



N° 1958

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUINZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 22 mai 2019.

PROPOSITION DE LOI

visant à favoriser le développement du bioéthanol,

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par Mesdames et Messieurs

Grégory BESSON-MOREAU, Franck MARLIN, Éric GIRARDIN, Jean-Baptiste MOREAU, Jean-Louis TOURAINE, Louis ALIOT, Patrick VIGNAL, Pascal BRINDEAU, Jean-Pierre PONT, Fabien GOUTTEFARDE, Benoit POTTERIE, Stéphane TESTÉ, Ludovic MENDES, Barbara BESSOT BALLOT, Sophie BEAUDOUIN-HUBIÈRE, Rodrigue KOKOUENDO, Typhanie DEGOIS, Danielle BRULEBOIS, Philippe HUPPÉ, Julien BOROWCZYK, Séverine GIPSON, Maina SAGE, Bernard DEFLESSELLES, Guy BRICOUT, Stéphane DEMILLY, Claire O'PETIT, Mansour KAMARDINE, Nicole SANQUER, Jean-Luc REITZER, Annie CHAPELIER, Fabien LAINÉ, Nicolas DUPONT-AIGNAN, Carole BUREAU-BONNARD, Lise MAGNIER, Laure de LA RAUDIÈRE, Laurence VANCEUNEBROCK-MIALON, Anne-Laure CATTELOT, Paul CHRISTOPHE, Nicolas FORISSIER, Laurent FURST, Nicole LE PEIH, Jacques MARILOSSIAN,

députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Dans le prolongement des engagements pris par la COP 21, l'actuel Gouvernement s'est engagé dans la transition écologique. Le développement des biocarburants issus de productions locales peut participer à cette transition. Il constitue une alternative efficace avec un double effet bénéfique pour l'environnement (réduction des émissions de gaz à effet de serre) et pour les automobilistes qui verraient leur budget carburant réduit. Le développement du bioéthanol français est donc une formidable opportunité à saisir. Cela permet de répondre efficacement à la hausse des prix du carburant, de favoriser la transition écologique vers une mobilité bas carbone et accessible et d'assurer le développement d'une filière ambitieuse, solide et enracinée dans ses territoires. Le bioéthanol est le carburant d'une mobilité durable et d'origine France.

Le 23 octobre dernier le ministre d'État, ministre de la transition écologique solidaire a rappelé le souhait du Gouvernement qu'à terme « *les carburants d'origine agricole soient fabriqués à partir de notre ressource, française et européenne, issue plutôt des céréales ou des betteraves par exemple* ».

Il est essentiel d'assurer la transition dans les meilleures conditions, il en va de la souveraineté énergétique de notre pays et de l'Europe. Le développement du biocarburant nous permettrait de diminuer notre dépendance aux puissances étrangères, fournisseurs de pétrole. Il aurait également pour intérêt de limiter le recours à des biocarburants issus de l'huile de palme, incorporés aujourd'hui dans le gazole ou l'essence, qui entraînent une déforestation massive et une surexploitation des terres agricoles.

Notre pays dispose de la ressource nécessaire. La France est la première puissance agricole européenne, tandis que la filière betterave/sucre, à la suite de la levée des quotas sucriers européens en 2017, est en difficulté avec un cours du sucre au plus bas depuis dix ans. La filière betteravière offre des performances environnementales intéressantes, en ce sens qu'elle réduit son utilisation de pesticides. De même, les filières céréales ont réduit leur utilisation de produits de protection des plantes. Nous avons les moyens et le devoir aujourd'hui d'œuvrer à la transition écologique et de venir en aide à cette filière du bioéthanol. Les territoires ruraux ont un rôle à jouer dans la transition écologique, et énergétique.

Les ventes de bioéthanol sont en plein essor depuis quelques mois. Le bioéthanol contient entre 65 % et 85 % de bioéthanol, mélangé à de l'essence sans plomb 95. Introduit en 2007 sur le marché français, le bioéthanol utilisé est produit en France à partir de betteraves, de céréales et de résidus sucriers et amidonniers.

Cette croissance a été favorisée par la hausse des prix du gazole et de l'essence et le déploiement des boîtiers homologués par l'État pour convertir sa voiture essence au bioéthanol. L'arrêté du 30 novembre 2017 a fixé les conditions d'homologation et d'installation des dispositifs de conversion des véhicules à motorisation essence en motorisation à carburant modulable essence – bioéthanol. Le succès de ces boîtiers est réel, car aujourd'hui, jusqu'à quatre mois d'attente sont nécessaires pour se voir installer un tel boîtier sur son véhicule. Le coût du boîtier, installation comprise, peut s'avérer élevé mais il est très vite rentabilisé et l'investissement peut être amorti à moyen terme (moins de deux ans en moyenne).

Le bioéthanol est très avantageux ; le bioéthanol coûte en moyenne environ 0,60 € par litre (prix environ trois fois inférieur à l'essence ou au diesel classique) est fabriqué à base de betterave sucrière. Il offre également une réduction significative des émissions de CO₂, de près de 70 % par rapport à l'essence fossile.

Beaucoup moins cher et moins polluant, le bioéthanol séduit de plus en plus. Il importe, dès lors, de développer la filière pour répondre à une demande croissante.

Le levier à actionner pour accompagner cette croissance est le pourcentage cible d'énergie renouvelable dans les essences défini pour chaque année dans l'article 266 *quindecies* du code des douanes, sans s'arrêter à la limitation à 7 % du taux d'incorporation qui ne concerne que les plantes utilisées directement pour produire des biocarburants.

