



# ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

## Biocarburants avancés

Question écrite n° 22012

### Texte de la question

M. Gabriel Serville attire l'attention de Mme la ministre de la transition écologique et solidaire sur l'allègement de la TICPE des biocarburants avancés à base de graisse de flottation, composés d'au moins 30 % d'esters méthyliques d'acides gras, afin de leur faire bénéficier de la même taxation avantageuse déjà existante pour les biocarburants de type B100. Depuis la loi de transition énergétique pour la croissance verte de 2015, il convient désormais d'accorder la priorité au développement des biocarburants avancés. Les biocarburants avancés sont des biocarburants utilisant des matières premières ne rentrant pas en compétition avec des débouchés alimentaires. Ils proviennent notamment de déchets, comme des graisses de flottation, et leur utilisation permet une économie maximale d'émission de gaz à effet de serre. Ceci est d'autant plus vrai que leur production utilise uniquement de l'énergie renouvelable et de l'eau recyclée. Actuellement, les paramètres physico-chimiques, demandés en France, pour des biocarburants avancés issus de graisse de flottation ne permettent pas leur utilisation en flotte captive. En effet, pour être mis sur le marché, un biocarburant doit non seulement satisfaire les critères énoncés par la norme européenne EN14214, mais doit aussi répondre à des paramètres nationaux, notamment sur des bases physico-chimiques. Le pourcentage d'acides gras saturés et la température limite de filtrabilité (température en dessous de laquelle le biocarburant fige) font partie de ces paramètres. Ainsi, la France considère que le biocarburant doit avoir une TLF de  $-10^{\circ}\text{C}$  en B100. Ces paramètres ne sont atteints que par les biocarburants issus du colza, qui bénéficient dès lors, d'un allègement fiscal (énoncé à l'article 265 du code des douanes). Ceci est discriminatoire et bloquant pour la production de biocarburants avancés pour les flottes captives françaises. En effet, les biocarburants avancés issus de graisses de flottation ne peuvent pas satisfaire les paramètres français en TLF ou pourcentage d'acides gras saturés (car ils contiennent une part de graisse animale), et ils sont donc automatiquement exclus d'un allègement de la TICPE pour le B100 et tout autre pourcentage d'incorporation alors même que ces derniers sont plus coûteux à produire du fait de leur origine. Il serait donc souhaitable d'obtenir la possibilité d'avoir un avantage fiscal aussi pour des pourcentages d'incorporations plus bas applicables aux biocarburants avancés. Cet avantage doit également s'accompagner d'un assouplissement des arrêtés fixant les valeurs limites des propriétés à froid des biocarburants. Au regard de ces éléments, il lui demande de bien vouloir lui préciser les intentions du Gouvernement quant à la possibilité de développer davantage les biocarburants avancés, notamment issus de graisse de flottation via la mise en place de mesures fiscales et réglementaires.

### Texte de la réponse

Le Gouvernement soutient le développement des biocarburants avancés produits à partir de déchets et leur incorporation dans les carburants couramment commercialisés. Ils permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports tout en évitant la concurrence avec l'alimentation pour l'usage des terres. Ce soutien est assuré via la taxe incitative relative à l'incorporation de biocarburants, dont les évolutions sont précisées chaque année dans le projet de loi de finances. Pour la vérification du respect des objectifs quantifiés associés à cette taxe, les matières premières avancées figurant à l'annexe IX de la directive européenne sur les énergies renouvelables peuvent en effet être comptabilisées pour le double de leur contenu

énergétique réel, ce qui leur confère une valorisation supérieure et incite fortement à leur développement. Les biocarburants produits à partir de graisses de flottation peuvent bénéficier de ce soutien. Dans le cas particulier du carburant B100, la température limite de filtration assure la bonne tenue à froid du carburant et donc le bon fonctionnement des moteurs en période hivernale. Il n'est donc pas envisagé de modifier la valeur de la température limite de filtration actuellement fixée dans les spécifications de ce carburant. Des dérogations pourront toutefois être accordées au cas par cas pour une utilisation exclusive sur certaines flottes captives si celles-ci sont équipées de manière à assurer en toute saison l'absence de problèmes techniques liés à l'utilisation de ce carburant.

## Données clés

**Auteur :** [M. Gabriel Serville](#)

**Circonscription :** Guyane (1<sup>re</sup> circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 22012

**Rubrique :** Énergie et carburants

**Ministère interrogé :** [Transition écologique et solidaire](#)

**Ministère attributaire :** [Transition écologique et solidaire](#)

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [30 juillet 2019](#), page 7074

**Réponse publiée au JO le :** [18 février 2020](#), page 1311