

≡ 21/11/2005 - Table ronde sur les biocarburants

▶▶ Sommaire



1. [Communiqué de presse](#)
2. [Ordre du jour de la table ronde](#) (Pdf)
3. [Participants à la table ronde](#) (Pdf)
4. [Les filières biocarburants en France](#) (Pdf)
5. [Différentes données chiffrées sur les biocarburants](#) (Pdf)
6. [Utilisation des huiles végétales pures ou en mélange comme carburants](#) (Pdf)
7. [Le dispositif fiscal de soutien aux biocarburants](#) (Pdf)
8. [Glossaire](#) (Pdf)

© Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie 21/11/2005

● Communiqué de presse

21/11/2005

Développement des biocarburants : des avancées concrètes

Dominique Bussereau, ministre de l'Agriculture et de la Pêche et François Loos, ministre délégué à l'Industrie, ont réuni ce jour à Bercy les acteurs du monde agricole et du secteur pétrolier, les constructeurs et équipementiers automobiles et les professionnels du machinisme agricole afin de faire progresser le développement des biocarburants en France.

Enjeu fondamental de la diversification du bouquet énergétique, les biocarburants contribuent à la lutte contre l'effet de serre, à la réduction de notre dépendance énergétique, à la création d'emplois grâce au potentiel agricole de la France.

Cette table ronde avait pour but de **favoriser les partenariats entre les différents acteurs et les pouvoirs publics afin d'atteindre les objectifs ambitieux d'incorporation de biocarburants dans les carburants fossiles fixés par le Gouvernement à 5,75% à l'horizon 2008, 7% à l'horizon 2010 et 10% à l'horizon 2015, plaçant la France au premier plan au sein de l'Union Européenne.**

Elle a permis d'aboutir à des avancées importantes, *15 engagements concrets ont ainsi été pris par les participants* :

1. Evolution des normes sur le gazole et l'essence, demande de révision au niveau européen
2. Contrôles sur la qualité des carburants
3. Le développement de l'incorporation directe d'éthanol dans l'essence
4. Une opération d'incorporation directe sur 300 000 tonnes d'essence à Rouen
5. Mise en place d'un marché de bases essences à éthanol
6. Publication des niveaux de prix de ces bases
7. Des partenariats commerciaux pluriannuels à développer sur l'essence (ETBE)
8. Publication des niveaux de prix de l'éthanol carburant
9. Question préliminaire à la Commission européenne sur le PCI de l'ETBE
10. Soutien au développement de nouveaux biocarburants
11. Les appels d'offre pour 2008 ouverts à ces nouveaux produits
12. Soutien au flex-fuel dès 2006 à titre expérimental
13. Développement de la filière biodiesel conforté
14. Usage des huiles végétales pures limité au carburant agricole
15. Maintien d'une défiscalisation incitative, et d'une TGAP dissuasive qui ne doit pas peser sur le consommateur

A/ Une révision pour des normes compatibles avec les objectifs

1. Evolution des normes sur le gazole et l'essence, demande de révision au niveau européen

L'atteinte de l'objectif d'incorporation de 5,75% en contenu énergétique de biocarburants à l'horizon 2008 n'est pas compatible avec les normes européennes actuelles sur la composition des carburants. En effet l'incorporation de biocarburants dans les carburants fossiles est limitée par ces normes à 5% en volume. En conséquence une modification des spécifications européennes s'impose afin de mettre en

cohérence cette législation avec les objectifs communautaires et gouvernementaux en matière de biocarburants.

Aussi, le Ministre chargé de l'Industrie a décidé :

- de demander une révision des normes au niveau européen,
- d'adopter en parallèle une pré-normalisation au niveau national à la fin 2006 permettant de porter de 5 à 10% la limitation en volume pour l'incorporation d'EMHV dans le gazole, compte tenu de la possibilité de dérogation nationale et de l'intérêt majeur d'un développement des biodiesels. Cette « pré-normalisation » sera réalisée suite aux derniers tests techniques de validation qui seront conduits par l'Institut Français du Pétrole (IFP) et les constructeurs et équipementiers automobiles dans le courant de l'année 2006.

2. Contrôles sur la qualité des carburants

Par ailleurs le Ministre chargé de l'Industrie a annoncé que ses services assureraient des contrôles sur la qualité des carburants à la pompe dès 2006, en application notamment d'une directive européenne de 2003 qui rend ces contrôles obligatoires.

B/ Le développement de l'incorporation directe d'éthanol dans l'essence à côté de l'ETBE

3. Le développement de l'incorporation directe d'éthanol dans l'essence

Afin de diversifier les voies d'incorporation de l'éthanol dans l'essence, à côté de la filière ETBE (Ethyl tertio butyl éther) existante, les Ministres souhaitent que des initiatives d'incorporation directe d'éthanol soient engagées, et ce dès 2006, afin de pérenniser dans le temps cette voie d'incorporation.

Ils souhaitent que le plus grand nombre de partenaires (filière éthanol, pétroliers, distributeurs de carburants, pouvoirs publics) s'engagent dans ces démarches afin de réunir les conditions techniques, logistiques et économiques du développement de cette filière.

4. Une opération d'incorporation directe sur 300 000 tonnes d'essence à Rouen

En sus de la poursuite de l'opération menée en ce moment à Strasbourg, la grande distribution, représentée par l'UIP et Siplec, s'engage à lancer dans la région de Rouen une opération industrielle d'incorporation directe, à hauteur de 5% d'éthanol en volume, portant sur 300 000 tonnes d'essences à compter de février 2006.

5. Mise en place d'un marché de bases essences à éthanoler

L'industrie pétrolière s'engage à mettre au point d'ici mi-2006 une définition technique partagée par la profession pour les bases essences à éthanoler (bases basse volatilité pour permettre l'incorporation en direct d'éthanol). Cet engagement majeur permettra l'émergence d'un marché de ces bases en France, condition essentielle au développement de la voie de l'éthanol en direct dans les essences.

Afin d'asseoir la voie de l'incorporation directe les Ministres ont demandé la mise à disposition de manière régulière par les raffineurs de volumes significatifs de bases à éthanoler sur le marché.

6. Publication des niveaux de prix de ces bases

Par ailleurs l'industrie pétrolière favorisera la publication des niveaux de prix constatés pour les bases essences à éthanoler françaises par les agences spécialisées européennes afin qu'un marché puisse s'établir de manière transparente sur ce produit.

