

ASSEMBLÉE NATIONALE

2 avril 2015

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE - (N° 2611)

Tombé

AMENDEMENT

N° 18

présenté par
M. Plisson, rapporteur

ARTICLE 11

I. - À l'alinéa 4, supprimer les mots :

« conventionnels et des objectifs complémentaires d'incorporation de biocarburants »

II. - En conséquence, à l'alinéa 6, supprimer les mots :

« des biocarburants conventionnels et ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les négociations se poursuivent, au niveau européen, sur la fixation des niveaux que doivent représenter à terme les « biocarburants » dans la consommation finale d'énergie dans les transports.

En juin 2014, les Gouvernements des États membres ont marqué leur accord pour que 7 % de la consommation finale d'énergie dans les transports en 2020 soit constitué par les « biocarburants de première génération », produits à partir de céréales ou de plantes sucrières et oléagineuses (la Commission européenne avait proposé que la part de ces biocarburants agricoles soit plafonnée à 5 %) – et qu'il serait donc plus approprié de désigner comme « agrocarburants ».

D'autre part, l'accord au niveau du Conseil des ministres ne prévoit qu'une incitation à la transition vers les « biocarburants » de deuxième et troisième génération, dits « biocarburants avancés », au lieu de fixer pour ces carburants un objectif chiffré contraignant.

Au Parlement européen, la commission de l'environnement, moins favorable aux « biocarburants » de première génération, s'est prononcée il y a quelques semaines (le 24 février 2015) pour que leur part ne dépasse pas 6 % de la consommation finale dans les transports, et a défini un objectif chiffré pour que les « biocarburants avancés » représentent au moins 1,25 % de cette consommation. La date de l'examen par le Parlement européen en séance plénière n'est pas encore fixée.

Le projet de loi dans sa rédaction issue des travaux de l'Assemblée nationale prévoyait que la programmation pluriannuelle de l'énergie fixe « un objectif d'incorporation de biocarburants

avancés dans la consommation finale d'énergie dans le secteur des transports », afin d'encourager concrètement le développement de la recherche et de la production de ces carburants innovants, qui peuvent être produits notamment à partir des déchets ou des algues.

Mais le Sénat a modifié cette rédaction, pour que la PPE fixe « des objectifs annuels d'incorporation de biocarburants conventionnels et des objectifs complémentaires d'incorporation de biocarburants avancés ». Cette distinction entre « objectifs » et « objectifs complémentaires » peut laisser penser que les deux types de biocarburants vont bénéficier d'un soutien équivalent, voire que les biocarburants agricoles vont constituer un outil essentiel, les biocarburants avancés ne représentant qu'un outil « complémentaire ».

Or les « biocarburants » de première génération soulèvent, au moins depuis l'examen de la loi Grenelle 1, des controverses, car d'une part, ils nécessitent de recourir à des terres agricoles et pose donc un problème d'affectation des sols, et d'autre part, le bilan carbone de leur production est loin d'être avantageux.

C'est au niveau de l'Union européenne que sera fixée la part maximale de ces « biocarburants » de première génération. Il s'agira d'un plafond. En revanche, si la commission de l'environnement du Parlement européen obtient gain de cause, un « plancher » sera fixé pour la part des biocarburants avancés, et chaque État membre sera donc libre de se fixer un objectif plus ambitieux pour favoriser le développement de ce second type de biocarburants. La loi sur la transition énergétique doit correspondre à une démarche volontariste en faveur des biocarburants non issus de terres agricoles, avec une remise en question du soutien apporté jusqu'à présent par la France au développement des « agrocarburants ».