



16ème législature

Question N° : 1479	De M. Xavier Albertini (Horizons et apparentés - Marne)	Question écrite
Ministère interrogé > Transition énergétique		Ministère attributaire > Industrie
Rubrique >automobiles	Tête d'analyse >Développement de la filière automobile éthanol	Analyse > Développement de la filière automobile éthanol.
Question publiée au JO le : 27/09/2022 Réponse publiée au JO le : 11/07/2023 page : 6480 Date de changement d'attribution : 21/02/2023 Date de signalement : 16/05/2023 Date de renouvellement : 10/01/2023		

Texte de la question

M. Xavier Albertini attire l'attention de Mme la ministre de la transition énergétique sur le déploiement de la carburation à l'E85. Il est légal de faire poser par un professionnel un boîtier E85 sur les véhicules à injection électronique essence, les véhicules diesel ou à carburateur n'étant pas compatibles. Le choix du changement de carburation se pose à des millions d'automobilistes dans un contexte de hausse de l'essence, le prix du bioéthanol à 70 centimes le litre devient très attractif. Le coût de l'installation du boîtier, entre 800 et 1 200 euros, s'amortit en 2 ans. Pour le propriétaire de véhicule transformé, la difficulté réside principalement dans le maintien de la garantie constructeur. En l'état actuel de la législation, le constructeur doit maintenir sa garantie seulement pour les pièces autres que celles liées à l'utilisation de l'éthanol. S'agissant du moteur, de la courroie de transmission, du carburateur notamment la garantie disparaît. Or ces pièces représentent 70 % de la valeur du véhicule. Certes, la législation oblige les constructeurs de boîtier à garantir ces pièces, mais dans une certaine limite. Par exemple les véhicules de plus de 5 ans ou 150 000 km ne sont pas garantis. Lors des pannes, bien souvent l'automobiliste est pris dans une querelle d'experts. Il s'agit là du principal frein à l'essor des motorisations à l'éthanol. D'ailleurs les experts conseillent de préférer l'acquisition d'un véhicule flex fuel, directement usiné pour l'utilisation de l'éthanol. Mais les constructeurs français n'en produisent pas. Pourtant, un développement souverain de la filière est important pour plusieurs raisons. C'est d'abord pour une raison économique : la France est *leader* dans la production de bioéthanol qui est produit à partir de la fermentation de sucres et de l'amidon de betteraves, de céréales et de leurs résidus transformés. Dans la Marne, cela représente une activité complémentaire essentielle pour la filière agricole. C'est ensuite pour une raison écologique : l'éthanol émet 50 % de CO2 de moins et 90 % de particules fines de moins, que son concurrent l'essence SP95. C'est pourquoi il souhaiterait connaître les pistes de réforme pour développer une filière souveraine d'éthanol et en particulier les mesures d'incitation des constructeurs français d'investir dans la production de véhicules flex fuel.

Texte de la réponse

La filière automobile française est confrontée à des mutations industrielles et technologiques importantes, qui sont liées aux nouvelles contraintes environnementales (objectif de baisse des émissions de CO2 et de réduction des émissions de polluants, CO, Nox etc.). Dans ce contexte, les biocarburants de première génération, et notamment le

bioéthanol, représentent une opportunité dans la décarbonation du secteur des transports et à des coûts économiques acceptables pour les usagers français. En revanche, la France entend rester en cohérence avec les principes de la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC) qui oriente les biocarburants vers les modes de transport les plus difficiles à décarboner « directement », c'est-à-dire l'aérien, le maritime et le transport routier lourd, et privilégie pour le reste l'électrification. Il convient également de tenir compte de la disponibilité de ces biocarburants issus principalement aujourd'hui des résidus de process industriels agricoles et notamment sucrier. Ainsi l'élargissement de l'utilisation de la biomasse agricole vers des usages non-alimentaires reste un sujet sur lequel le gouvernement attache une attention toute particulière. A ce titre, le projet de révision de la directive RED III prévoit un seuil maximal de 7 % de l'énergie des transports pouvant provenir de cultures alimentaires. Cette décision doit permettre à ces cultures de contribuer à la décarbonation du secteur des transports à un niveau significatif mais non majoritaire, tout en ménageant les risques de conflit d'usage. L'électrification des véhicules légers reste ainsi la voie principale portée par le gouvernement français pour la décarbonation de la filière des véhicules légers. Nous rappelons que l'Etat a, dès 2020, mis en place des dispositifs de soutien sans précédent (France Relance) pour soutenir la filière automobile qui a fait face à plusieurs crises successives (Covid-19, crise des approvisionnements). Ce soutien a été prolongé et renforcé dans le cadre de France 2030 afin d'accélérer la décarbonation de la mobilité routière. Plusieurs dispositifs sont actuellement ouverts à destination des acteurs de la filière automobile : le CORAM (Comité d'Orientation de la Recherche Automobile et Mobilités) pour soutenir des efforts de R&D visant à produire les prochaines générations de véhicules propres, automatisés et connectés); l'Appel à projet « Soutien aux projets d'investissements pour produire en France les véhicules routiers de demain et leurs composants » qui n'est ouvert qu'aux véhicules 0 émissions conformément aux exigences qui sont les nôtres en matière de transition énergétique des véhicules. Cet appel à projets est exceptionnel par sa transversalité : il vise à soutenir les investissements de modernisation des outils de production, de diversification des activités des sous-traitants, (à la fois dans et en dehors de la filière automobile), la production de bornes de recharge innovantes Made in France, et d'amélioration de la performance environnementale des véhicules. C'est aujourd'hui un levier capital pour accélérer et inciter la transition des sites français vers le véhicule 0 émissions ; Des accompagnements pilotés par la PFA et Bpifrance, afin d'apporter un appui conseil aux PME et ETI de la filière pour mener à bien leurs projets de diversification, d'amélioration de la performance opérationnelle et de renforcement de leur position de trésorerie. L'appel à projets IRVE, qui soutient le déploiement des bornes de recharge sur le territoire. Ces soutiens viennent accroître la compétitivité des acteurs de la filière automobile et ainsi améliorer leur capacité à se préparer aux défis de la transition écologique. Par ailleurs, pour aider les Français à acquérir des véhicules « propres », une mise à jour du dispositif de bonus écologique, est actuellement en construction pour mieux cibler les véhicules qui limiteront leur impact sur l'environnement et démontrent la performance environnementale de leur production.