C/ Des partenariats à développer avec la filière ETBE

7. Des partenariats commerciaux pluriannuels à développer sur l'essence (ETBE)

Afin d'atteindre les objectifs d'incorporation à court terme les Ministres encouragent les partenariats commerciaux entre le secteur éthanoler et les industriels de l'ETBE, notamment Lyondell qui dispose d'une importante capacité de production à Fos sur mer (potentiel de 750 000 tonnes d'ETBE) qu'il est souhaitable de mobiliser. En particulier les Ministres ont insisté pour que des contrats commerciaux pluriannuels soient conclus rapidement entre les acteurs, afin d'assurer des débouchés stables aux agriculteurs et aux distilleries d'éthanol concernées.

8. Publication des niveaux de prix de l'éthanol carburant

Par ailleurs le secteur éthanoler favorisera la publication des niveaux de prix de l'éthanol carburant français, destiné à être incorporé dans les carburants en direct ou sous forme d'ETBE, afin qu'un marché puisse s'établir de manière transparente sur ce produit sans discrimination entre les deux voies d'incorporation..

D/ La question du Pouvoir Calorifique Inférieur (PCI) de l'ETBE

9. Question préliminaire à la Commission européenne sur le PCI de l'ETBE

Concernant le PCI de l'ETBE pris en compte pour le respect du taux objectif d'incorporation et la mise en œuvre de la TGAP, s'agissant d'une différence d'interprétation de la directive 2003/30 sur la promotion des biocarburants, les Ministres ont indiqué que le gouvernement français a formulé une demande auprès de la Commission européenne. Cette demande sera communiquée aux parties concernées. Les Ministres s'engagent à mettre en œuvre sans délai les dispositions que préconisera la Commission.

L'ensemble des participants a souligné la nécessité de préciser au plus vite cette définition afin de stabiliser le cadre législatif actuel de la TGAP.

E/ Le soutien au développement de nouveaux biocarburants

10. Nécessité de développer de nouveaux biocarburants

Afin d'atteindre les objectifs d'incorporation, de développer la concurrence sur le marché et d'assurer de nouveaux débouchés pour l'éthanol, tous les participants à la table ronde se sont accordés pour que de nouveaux biocarburants soient encouragés :

- l'ester éthylique d'huile végétale (EEHV) qui offre un débouché pour l'éthanol dans le gazole,
- l'ester méthylique d'huiles animales (EMHA) dans le gazole
- les biodiesels de synthèse,

11. Les appels d'offre pour 2008 ouverts à ces nouveaux produits

Les Ministres ont indiqué que les nouveaux appels d'offres à venir relatifs aux agréments pour 2008, représentant un volume total de 1 300 000 tonnes de biocarburants susceptibles d'être incorporés au gazole, seront ouverts à l'EEHV, à l'EMHA et au biodiesel de synthèse. Dans le cadre de l'examen du PLF2006 au Sénat, il sera proposé d'insérer ces nouveaux produits dans le code des Douanes avec des conditions fiscales adaptées soit :

EEHV : 28€/hl,

EMHA et biodiesel de synthèse : niveau équivalent à l'EMHV soit 25€/hl.

12. Soutien au flex-fuel dès 2006 à titre expérimental

Le développement de l'E85, essence à 85% d'éthanol, qui sera permis par des véhicules dits « flex-fuel », disposant de moteurs adaptés et utilisant indifféremment l'essence normale ou l'E85, représente une voie intéressante pour l'avenir.

En conséquence les Ministres :

- ont souligné l'intérêt du Gouvernement pour cette voie,
- s'engagent à mettre en place un groupe de travail interministériel visant à préciser les perspectives de développement de cette filière dans notre pays et à formuler des propositions pour, le cas échéant, accompagner les expériences dès 2006 dans le cadre de flottes captives,
- ont demandé aux constructeurs automobiles de développer une offre significative de véhicules « flex-fuel » pour le marché français,

F/ Le développement de la filière biodiesel et le cas spécifique des huiles végétales pures

13. Développement de la filière biodiesel conforté

La filière biodiesel et notamment EMHV, dont le développement est déjà avancé, va réaliser d'importants investissements dans les années à venir afin d'atteindre les objectifs gouvernementaux. Les volumes nouveaux à produire qui portent sur plus de 2 200 000 T nécessitent une évolution des assolements des agriculteurs avec une augmentation sensible des surfaces cultivées en colza et tournesol et la création d'outils industriels qui représentent des investissements conséquents.

Le ministre de l'Agriculture et de la Pêche prend acte du développement de cette filière et mobilisera ses services pour faciliter l'atteinte des objectifs.

14. Usage des huiles végétales pures limité au carburant agricole

Les participants à la table ronde ont rappelé les limites de l'usage des huiles végétales pures, tant en raison des contraintes techniques et environnementales des moteurs, que des risques sanitaires qui peuvent exister dans l'utilisation pour l'alimentation animale des tourteaux coproduits de ces huiles.

En Europe, seule l'Allemagne autorise officiellement l'usage des huiles végétales pures qui connaissent un développement limité et dont l'usage est aux risques et périls des usagers et de leurs véhicules. Il est rappelé que l'Allemagne ne propose pas aux agriculteurs de gazole à usage professionnel avec un niveau de fiscalité adapté comme c'est le cas en France.

Cependant, dans la discussion du projet de loi d'orientation agricole et afin de tenir compte de la spécificité des usages par les producteurs, les Ministres ont rappelé que la production et l'autoconsommation de l'huile végétale pure au sein de l'exploitation agricole ont été autorisées dans un premier temps par les agriculteurs ayant produit les graines dont l'huile est issue.

A compter du 1er janvier 2007 la commercialisation de ces huiles végétales pures comme carburant agricole sera autorisée, sans préjuger toutefois de la position du secteur automobile sur les garanties offertes. Un décret précisera les conditions de production, de commercialisation et d'utilisation de ces huiles, sur la base des résultats des expériences conduites en France et à l'étranger.

G/ Un soutien fiscal incitatif

15. Maintien d'une défiscalisation incitative, et d'une TGAP dissuasive qui ne doit pas peser sur le consommateur

Suite au rapport d'inspection de l'IGF, du CGM et du CCGREF, sur le cadre fiscal des biocarburants, les Ministres ont rappelé que l'environnement fiscal national en faveur des biocarburants restera incitatif tout en tenant compte des évolutions du marché de l'énergie fossile.

