



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

biocarburants

Question écrite n° 106015

Texte de la question

M. Jean-Paul Anciaux appelle l'attention de M. le ministre de l'agriculture et de la pêche sur les interrogations de certaines organisations professionnelles agricoles autour des biocarburants et de l'éthanol en particulier. Aujourd'hui, le Gouvernement s'engagerait à maintenir cette défiscalisation durant au moins six ans. Lorsque l'on examine le bilan énergétique des filières éthanol, la question économique rejoint la question écologique. En effet, le bioéthanol produit à partir de blé ou de betterave est le biocarburant qui consomme le plus de carburant fossile pour sa fabrication, à tel point que la production nette d'un hectare de blé est proche de zéro. Les rendements de betterave sont légèrement meilleurs, mais ils n'ont rien à voir avec la canne à sucre qui est presque deux fois plus compétitive, que ce soit par son coût de revient ou par son rendement énergétique net. Cela implique qu'à chaque augmentation de pétrole, l'écart de compétitivité entre l'éthanol de canne à sucre et nos éthanol métropolitains ne fera que se creuser. La pertinence du flex fuel suppose donc d'importer l'éthanol des pays producteurs de canne. Il lui demande de lui faire connaître sa position à ce sujet.

Texte de la réponse

La production de biocarburants en France contribue à la réduction de notre dépendance énergétique, à la limitation des émissions de gaz à effet de serre et à l'ouverture de nouveaux marchés pour l'agriculture. Le plan biocarburants adopté par le Gouvernement en 2005 prévoit un développement équilibré des filières de production des « agricarburants » et en particulier de l'éthanol. Ces cultures permettent de conforter le revenu des agriculteurs, notamment lorsqu'elles sont pratiquées sur des terres mises en jachère au sens de la PAC. En 2006, près de 20 000 hectares de blé et 23 000 hectares de betteraves sont mobilisés par la production d'éthanol. L'objectif de 7 % d'incorporation d'éthanol dans les essences consommées en France en 2010 correspond à environ 360 000 hectares de céréales et de betteraves, soit moins de 4 % de la superficie totale actuellement consacrée à ces cultures. Il convient par ailleurs de souligner que la réalisation de l'objectif d'incorporation d'éthanol retenu pour 2010 s'accompagnera de la production de près de 175 000 tonnes de pulpe de betteraves et de 700 000 tonnes de drêches de céréales destinées à l'alimentation animale, la filière biodiesel produisant à cette même date un volume estimé à plus de 3 millions de tonnes de tourteaux. En termes de bilan énergétique, le rendement (énergie produite/énergie fossile utilisée) est de 2 pour la filière éthanol à partir de blé ou de betterave, à comparer avec celui des filières essences de 0,87. En fonction des cultures et des rendements considérés, chaque hectare consacré aux biocarburants permet d'obtenir de 1 à 2 tonnes équivalent pétrole (tep) d'énergie nette disponible, déduction faite de tous les besoins énergétiques liés à la production. Actuellement, l'éthanol brésilien bénéficie de coûts de production plus bas que l'éthanol européen. Cela s'explique par l'antériorité du développement de cette filière mais aussi par les conditions sociales et environnementales dont les standards ne sont pas comparables avec les standards européens. Cela justifie le maintien d'un droit de douane élevé pour les importations dans l'Union européenne. Avec ce droit de douane, les prix européens de l'éthanol sont compétitifs avec les prix brésiliens rendus Europe. Pour l'avenir l'écart entre les productions européennes et brésiliennes doit toutefois se réduire : les dépenses énergétiques brésiliennes doivent être augmentées des dépenses de transport d'exportation ; le remplacement d'une coupe manuelle de la

canne au Brésil par une récolte mécanisée augmentera les dépenses d'énergies ; la hausse du coût de l'énergie incite les producteurs européens à réduire leurs dépenses énergétiques, ce qui n'était plus le cas depuis le contre-choc pétrolier ; la construction d'unités modernes de taille optimisée va permettre d'apporter des économies d'échelle et d'améliorer les performances européennes. Enfin, si l'Europe se reposait sur des importations, cela la priverait des avancées technologiques qui ne vont pas manquer dans les temps à venir. Le développement des véhicules « flex fuel » sur la base d'un éthanol européen semble donc totalement pertinent pour à la fois réduire nos émissions de gaz à effet de serre et améliorer notre autonomie énergétique, tout en procurant à la nation une création supplémentaire de valeur ajoutée et aux agriculteurs un revenu appréciable.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Paul Anciaux](#)

Circonscription : Saône-et-Loire (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 106015

Rubrique : Énergie et carburants

Ministère interrogé : agriculture et pêche

Ministère attributaire : agriculture et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 3 octobre 2006, page 10208

Réponse publiée le : 5 décembre 2006, page 12705