En effet, la directive (UE) 2015/1513 du 9 septembre 2015 sur la qualité de l'essence et des carburants diesel modifiant la directive 2009/28/CE relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables instaure une limite d'incorporation de 7 % de biocarburants conventionnels pour contribuer à la réalisation des objectifs de la directive sur les énergies renouvelables pour la consommation finale d'énergie de l'État membre à l'horizon 2020.

Cette limite a été transposée dans l'article 266 *quindecies* du code des douanes qui définit le tarif de la taxe et les pourcentages nationaux cibles d'incorporation d'énergie renouvelable dans les transports, notamment pour les matières premières, céréales et autres plantes riches en amidon, sucrières ou oléagineuses et autres produits issus des cultures principales de terres agricoles.

Cette limitation, inscrite dans le droit communautaire, n'empêche pas, pour autant, un État membre de développer davantage sa filière grâce aux résidus de la transformation des plantes en sucre et en amidon.

Aussi, afin d'inciter le développement de la filière de production de bioéthanol d'origine agricole, l'article 266 *quindecies* du code des douanes est modifié pour que le taux d'incorporation visé, augmente progressivement jusqu'à 9,8 % en 2022. Le taux d'incorporation de bioéthanol de résidus sucriers et amidonniers est augmenté à due proportion jusqu'à 2 % en 2022 (article 1^{er}).

L'attrait pour le bioéthanol est indéniable, il appartient désormais aux autorités d'inciter à renforcer le maillage des stations-service délivrant le bioéthanol. En effet, le nombre de pompes progresse mais reste insuffisant. Aujourd'hui environ un peu plus d'une station-service sur dix est équipée ; il faut renforcer le maillage. Ce déploiement peut se faire aisément par le remplacement de pompes de diesel ou sans plomb 95 par du bioéthanol, opération assez simple techniquement. C'est pourquoi je propose une trajectoire croissante sur le taux de stations-service équipées d'un distributeur de bioéthanol pour atteindre 40 % au 31 décembre 2022 (article 2).

Le développement de ces infrastructures ne pourra pas se faire sans l'aide des constructeurs automobiles qui ont un rôle à jouer dans la transition écologique. Ils doivent renforcer leur offre de véhicules équipés d'une motorisation hybride (essence-électrique) fonctionnant au bioéthanol (article 3).

Le développement du bioéthanol va dans la direction recherchée par le Gouvernement de tendre vers des véhicules moins polluants. Le véhicule hybride électrique/bioéthanol aurait alors tout son sens. Il fonctionnerait d'un côté grâce à une électricité verte mais aussi au moyen d'un carburant vert, un mix gagnant-gagnant pour le consommateur et la planète.

C'est en agissant au plus près de nos concitoyens que nous leur permettrons de jouer un rôle actif dans la transition écologique.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

① L'article 266 *quindecies* du code des douanes est ainsi modifié :

② 1° Le tableau du second alinéa du IV est ainsi rédigé :

③

«

Année	2019	2020	2021	À compter de 2022
Tarif (€/hL)	98	101	101	101
Pourcentage cible des gazoles	7,9 %	8 %	8 %	8 %
Pourcentage cible des essences	7,9 %	8,6 %	9,2 %	9,8 %

» ;

④ 2° Le tableau du deuxième alinéa du C du V est ainsi rédigé :

⑤

«

Année	2019	2020	2021	À compter de 2022
Catégorie de matières premières	Seuil au-delà duquel la part de l'énergie issue de l'ensemble des matières premières de la catégorie n'est pas prise en compte			
1. Céréales et autres plantes riches en amidon, sucrières ou oléagineuses et autres produits issus des cultures principales des terres agricoles principalement utilisées à des fins de production d'énergie, y compris les coproduits et résidus issus de la transformation de ces céréales, plantes et produits, autres que les matières mentionnées à l'annexe IX de la directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 précitée.	7 %	7 %	7 %	7 %

Année	2019	2020	2021	À compter de 2022
Catégorie de matières premières	Seuil au-delà duquel la part de l'énergie issue de l'ensemble des matières premières de la catégorie n'est pas prise en compte			
2. Égouts pauvres issus des plantes sucrières et obtenus après deux extractions sucrières, à hauteur de 45 % de leur contenu énergétique, et amidons résiduels issus de plantes riches en amidon, en fin de processus de transformation de l'amidon.	0,2 %	0,8 %	1,4 %	2 %
3. Tallol et brai de tallol.	0,6 %	0,6 %	0,6 %	0,6 %
4. Matières mentionnées à la partie B de l'annexe IX de la directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 précitée.	0,9 %	0,9 %	0,9 %	0,9 %

».

Article 2

Les réseaux d'enseigne de stations-services, pour la partie constituée par les stations-service distribuant plus de 500 mètres cubes de produits pétroliers par an, proposent du carburant bioéthanol dans au moins 25 % du réseau au 31 décembre 2020, au moins 30 % du réseau au 31 décembre 2021 et au moins 40 % au 31 décembre 2022. Chaque réseau rapporte ce pourcentage chaque année auprès du ministre chargé de l'énergie qui le publie.

Article 3

À compter du 31 décembre 2022, les constructeurs qui commercialisent sur le territoire français des véhicules et engins roulants à motorisation hybride essence proposent au moins un modèle de motorisation hybride à carburant modulable fonctionnant au bioéthanol.