Concernant la défiscalisation, les Ministres ont souhaité rester au niveau prévu dans le cadre du PLF 2006, niveau qui reste très favorable pour 2006.

Concernant la TGAP, les Ministres ont rappelé qu'un niveau dissuasif de la taxe devait être maintenu, sans pour autant peser sur les consommateurs en étant intégrée dans le prix des carburants ; cette taxe a en effet vocation à ne pas être acquittée dès lors que les objectifs d'incorporation des biocarburants sont atteints.

Les Ministres ont remercié les participants pour les avancées significatives obtenues au cours de cette table ronde en faveur d'une meilleure coopération des acteurs pour se donner tous les moyens nécessaires à l'atteinte des objectifs fixés en terme de développement des biocarburants en France.

Contacts presse :

Cabinet de Dominique Bussereau: Sophie Geng, tél: 01 49 55 59 74
Cabinet de François Loos: Hélène Philip, tél : 01 53 18 44 85

Ordre du jour de la table ronde

- A. Compatibilité des normes des carburants avec les objectifs d'incorporation de biocarburants
- B. Le développement de l'incorporation directe d'éthanol dans l'essence
- C. Partenariats éthanol - filière ETBE (Ethyl tertio butyl éther)
- D. La question du PCI (pouvoir calorifique inférieur) de l'ETBE
- E. Le développement de nouveaux biocarburants
- F. Le développement de la filière biodiesel et le cas spécifique des huiles végétales pures
- G. L'encadrement fiscal des biocarburants

Participants à la table ronde

Dominique BUSSEREAU, Ministre de l'Agriculture et de la Pêche

François LOOS, Ministre délégué à l'Industrie

- Représentants du secteur pétrolier :

AGIP,

M. Mario SILLA

Association des Indépendants du Pétrole (AIP),

M. REINHARDT, Directeur Général

BP,

M. Patrick HAAS, Président

DYNEFF,

M. Antoine LECEA, Président

ESSO,

M. Dominique BADEL, Président

M. Régis MALLET, Directeur

ETBE Nord et Ouest,

M. Jacques BLONDY, Président

Fédération Française des Pétroliers Indépendants (FFPI),

M. Adolf KAUFMAN, Administrateur

Institut Français du Pétrole (IFP),

M. Olivier APPERT, Président

M. Xavier MONTAGNE, Directeur

LYONDELL,

M. Bruno HERY, Directeur

SIPLEC,

M. Vincent MULLER, Directeur Energie

M. Thierry FORIEN, Directeur Adjoint

SHELL,

M. Marc MORET, Directeur

M. Christophe HENRAT, Directeur

TOTAL,

M. André TRICOIRE, Directeur Général
M. Jacques BLONDY, Président Nord ETBE

Union Française des Industries Pétrolières (UFIP),

M. J.L SCHILANSKY, Délégué Général
M. Dominique PARET, Directeur

Union des Importateurs Indépendants Pétroliers (UIP),

Pétrovex (groupe Auchan), Carfuel (groupe Carrefour), Sté Pétroles et Dérivés (Intermarché),

M. Bernard THUET, Président
M. A. de BENOIST, Délégué Général
M. J.-F. CHERRID
M. Ph. BARNIER
M. A. DESPREZ

- Représentants du secteur automobile :

Comité des Constructeurs Français d'Automobiles (CCFA),

M. Manuel GOMEZ, Président

Fédération des Industries des Equipements pour Véhicules (FIEV),

M. Guy MAUGIS, PDG de R. BOSH
M. Rémy SCHMITT, Directeur Département Diesel

FMC-FORD France,

M. Eric SAINT FRISON, Président
M. Roland ESPECEL, Chargé de Mission

PSA Peugeot Citroën,

Mme Thérèse MARTINET, Directrice
M. Gérard BELOT, Directeur

Renault,

M. Luc MESNARD, Directeur des Relations Extérieures
M. André ROCHE, Directeur

- Représentants du secteur agricole :

Association pour le Développement des Carburants Agricoles (ADECA),

M. Georges VERMERSCH, Directeur

Association Générale des Producteurs de Blé et Autres Céréales (AGPB),

M. Philippe PINTAT, Président

Association Générale des Producteurs de Maïs (AGPM),

M. Henry CARTIER, Secrétaire Général

Confédération Générale des Planteurs de Betteraves (CGB),

M. D. DUCROQUET, Président
M. Alain JEANROY, Directeur Général

DIESTER Industrie,

M. Ph. TILLOUS BORDE, Président
M. Bernard NICOL, Directeur Général

ESTERIFRANCE,

Un représentant

Fédération Française des Producteurs d'Oléagineux et de Protéagineux (FOP),

M. Xavier BEULIN, Président
M. Antoine SUAU, Administrateur

Fédération Nationale des Syndicats d'Exploitants Agricoles (FNSEA),

M. Xavier BEULIN, Vice Président

INEOS Enterprises,

M. Frédéric PYTHON, Directeur
M. Bertrand DUFRENOY, Directeur Biodiesel

Jeunes Agriculteurs (JA),

M. Laurent DEGENNE, Membre du CA
M. Benjamin LAMMERT, Administrateur

SARIA Industrie,

M. Jean-Louis HUREL, Président
M. Serge VERDIER, Directeur Général

Syndicat Général des Constructeurs de Machines Agricoles (SYGMA),

M. J.-F. GOUPILLON, Directeur

Syndicat de l'Industrie Française des Coproduits Animaux (SIFCO),

M. Bruno POINT, Président

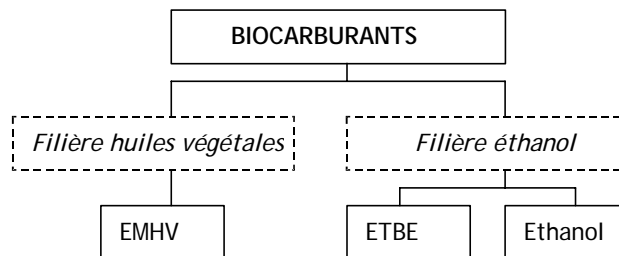
Syndicat National des Producteurs d'Alcool Agricole (SNPAA),

M. Alain d'ANSELME, Président
M. Daniel COLLARD, Administrateur

Les filières biocarburants en France

Les biocarburants sont des carburants obtenus à partir d'une matière première végétale (biomasse). Il existe deux grandes filières de production des biocarburants : la **filière éthanol** qui comprend l'éthanol et l'ETBE (éthyl tertio butyl éther) pour les véhicules essence et la **filière des huiles végétales** avec l'EMHV (esters méthyliques d'huiles végétales) pour les véhicules diesel.

