaminer les modalités de diffusion de ce nouveau carburant.

Texte de la réponse

La France s'est engagée dans un programme 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 est porté à 7 % en 2010 (en équivalence énergétique). Le Plan Biocarburant français s'inscrit dans un schéma à long terme. Le 9 octobre 2008, lors du salon de l'automobile, le Président de la République a rappelé le soutien de l'objectif européen de 20 % d'énergie renouvelable de la consommation totale à l'horizon 2020, ainsi que son souhait de voir augmenter la part des énergies renouvelables dans les transports. Il a aussi fixé comme objectif la mise en place, dès 2009, d'une nouvelle filière essence dont la teneur en éthanol est de 10 % en volume, c'est-à-dire avec une anticipation de plusieurs années par rapport à la directive européenne qui établit un tel carburant comme carburant de référence à partir de 2013. Ainsi, depuis le 1er avril 2009, un nouveau supercarburant est autorisé à la vente sur le territoire national, dont la teneur maximale en éthanol est de 10 % en volume (SP95-E10). Il est vendu en parallèle du supercarburant sans plomb traditionnel dont la teneur en éthanol est inférieure à 5 % en volume car tous les véhicules essence qui roulent en France ne sont pas compatibles avec le nouveau carburant SP95-E10. Une décision du directeur général de l'énergie et du climat liste tous les véhicules compatibles avec le nouveau carburant et le site <http://www.carburantEIO.fr> informe les consommateurs. À l'heure actuelle, le carburant SP95-E10 est commercialisé dans environ 1 000 stations service. Les prix de vente constatés sont en moyenne inférieurs à ceux relevés pour le SP95 courant, dont la distribution reste largement assurée. La compétitivité à la pompe de ces produits s'explique par le dispositif incitatif mis en place par le gouvernement : 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, en étant très incitative, assure un marché pour les biocarburants produits. 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. Les premiers éléments rassemblés semblent montrer que les biocarburants utilisés en France respectent les critères de durabilité fixés par la directive relative aux énergies renouvelables, à savoir un gain minimal de 35 % d'émission de gaz à effet de serre par rapport au carburant fossile remplacé.

Données clés

Auteur : [M. Alain Rodet](#)

Circonscription : Haute-Vienne (4^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 49402

Rubrique : Énergie et carburants

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

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 19 mai 2009, page 4757

Réponse publiée le : 20 octobre 2009, page 9951