



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

agrocarburants

Question écrite n° 29390

Texte de la question

M. Olivier Jardé attire l'attention de M. le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, sur l'avenir des biocarburants. Les plans français et communautaire de développement des biocarburants ne porteront atteinte ni à la satisfaction des besoins alimentaires en Europe, ni même à notre vocation exportatrice de céréales vers les pays tiers. En effet, les objectifs français de 2015, soit 10 % d'incorporation dans les essences et le gazole mobiliseront environ 2,5 millions d'ha, alors que la surface nationale cultivée est de 14 millions d'ha et la SAU supérieure à 27 millions d'ha. La jachère constitue déjà une réserve de surfaces immédiatement mobilisables de 1,2 million d'ha. De même, au niveau communautaire, les besoins sont évalués à 9-12 millions d'ha pour satisfaire l'objectif de 5,75 % en 2010, sachant que les terres arables représentent 100 millions d'ha dans l'UE dont 11 millions d'ha en jachères. L'octroi des aides directes aux producteurs dans le cadre de la PAC est soumis au respect de la réglementation en matière d'environnement, de santé publique, de santé des végétaux ainsi que des « bonnes conditions agricoles et environnementales », en particulier pour la protection des sols. Par ailleurs, les progrès réalisés dans les domaines agronomiques et variétal permettent d'améliorer ces pratiques continuellement. L'engagement du monde agricole dans le domaine de l'environnement et dans l'optimisation des intrants est déjà ancien : les quantités d'engrais épandues en France ont baissé de 20 % en 10 ans. Enfin, l'obligation communautaire de maintenir une certaine proportion de terres en pâturages permanents dans chaque État membre permet d'éviter une réduction majeure des stocks de carbone par le changement d'affectation des terres. L'évaluation de la réduction des émissions de gaz à effet de serre par l'utilisation des biocarburants doit s'appuyer sur des études objectives et reconnues. L'étude réalisée par l'ADEME / DIREM en 2002 a démontré l'intérêt environnemental des biocarburants par l'analyse du cycle de vie du champ à la roue réalisée en France pour chaque filière, à savoir une réduction des émissions de gaz à effet de serre de trois quarts par l'utilisation du biodiesel (EMHV) ou de l'éthanol pur et un ratio entre l'énergie restituée et l'énergie non renouvelable mobilisée de 3 pour le biodiesel (issu de colza), 2 pour le bioéthanol (issu de céréales ou de betteraves), contre 0,873 pour l'essence. Depuis janvier 2007, les charges liées à l'énergie ont explosé (+ 60 % sur le carburant, + 70 % pour le fioul lourd, + 50 % sur les engrais). Or, l'agriculture reste l'un des seuls secteurs économiques qui n'a pas la possibilité de répercuter la hausse de son coût de production sur son prix de vente. L'impact de la hausse du carburant ne se réduit pas à la seule question des carburants ; c'est le coût des intrants dérivés du pétrole (engrais, plastiques...) qui est en cause. Conjugué à la hausse de l'alimentation animale, cet alourdissement des charges compromet gravement le revenu de nombreux secteurs de production. La fédération départementale des syndicats d'exploitants agricoles souhaite donc une adaptation de la mise en place d'un carburant professionnel, l'introduction de diagnostics énergétiques, l'encouragement à l'autonomie énergétique des exploitations, la diversification des sources d'approvisionnement pour adapter durablement le potentiel de production agricole à la nouvelle donne énergétique. Il souhaite donc connaître la position du Gouvernement quant aux revendications de la fédération qu'il soutient et à l'avenir des biocarburants.

Texte de la réponse

Le plan de développement des biocarburants mis en oeuvre en France, de façon accélérée depuis 2005, répond originellement à trois finalités : la réduction de la dépendance énergétique de la France, la diminution de ses émissions de gaz à effet de serre et le soutien à son agriculture. Il représente aujourd'hui en France 26 000 emplois, 2 milliards d'euros d'investissements, bientôt 3 millions de tonnes équivalent pétrole par an que la France n'aura plus à importer soit 3 milliards d'euros dans la balance commerciale. Toutefois, des interrogations sur le bénéfice énergétique et environnemental des biocarburants de 1^{re} génération ont été soulevées lors du Grenelle de l'environnement. C'est pour cette raison qu'une étude a été confiée à l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie. Les premiers résultats de ses travaux ont été publiés à la fin du mois de juin. Ils confirment que les biocarburants produits en France aujourd'hui, moyennant le respect de contraintes environnementales strictes pour leur production, sont énergétiquement efficaces et permettent des économies de Co₂, dès lors qu'ils ne représentent qu'une part marginale des surfaces agricoles utiles. Ce sont au moins 35 % de gaz à effet de serre qui sont émis en moins lorsque sont consommés des biocarburants plutôt que de l'essence ou du diesel d'origine fossile. Il n'est donc pas question de remettre en cause les investissements importants effectués par les coopératives et les industriels pour atteindre l'objectif de 7 % en 2010. Le plan adopté par le précédent Gouvernement prévoit une montée en charge progressive des biocarburants. Les biocarburants ne doivent être soutenus que s'ils sont durables - c'est-à-dire s'ils respectent des critères environnementaux ou sociaux précisément définis comme leur impact sur les sols ou sur la biodiversité - et que si le risque de concurrence avec les besoins pour l'alimentation est strictement contenu. C'est la raison pour laquelle il n'est ni prévu de remettre en cause ce qui a été construit, ni nécessaire d'augmenter encore les capacités de production de biocarburants de la génération. Il faut par ailleurs stimuler la recherche sur les biocarburants de seconde génération qui n'utilisent pas de plantes comestibles et donc n'entrent pas en conflit avec nos usages alimentaires. C'est l'une des conclusions du Grenelle de l'environnement. C'est pourquoi il a été décidé d'accentuer significativement l'effort de recherche sur ces filières innovantes : le 1^{er} pilote de seconde génération par voie biochimique a été lancé, avec un important soutien public en septembre 2008. Le fonds démonstrateur abondera prochainement au financement d'un démonstrateur par voie thermochimique. C'est cette position, attentive à la durabilité des biocarburants et prudente en matière de concurrence avec les besoins alimentaires, que porte la France dans les débats intenses qui se déroulent au sein de l'Union européenne pour déterminer les objectifs que les États européens doivent se fixer dans le développement des biocarburants.

Données clés

Auteur : [M. Olivier Jardé](#)

Circonscription : Somme (2^e circonscription) - Nouveau Centre

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 29390

Rubrique : Énergie et carburants

Ministère interrogé : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Ministère attributaire : Écologie, énergie, développement durable et aménagement du territoire

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 12 août 2008, page 6872

Réponse publiée le : 4 novembre 2008, page 9559