- Ethanol et ETBE pour les véhicules essence.
- EMHV pour les véhicules diesel.



I) La filière biocarburant pour les véhicules essence

I.1. L'éthanol

En France, ce sont la betterave et les céréales qui sont les principales ressources utilisées pour la production de l'éthanol. Actuellement, seules les voies « traditionnelles » sucrières et amyliacées (à base d'amidon) sont utilisées au stade industriel.

L'incorporation d'éthanol dans l'essence est possible, jusqu'à 5% en volume sans modification des moteurs (conformément à l'annexe 1 de l'arrêté du 23 décembre 1999 modifié relatif aux caractéristiques des supercarburants sans plomb). Cependant, il faut noter que des précautions sont nécessaires pour éviter : d'une part, un phénomène de démixtion (séparation des phases essence et alcool) qui oblige à limiter la teneur en eau de l'éthanol. Dans les circuits de distribution, ce phénomène peut avoir des conséquences graves ; d'autre part, une augmentation de la volatilité du mélange. Pour respecter les spécifications, il est nécessaire d'utiliser une base essence adaptée.

En pratique, ces spécifications et précautions associées, n'ont pas permis le développement de la filière en mélange direct à 5 %. L'utilisation des mélanges riches (par exemple à 85% ou E85) en éthanol se fait au Brésil et aux Etats-Unis. Néanmoins, le moteur du véhicule nécessite des développements spécifiques (véhicules « flexible fuel »).

I.2. L'ETBE (éthyl tertio butyl éther)

L'éthanol peut être utilisé sous forme d'ETBE, produit résultant de sa synthèse avec une base pétrolière issue des raffineries : l'isobutène. L'ETBE contient 49,75% en masse (47% en volume) d'éthanol combiné sous forme chimique. La synthèse de l'ETBE est très proche de celle du MTBE (additif d'origine pétrolière utilisé pour améliorer l'indice d'octane). De ce fait, les unités de production de MTBE peuvent être transformées pour la production d'ETBE grâce à des investissements faibles (réalisés par TOTAL dans les années 1990). Un autre fort potentiel de production existe grâce à l'usine LYONDELL de Fos sur Mer (750 000 tonnes d'ETBE).

L'ETBE peut être incorporé jusqu'à 15% en volume dans l'essence conformément à l'arrêté du 23 décembre 1999 modifié relatif aux caractéristiques des supercarburants sans plomb. L'incorporation de l'ETBE présente les avantages suivants : pas de problème de volatilité ; un gain d'indice d'octane élevé ; une parfaite tolérance à l'eau.

II) La filière biocarburant pour les véhicules diesel : l'EMHV (ester méthylique d'huile végétale).

Inadaptées à l'alimentation directe des moteurs diesels modernes, les huiles végétales (principalement le colza) sont transformées, par une opération de transestérification avec du méthanol, en EMHV. Il serait possible d'utiliser de l'éthanol à la place du méthanol, mais ce procédé est récent et cette filière n'est pas encore développée (EEHV, ester éthylique d'huiles végétales).

En France, c'est principalement le colza qui est utilisé (avec une faible part de tournesol) pour la fabrication des EMHV.

Les caractéristiques physico-chimiques des EMHV sont voisines de celles du gazole et du fioul domestique, ce qui permet de les utiliser en mélange avec du gazole dans les moteurs diesel classiques pour véhicules routiers ou en mélange avec du fioul domestique. En France, il existe deux possibilités d'utilisation d'EMHV :

- Une incorporation faible (de l'ordre de 5% en volume) et banalisée dans le gazole ;
- Une incorporation plus élevée (30% en général), pour utilisation dans des flottes urbaines spécifiques autorisées par dérogation.

Le taux de 5% est le résultat d'un programme de validation d'un gazole contenant 5% d'EMC (ester méthylique de colza) réalisé entre 1991 et 1995. Jusqu'à hauteur de 5%, la présence d'EMHV n'entraîne pas de modification notable des propriétés du mélange, ce qui permet de ne pas modifier les véhicules utilisateurs. De plus, à ce taux, l'incorporation ne demande pas d'ajustement de la formulation du gazole au regard des spécifications de la norme européenne EN 590.

III) Les résultats de l'étude Écobilan 2002

Une étude Écobilan mandatée par la DGEMP (DIREM) et l'ADEME a été réalisée au cours du premier semestre 2002, en vue d'établir les bilans énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre des biocarburants et des carburants fossiles, à partir de l'expérience française de production de biocarburants. Aucune considération de caractère économique n'a toutefois été prise en compte dans cette étude.

Les résultats des bilans concernant l'étude des filières actuelles montrent un bon positionnement de l'ensemble des filières biocarburants en comparaison des filières de carburants traditionnels.

D'un point de vue énergétique :

- Le rendement énergétique défini comme le rapport entre l'énergie restituée sur l'énergie non renouvelable mobilisée) pour les filières de production d'éthanol de blé et betterave est de 2 à comparer avec le rendement pour la filière essence de 0,87.
- Le rendement énergétique des filières ETBE de blé et betterave est voisin de 1 contre un rendement de la filière MTBE de 0,76.
- Enfin, la filière EMHV présente un fort rendement énergétique proche de 3, à comparer avec le rendement du gazole de 0,9.

D'un point de vue du bilan des gaz à effet de serre :

Les filières de production de biocarburants présentent également un gain important par rapport aux filières de carburants fossiles.

- L'impact sur l'effet de serre de la filière essence est environ 2,5 fois supérieur à celui des filières éthanol en considérant l'hypothèse de combustion totale des carburants ce qui se traduit par un gain d'environ 2,7 tonnes équivalent CO₂ / tonne pour le scénario actuel.

