



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

agrocarburants

Question écrite n° 21099

Texte de la question

M. Alain Chrétien interroge Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie au sujet des politiques de soutien aux agrocarburants. Lors du Conseil européen de l'énergie qui s'est tenu le vendredi 22 février 2013, les ministres européens se sont penchés sur la proposition de la Commission européenne de freiner le développement des agrocarburants en Europe. Le résultat des différentes politiques d'incitation aux agrocarburants menées ces dernières années démontrent que tous les biocarburants ne se valent pas en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre. Il en résulte également une production intensive d'agrocarburants qui a un impact environnemental non négligeable lié à l'affectation des sols. Il ajoute que la Commission européenne a d'ailleurs mis en exergue le déplacement de la production agricole destinée à l'alimentation humaine ou animale vers des terres non agricoles, telles que des forêts. La Commission européenne en a conclu que la contribution de certains biocarburants aux émissions de gaz à effet de serre peut en fait être équivalente à celle des combustibles fossiles qu'ils remplacent. La Commission européenne propose donc de limiter à 5 % la part des agrocarburants produits à partir de denrées alimentaires (agrocarburants de première génération) pouvant être comptabilisés dans l'objectif total de recours aux énergies renouvelables dans le secteur des transports à l'horizon 2020 (10 %). Aucune décision n'a été prise pour l'instant. Aussi, il souhaite connaître la position qu'elle souhaite défendre dans le cadre de la prochaine session du Conseil "environnement" du 21 mars 2013 et si elle envisage de mettre fin aux subventions accordées aux agrocarburants de première génération.

Texte de la réponse

Le Gouvernement soutient fortement la démarche engagée par la Commission européenne pour évaluer les différentes pistes d'actions envisageables pour les limiter et promouvoir les biocarburants avancés qui ne rentrent pas en concurrence directe avec la production alimentaire mondiale, même si la production de biocarburant mobilise actuellement moins de 2 % de la surface mondiale agricole cultivée. Par ailleurs, le Parlement européen s'est prononcé en septembre 2013 pour un plafonnement des agrocarburants dits de « première génération », produits à base de cultures alimentaires (blé, maïs, colza, canne ou palme) qui seront limités à 6 % de l'énergie finale consommée dans les transports, afin de réduire leur impact négatif sur les productions alimentaires et sur la déforestation. Le texte fixe parallèlement un objectif de 2,5 % à atteindre pour les biocarburants dits de 2e et 3e générations. Le Gouvernement est impliqué au niveau international et participe à des groupes de travail afin de mieux comprendre l'impact des biocarburants sur l'utilisation des ressources. Il suit notamment les travaux de la FAO (Food and agriculture organization, soit Organisation des nations unies pour l'alimentation et l'agriculture) qui a commandé pour 2013 au High level panel of experts, soit Groupe d'experts de haut niveau (HLPE) un nouveau rapport sur la sécurité alimentaire et la nutrition. La France participe également activement au GBEP (Global bioenergy partnership, soit Partenariat mondial sur les bioénergies), un forum d'échange sur les problématiques liées à l'utilisation de la biomasse-énergie. Un des sujets de ce groupe est le conflit d'usage qui peut exister entre alimentation et énergie. Enfin, le ministère des affaires étrangères et le ministère de l'agriculture, de l'agro-alimentaire et de la forêt président le Groupe

interministériel français sur la sécurité alimentaire, un espace d'échanges regroupant des acteurs d'origine diverse (administrations, ONG, AFD, profession agricole...) dont l'objectif est de renforcer la sécurité alimentaire dans les pays du sud. En ce qui concerne la fiscalité liée aux biocarburants, jusqu'à la fin 2004, le principal outil incitatif mis en place pour atteindre les objectifs d'incorporation de biocarburants dans les carburants traditionnels d'origine fossile était la défiscalisation. En effet, la directive 2003/96/CE relative à la taxation de l'énergie 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. Cette défiscalisation qui ne s'applique qu'aux biocarburants issus des unités de production agréées, dans la limite des quantités agréées permet de compenser le surcoût des biocarburants et d'assurer une traçabilité des produits et de garantir leur qualité. Depuis 2005, la taxe générale sur les activités polluantes (TGAP), est l'outil principal pour atteindre les objectifs d'incorporation fixé par le Gouvernement. L'article 16 de la loi de finances pour 2009 a prévu une diminution progressive de la défiscalisation accordée aux biocarburants, maintenant un avantage concurrentiel pour les biocarburants tout en allégeant leur charge sur les finances publiques. Les débats parlementaires ont conduit à infléchir les propositions initiales du Gouvernement, qui visaient à supprimer complètement la défiscalisation en 2012. Après une diminution régulière, les taux de défiscalisation des biocarburants ont été stabilisés à partir de 2011. D'ici fin 2015, la réduction de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), pour les biocarburants de première génération, issus de l'agriculture sera supprimée.

Données clés

Auteur : [M. Alain Chrétien](#)

Circonscription : Haute-Saône (1^{re} circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 21099

Rubrique : Énergie et carburants

Ministère interrogé : Écologie, développement durable et énergie

Ministère attributaire : Écologie, développement durable et énergie

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [19 mars 2013](#), page 2971

Réponse publiée au JO le : [9 décembre 2014](#), page 10304