

## 15ème législature

<b>Question N° :</b> 7912	De <b>M. Vincent Bru</b> ( Mouvement Démocrate et apparentés - Pyrénées-Atlantiques )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transition écologique et solidaire		<b>Ministère attributaire</b> > Transition écologique et solidaire
<b>Rubrique</b> > agriculture	<b>Tête d'analyse</b> > Maïs et biocarburant	<b>Analyse</b> > Maïs et biocarburant.
Question publiée au JO le : <b>01/05/2018</b> Réponse publiée au JO le : <b>21/05/2019</b> page : <b>4820</b> Date de changement d'attribution : <b>05/09/2018</b>		

### Texte de la question

M. Vincent Bru attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur la politique de la France en matière de biocarburants. Depuis une dizaine d'années, les producteurs de maïs se sont engagés à Lacq, dans le département des Pyrénées-Atlantiques, dans une filière de production de bioéthanol conventionnel français, respectueuse des critères de durabilité européens. Ils entendent ainsi contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre en France et au développement des énergies renouvelables dont les ambitions gouvernementales ont été récemment réaffirmées. La filière contribue aussi à la fabrication d'aliments pour les animaux, locaux et riches en protéines, illustrant la complémentarité des utilisations alimentaires et non-alimentaires du maïs. Cette synergie, au cœur de sa compétitivité, contribue à élargir les débouchés pour les agriculteurs, dans un contexte économique très difficile. Par l'absence de mesures pour endiguer l'incorporation croissante dans les essences de biocarburants importés issus d'huile de palme, la filière française de bioéthanol est actuellement mise à mal en étant privée de 14 % de son marché national, équivalent à 60 % de la capacité de l'usine de Lacq, privant les agriculteurs français d'une création de valeur, pourtant bienvenue. Et ce d'autant plus dans un contexte durable de cours du maïs grain très dégradés. Par ailleurs, la France accentue cette fragilisation en décidant récemment, et contre toute évidence, de soutenir l'intégration des biocarburants issus de résidus d'industries sucrière et amidonnière dans le plafond de 7 % réservé aux biocarburants conventionnels, réduisant ainsi le marché de ces derniers. Aussi, il souhaite savoir comment le Gouvernement entend répondre à ces incohérences qui entravent le fonctionnement d'une filière dynamique localement, créatrice d'emplois, et un exemple d'économie circulaire, alors que les émissions des transports dépassent déjà de 6 % leur trajectoire bas carbone actée en 2016.

### Texte de la réponse

Le Gouvernement soutient le développement des biocarburants durables qui participent aux objectifs d'énergies renouvelables et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports. Ce soutien passe par la taxe incitative relative à l'incorporation de biocarburants (TIRIB) dont l'objectif a été augmenté au 1er janvier 2019 et doit à nouveau être augmenté en 2020 pour atteindre 8,2 % du contenu énergétique des essences (contre 7,5 % en 2018). Cela constitue une incitation très forte pour les distributeurs et un soutien important aux producteurs d'éthanol. L'éthanol est aujourd'hui incorporé dans les essences sous forme d'éthanol pur ou d'éther éthyle tertiobutyle (ETBE), dans les carburants E5, E10 et E85. 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, soutenu par une taxe intérieure de consommation sur



les produits énergétiques (TICPE) très avantageuse, devrait permettre d'incorporer plus d'éthanol dans les carburants, mais il doit se faire de manière sûre. La majorité du parc de véhicules est aujourd'hui incompatible avec le carburant E85, et son utilisation dans un véhicule incompatible expose le consommateur à des 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. L'État soutient activement la recherche et le développement sur ce sujet, notamment grâce à l'IFP Énergies Nouvelles, et encourage activement le développement des filières et des pratiques les plus vertueuses, fondées notamment sur les principes d'économie circulaire, afin d'avoir le moins d'impact sur l'environnement et de limiter la compétition avec l'usage alimentaire. Le Gouvernement a par ailleurs reconnu en janvier 2019 la possibilité pour certains résidus de l'industrie sucrière et amidonnière de ne pas être considérés comme entrant en compétition avec l'usage alimentaire et d'être donc comptés au-delà du plafond des 7 %. Cela favorise donc grandement la filière de production d'éthanol.