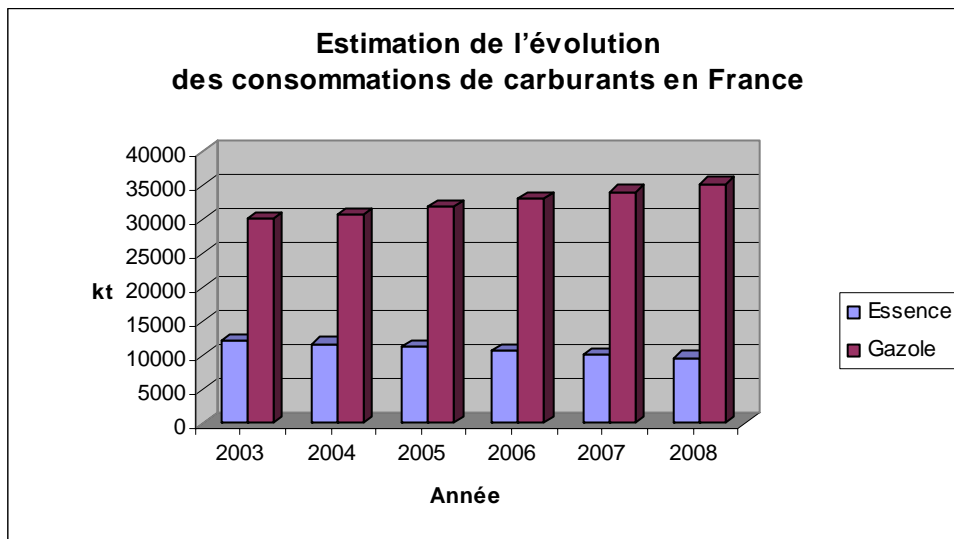
- Le bilan gaz à effet de serre de **la filière gazole** est environ 3,5 fois supérieur à celui des filières EMHV, soit un gain de 2,5 tonnes équivalent CO₂ / tonne.

Les bilans concernant l'étude des filières actuelles permettent également de constater un bon positionnement actuel des filières tournesol et colza (EMHV) par rapport aux filières de production d'éthanol et d'ETBE de biocarburants.

Différentes données chiffrées sur les biocarburants

1 - Estimation de l'évolution des consommations de carburants en France

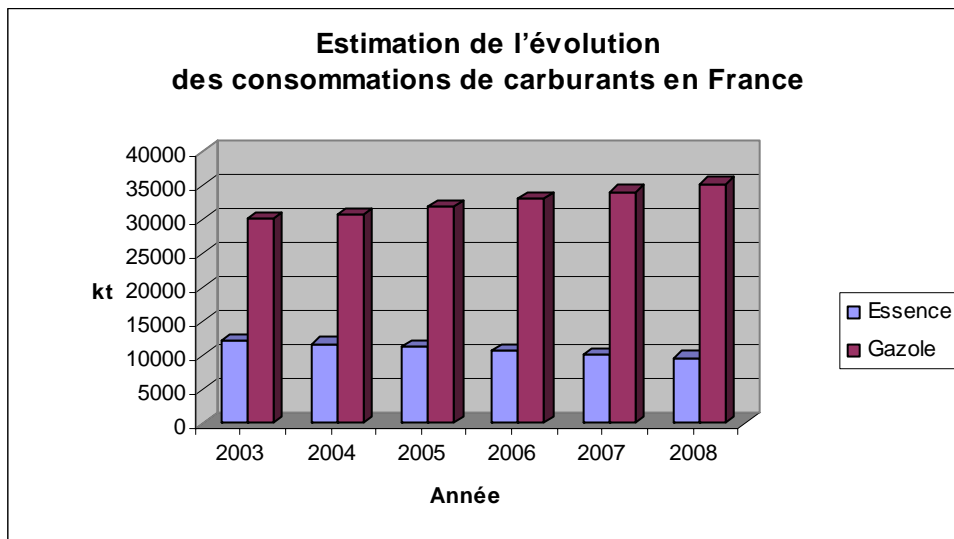
kt	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Essence	12 270	11 700	11 300	10 750	10 200	9 650
Gazole	30 080	30 760	32 000	33 100	34 200	35 300
Total carburants	42 350	42 460	43 300	43 850	44 400	44 950
En % carburants						
Essence	29 %	27,5 %	26,1 %	24,5 %	23 %	21,5 %
Gazole	71 %	72,5 %	73,9 %	75,5 %	77 %	78,5 %



Différentes données chiffrées sur les biocarburants

1 - Estimation de l'évolution des consommations de carburants en France

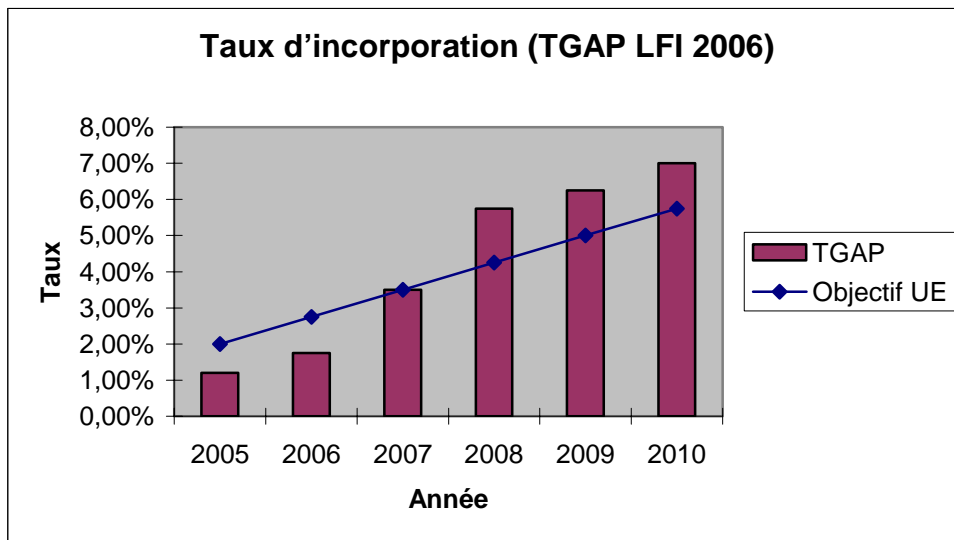
	2003	2004	2005	2006	2007	2008
kt						
Essence	12 270	11 700	11 300	10 750	10 200	9 650
Gazole	30 080	30 760	32 000	33 100	34 200	35 300
Total carburants	42 350	42 460	43 300	43 850	44 400	44 950
En % carburants						
Essence	29 %	27,5 %	26,1 %	24,5 %	23 %	21,5 %
Gazole	71 %	72,5 %	73,9 %	75,5 %	77 %	78,5 %



2 - Taux d'incorporation (TGAP LFI 2006)

