



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>14738</b>	<b>De Mme Valérie Beauvais ( Les Républicains - Marne )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transition écologique et solidaire		<b>Ministère attributaire</b> > Transition écologique et solidaire
<b>Rubrique</b> > énergie et carburants	<b>Tête d'analyse</b> > Bioéthanol	<b>Analyse</b> > Bioéthanol.
Question publiée au JO le : <b>04/12/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>15/01/2019</b> page : <b>460</b>		

### Texte de la question

Mme Valérie Beauvais attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur la politique du Gouvernement en faveur du bioéthanol. Le bioéthanol, dont la France est le premier producteur européen, présente en effet de nombreux avantages : pour l'économie, c'est un carburant « local », issu de productions sucrières et amidonnières ; pour l'environnement, il réduit significativement les émissions de CO<sub>2</sub> ; pour l'automobiliste, le bioéthanol E85 est le carburant le moins cher à la pompe. Au regard de ces éléments, le choix du Gouvernement d'ouvrir son marché à l'huile de palme importée et d'augmenter dans des proportions inférieures au potentiel de production le taux d'incorporation du bioéthanol dans l'essence, semble pour le moins incompréhensible. Aussi, alors même que de nombreuses régions françaises, dont celle du Grand Est, proposent quant à elles d'accompagner les automobilistes dans la conversion des véhicules essence au bioéthanol, elle souhaiterait que le Gouvernement soutienne cette filière de production et lui indique, en conséquence, les mesures qu'il entend mettre en œuvre pour ce faire.

### Texte de la réponse

L'éthanol est aujourd'hui incorporé dans les essences sous forme d'éthanol pur ou d'ETBE, dans les carburants E5, E10 et E85, et participe au développement des énergies renouvelables dans le secteur des transports. Les spécifications techniques de ces carburants imposent une limitation à l'incorporation d'éthanol, et nous atteignons aujourd'hui ces limites, étant donné les volumes mis à la consommation. Le développement de l'E85 devrait permettre d'incorporer plus d'éthanol dans les carburants, mais il doit se faire de manière sûre. L'immense majorité du parc de véhicules est aujourd'hui incompatible avec le carburant E85, et son utilisation dans un véhicule incompatible expose le consommateur à de sérieux risques de panne et de casse moteur. Par ailleurs et indépendamment des contraintes techniques, les biocarburants issus de matières premières en concurrence alimentaire sont limités à une incorporation dans les carburants à hauteur de 7 % en énergie, limite qui a été fixée au niveau européen pour lutter contre le changement d'affectation des sols, et qui est aujourd'hui atteinte. La croissance de la part de biocarburants dans les transports ne peut donc se faire que par des biocarburants sans concurrence alimentaire, en particulier les biocarburants dits de deuxième génération (à base de bois, paille, algue...), dont la production et l'utilisation sont encore en émergence. La mélasse est un coproduit de l'industrie sucrière obtenu après trois extractions du sucre contenu dans le jus de betterave, et est notamment une matière première non substituable et particulièrement importante dans l'industrie de la levure. Le Gouvernement a proposé au Parlement un déplafonnement d'une partie limitée des sucres contenus dans le jus obtenu après deux extractions du sucre de betterave, qui peut dorénavant être considérée comme n'entrant pas en concurrence avec l'alimentaire.



Cet amendement permet de répondre à la demande de la filière sucrière et d'augmenter l'incorporation d'éthanol dans les carburants, tout en préservant une partie de la production de mélasse pour l'industrie de la levure.