



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>14743</b>	De <b>M. Daniel Fasquelle</b> ( Les Républicains - Pas-de-Calais )	<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> > Faible augmentation du taux d'incorporation de bioéthanol dans l'essence	<b>Analyse</b> > Faible augmentation du taux d'incorporation de bioéthanol dans l'essence.
Question publiée au JO le : <b>04/12/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>15/01/2019</b> page : <b>461</b>		

### Texte de la question

M. Daniel Fasquelle attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur les récentes mesures prises en faveur d'un « plan carburant ». Alors que de plus en plus de régions proposent d'accompagner la conversion des véhicules essences au bioéthanol, il lui demande pourquoi le Gouvernement français ne fait-il pas le choix de soutenir ses producteurs de bioéthanol (la France est le premier producteur européen) alors que le bioéthanol E85 est le carburant le moins cher à la pompe, qu'il réduit significativement les émissions de CO2 et qu'en plus, il soutient les productions sucrières et amidonnières françaises elles-mêmes confrontées à des défis économiques majeurs du fait de la fin des quotas sucriers. Il lui demande également pourquoi le Gouvernement propose une si faible augmentation du taux d'incorporation de bioéthanol dans l'essence tout en ouvrant en même temps son marché à l'huile de palme importée.

### Texte de la réponse

L'éthanol est aujourd'hui incorporé dans les essences sous forme d'éthanol pur ou d'éther éthylique tertiobutyle (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 déplaçonnement 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.