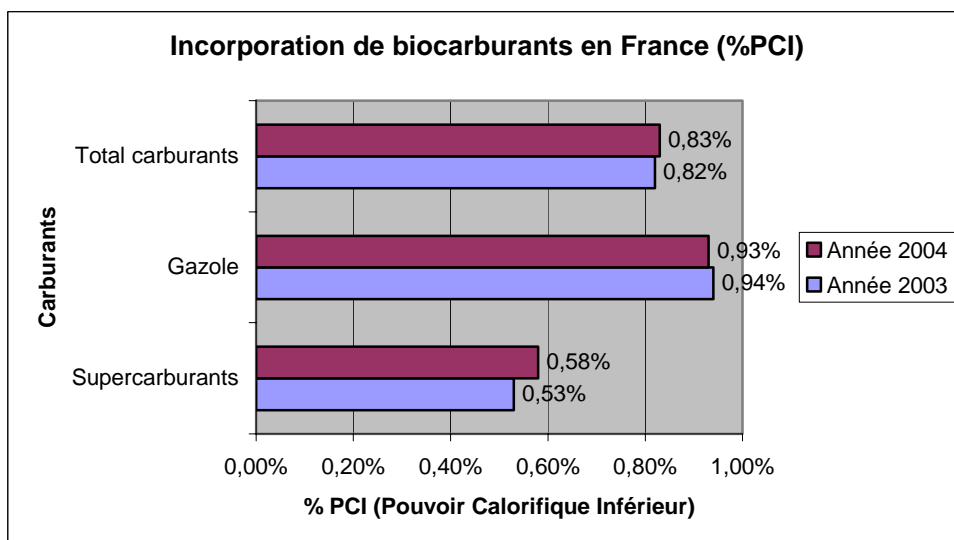
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
TGAP	1,2 %	1,75 %	3,5 %	5,75 %	6,25 %	7%
Agréments nécessaires (kt)						
Biodiesel	440	660	1 400	2 300	2 600	3 000
Ethanol	220	300	570	900	900	960

Rappel des objectifs de l'UE	2005	2006	2007	2008	2009	2010
	2 %	2,75 %	3,5 %	4,25 %	5 %	5,75 %



3 - Incorporation de biocarburants en France (%PCI)

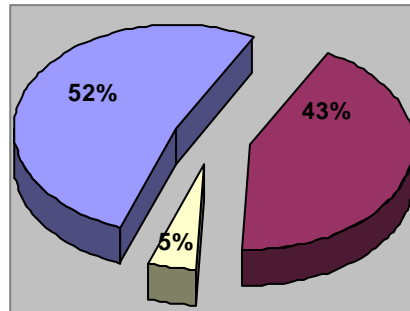
	Supercarburants	Gazole	Total carburants
2003	0,53 %	0,94 %	0,82 %
2004	0,58 %	0,93 %	0,83 %



4 - Production mondiale de biocarburants

Ethanol	Brésil	Etats-Unis	Autres
Monde 19 Mt	9,9 Mt	8,2 Mt	0,9 Mt

Production mondiale d'éthanol



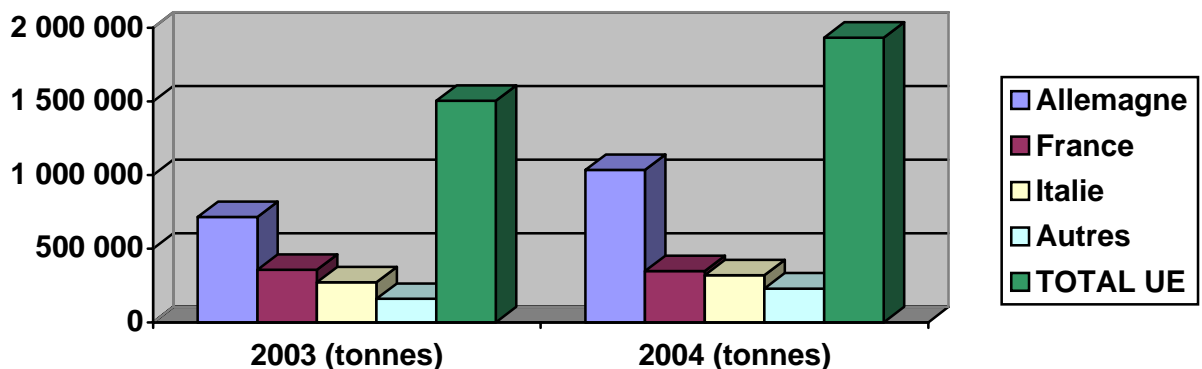
HV	Allemagne	France	Italie	Autres
Monde 2,4 Mt	1,04 Mt	0,35 Mt	0,32 Mt	0,70 Mt

5 - Production de biocarburants dans l'Union européenne

BIODIESEL	2003 (tonnes)	2004 (tonnes)
Allemagne	715 000	1 035 000
France	357 000	348 000
Italie	273 000	320 000
Autres	159 000	230 000
TOTAL UE (25)	1 504 000	1 933 000

ETHANOL	2003 (tonnes)	2004 (tonnes)
Espagne	160 000	194 000
France	82 000	102 000
Suède	52 000	52 000
Pologne	60 000	36 000
Autres	71 000	107 000
TOTAL UE (25)	425 000	491 000

BIODIESEL



Utilisation des huiles végétales pures ou en mélange comme carburants

L'utilisation des huiles végétales pures ou en mélange comme carburants est interdite

Les huiles végétales pures ne sont pas reprises par l'arrêté du 22/12/78 modifié qui fixe la liste des carburants autorisés au regard des dispositions de l'article 265 ter du code des douanes. L'usage de ce produit pur à la carburation, même dans des engins agricoles et sur le site de l'exploitation agricole, est donc interdit.

L'utilisation de ce produit en mélange avec le gazole est également interdite. En effet, si la réglementation française permet le mélange de biocarburants issus d'huiles végétales dans le gazole, elle réserve cette possibilité exclusivement aux esters méthyliques d'huile végétale (EMHV) répondant à des caractéristiques définies par une norme européenne (Norme EN 14214) dans la limite de 5 % en volume (arrêté du 23 décembre 1999 modifié). De même, s'agissant du fioul domestique, seule l'incorporation d'EMHV est autorisée (arrêté du 28 août 1997).

L'utilisation d'huiles végétales comme carburant rend la TIPP exigible

L'article 265-3 du code des douanes qui reprend le principe communautaire d'équivalence prévoit que « *Tout produit destiné à être utilisé, mis en vente ou utilisé comme carburant pour moteur ou comme additif ou en vue d'accroître le volume final des carburants pour moteur est assujéti à la taxe intérieure de consommation au taux applicable au carburant dans lequel il est incorporé ou auquel il se substitue* ».

Dès lors toute utilisation d'huiles végétales pures à un usage carburant est taxable au taux du carburant équivalent, en l'occurrence le gazole ou le fioul domestique.

Les constructeurs automobiles sont défavorables à l'utilisation directe d'huiles végétales pures dans les moteurs d'automobile

Les constructeurs automobile sont défavorables à l'utilisation directe d'huiles végétales pures dans les moteurs d'automobile, celles-ci ne répondant pas aux spécifications qui permettent aux moteurs Diesel de respecter les très bas niveaux d'émissions polluantes imposée par les normes européennes ; ils pourraient ne pas maintenir leurs garanties si de tels produits étaient utilisés.

Des évolutions législatives sont en cours

Pour des raisons d'efficacité agricole et pour privilégier les circuits courts, le projet de loi d'orientation agricole (PLOA), propose d'autoriser, sous certaines conditions, l'utilisation des huiles végétales pures comme carburant en exonération de TIPP.

Le texte du projet de loi d'orientation agricole, à l'issue des débats à l'Assemblée nationale et au Sénat, réserve toutefois cette possibilité aux seules huiles végétales pures utilisées comme carburant agricole par les exploitants ayant produit les plantes dont l'huile est issue.

A compter du 1^{er} janvier 2007 l'utilisation d'huiles végétales pures comme carburant agricole sera autorisée. Au vu des expériences réalisées en France et à l'étranger un décret précisera les modalités de production, de commercialisation et d'utilisation de ces huiles végétales pures pour les cas où elles sont compatibles avec les types de moteurs et les exigences en matière d'émission.

Utilisation des huiles végétales pures ou en mélange comme carburants

L'utilisation des huiles végétales pures ou en mélange comme carburants est interdite

Les huiles végétales pures ne sont pas reprises par l'arrêté du 22/12/78 modifié qui fixe la liste des carburants autorisés au regard des dispositions de l'article 265 ter du code des douanes. L'usage de ce produit pur à la carburation, même dans des engins agricoles et sur le site de l'exploitation agricole, est donc interdit.

L'utilisation de ce produit en mélange avec le gazole est également interdite. En effet, si la réglementation française permet le mélange de biocarburants issus d'huiles végétales dans le gazole, elle réserve cette possibilité exclusivement aux esters méthyliques d'huile végétale (EMHV) répondant à des caractéristiques définies par une norme européenne (Norme EN 14214) dans la limite de 5 % en volume (arrêté du 23 décembre 1999 modifié). De même, s'agissant du fioul domestique, seule l'incorporation d'EMHV est autorisée (arrêté du 28 août 1997).

L'utilisation d'huiles végétales comme carburant rend la TIPP exigible

L'article 265-3 du code des douanes qui reprend le principe communautaire d'équivalence prévoit que « *Tout produit destiné à être utilisé, mis en vente ou utilisé comme carburant pour moteur ou comme additif ou en vue d'accroître le volume final des carburants pour moteur est assujéti à la taxe intérieure de consommation au taux applicable au carburant dans lequel il est incorporé ou auquel il se substitue* ».

Dès lors toute utilisation d'huiles végétales pures à un usage carburant est taxable au taux du carburant équivalent, en l'occurrence le gazole ou le fioul domestique.

Les constructeurs automobiles sont défavorables à l'utilisation directe d'huiles végétales pures dans les moteurs d'automobile

Les constructeurs automobile sont défavorables à l'utilisation directe d'huiles végétales pures dans les moteurs d'automobile, celles-ci ne répondant pas aux spécifications qui permettent aux moteurs Diesel de respecter les très bas niveaux d'émissions polluantes imposée par les normes européennes ; ils pourraient ne pas maintenir leurs garanties si de tels produits étaient utilisés.

Des évolutions législatives sont en cours

Pour des raisons d'efficacité agricole et pour privilégier les circuits courts, le projet de loi d'orientation agricole (PLOA), propose d'autoriser, sous certaines conditions, l'utilisation des huiles végétales pures comme carburant en exonération de TIPP.

Le texte du projet de loi d'orientation agricole, à l'issue des débats à l'Assemblée nationale et au Sénat, réserve toutefois cette possibilité aux seules huiles végétales pures utilisées comme carburant agricole par les exploitants ayant produit les plantes dont l'huile est issue.

A compter du 1^{er} janvier 2007 l'utilisation d'huiles végétales pures comme carburant agricole sera autorisée. Au vu des expériences réalisées en France et à l'étranger un décret précisera les modalités de production, de commercialisation et d'utilisation de ces huiles végétales pures pour les cas où elles sont compatibles avec les types de moteurs et les exigences en matière d'émission.

Le dispositif fiscal de soutien aux biocarburants

Le dispositif fiscal de soutien aux biocarburants est actuellement composé de deux instruments :

- des agréments d'unités de production donnant droit à une défiscalisation partielle de TIPP lors de la mise à la consommation des biocarburants (de 25 €/hl pour les EMHV incorporés dans le gazole et 33 €/hl pour l'éthanol et pour l'ETBE incorporés dans les essences),
- une TGAP (instituée depuis le 1er janvier 2005) portant sur les distributeurs de carburants pour les inciter à incorporer des volumes de biocarburants dans les carburants fossiles qu'ils mettent à la consommation.

Si le premier dispositif pèse directement sur le budget de l'Etat (dépense fiscale correspondant à la moindre rentrée de TIPP), le deuxième dispositif pèse sur les distributeurs de carburants (grande distribution et pétroliers) qui n'incorporent pas suffisamment de biocarburants et qui le répercutent aux consommateurs dans le prix à la pompe. Cependant cette taxe n'a pas pour but d'être payée mais de faire que chaque distributeur atteigne les objectifs d'incorporation annuels fixés dans la loi.

La dépense fiscale (liée à la réduction de TIPP) correspond à environ 180 M€ pour un taux d'incorporation effectif de 1% de biocarburants en valeur énergétique dans les carburants fossiles. Les objectifs d'incorporation annoncés par Dominique de Villepin et inscrites dans la loi d'orientation agricole, prévoient une incorporation de 5,75% à l'horizon 2008, soit une dépense fiscale de près 1 Md€, avec un passage à 7% en 2010 et 10% en 2015.

Ces chiffres s'entendent à taux de défiscalisation inchangés : ces taux dépendent du prix du baril et de la compétitivité des biocarburants ; ils pourront donc à nouveau varier à l'avenir en fonction de ces paramètres.

Enfin il n'existe pas d'aide directe aux usines (notamment aux investissements) mais, comme détaillé précédemment, un agrément donnant droit à réduction de TIPP sur le produit fabriqué ce qui permet aux usines de pouvoir le vendre à un prix couvrant leurs coûts de production.

Le dispositif fiscal de soutien aux biocarburants

Le dispositif fiscal de soutien aux biocarburants est actuellement composé de deux instruments :

- des agréments d'unités de production donnant droit à une défiscalisation partielle de TIPP lors de la mise à la consommation des biocarburants (de 25 €/hl pour les EMHV incorporés dans le gazole et 33 €/hl pour l'éthanol et pour l'ETBE incorporés dans les essences),
- une TGAP (instituée depuis le 1er janvier 2005) portant sur les distributeurs de carburants pour les inciter à incorporer des volumes de biocarburants dans les carburants fossiles qu'ils mettent à la consommation.

Si le premier dispositif pèse directement sur le budget de l'Etat (dépense fiscale correspondant à la moindre rentrée de TIPP), le deuxième dispositif pèse sur les distributeurs de carburants (grande distribution et pétroliers) qui n'incorporent pas suffisamment de biocarburants et qui le répercutent aux consommateurs dans le prix à la pompe. Cependant cette taxe n'a pas pour but d'être payée mais de faire que chaque distributeur atteigne les objectifs d'incorporation annuels fixés dans la loi.

La dépense fiscale (liée à la réduction de TIPP) correspond à environ 180 M€ pour un taux d'incorporation effectif de 1% de biocarburants en valeur énergétique dans les carburants fossiles. Les objectifs d'incorporation annoncés par Dominique de Villepin et inscrites dans la loi d'orientation agricole, prévoient une incorporation de 5,75% à l'horizon 2008, soit une dépense fiscale de près 1 Md€, avec un passage à 7% en 2010 et 10% en 2015.

Ces chiffres s'entendent à taux de défiscalisation inchangés : ces taux dépendent du prix du baril et de la compétitivité des biocarburants ; ils pourront donc à nouveau varier à l'avenir en fonction de ces paramètres.

Enfin il n'existe pas d'aide directe aux usines (notamment aux investissements) mais, comme détaillé précédemment, un agrément donnant droit à réduction de TIPP sur le produit fabriqué ce qui permet aux usines de pouvoir le vendre à un prix couvrant leurs coûts de production.



Glossaire sur les biocarburants

	Filière	Définition	Défiscalisation
EMHV	Gazole	<p>Esters méthyliques d'huiles végétales Par une opération de transestérification avec du méthanol, l'huile végétale (principalement du colza en France) est transformée en EMHV qui doit répondre à la norme EN 14214. 1 tonne huile + 0,1 tonne méthanol => 1 tonne EMHV + 0,1 tonne glycérine L'EMHV est utilisé sous deux formes en France :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une incorporation faible banalisée (de l'ordre de 5% en volume) dans le gazole, conformément à l'arrêté du 23 décembre 1999 modifié relatif aux caractéristiques du gazole et du gazole grand froid. - Une incorporation bien plus élevée (30% en général), pour utilisation dans des flottes urbaines spécifiques autorisées par dérogation. 	LFI 2005 : 33€/hl PLF 2006 : 25€/hl
EEHV	Gazole	<p>Ester éthylique d'huiles végétales Obtenu en remplaçant le méthanol par de l'éthanol dans le processus de fabrication. Procédé innovant en attente de développement industriel.</p>	Proposition envisagée : 28€/hl
EMHA	Gazole	<p>Ester méthylique d'huile animale Obtenu en remplaçant l'huile végétale par de l'huile issue des graisses animales (filière équarrissage). Filière industrielle inexistante en France, mais déjà présente dans certains pays européens.</p>	Proposition envisagée : 25€/hl
Biogazole de synthèse	Gazole	<p>« procédé NextBTL® » Procédé développé par la société finlandaise Neste Oil et faisant l'objet d'un partenariat de développement avec Total. Ce biogazole est obtenu par hydrotraitement, à partir d'une gamme variée d'huiles végétales et de graisses animales. Il peut être utilisé directement et sans limite dans la filière gazole.</p>	Proposition envisagée : 25€/hl
BTL	Gazole	<p>« Biomass to liquid » Transformation de la biomasse grâce à un procédé de gazéification qui s'adapte à une grande variété de biomasse (bois, paille...) puis conversion de ce gaz de synthèse en hydrocarbures de type gazole (procédé Fischer-Tropsch) bien adaptés aux exigences des moteurs diesel. Cependant la production de BTL reste sujette à l'optimisation des processus de fabrication et à leur faisabilité technico-économique. Ceci malgré le faible coût de la matière première.</p>	

	Filière	Définition	Défiscalisation
ETBE	Essence	Ethyl tertio butyle éther Produit résultant de la synthèse de l'éthanol avec l'isobutène (une base pétrolière issue des raffineries). L'ETBE contient 49,75% en masse (47% en volume) d'éthanol. L'ETBE peut être incorporé de manière banalisée jusqu'à 15% en volume dans l'essence conformément à l'arrêté du 23 décembre 1999 modifié relatif aux caractéristiques des supercarburants sans plomb.	LFI 2005 : 38€/hl PLF 2006 : 33€/hl
E85	Essence	Le E85 est un mélange contenant 85% d'éthanol et 15% d'essence en volume. Il est en cours de normalisation au niveau européen. C'est la filière carburant privilégiée actuellement par le Brésil.	
Flex-fuel	Essence	Il s'agit d'une technologie moteur permettant de rouler indifféremment avec toutes les concentrations d'éthanol comprises entre 0 et 85% grâce à des capteurs qui permettent de réguler la carburation.	
PCI		Pouvoir calorifique inférieur Paramètre caractéristique de chaque carburant, cette grandeur - exprimée en kJ/l (PCI volumique) ou en kj/kg (PCI massique) -, caractérise la quantité d'énergie fournie par le carburant considéré.	