ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

agrocarburants

Question écrite n° 6439

Texte de la question

M. Philippe Le Ray attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie sur les impacts des politiques de soutien aux agrocarburants. Les différentes mesures mises en oeuvre depuis des années ont des conséquences très fortes sur le droit à l'alimentation des populations du sud et contribuent à la volatilité des prix des denrées alimentaires, ainsi qu'au phénomène d'accaparement des terres. Aussi, il lui demande si le Gouvernement compte supprimer les objectifs d'incorporation d'énergie renouvelable dans le secteur des transports au niveau européen et renoncer à en définir de nouveau tant que la recherche ne popose pas d'agrocarburants n'ayant aucun impact environnemental et social.

Texte de la réponse

La France s'inscrit, en matière d'agrocarburants dans le cadre de la directive 2009/28/CE relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables et de la directive 2009/30/CE en ce qui concerne les spécifications relatives à l'essence, au carburant diesel et au gazole. Ces directives instaurent des critères conformes aux exigences du développement durable, dénommés « critères de durabilité », notamment pour les biocarburants et les bioliquides l'obligation de ne pas être produits à partir de terres riches en biodiversité (forêts primaires, prairies naturelles...) et de terres présentant un important stock de carbone (zones humides, zones forestières continues...). À ce jour, l'ensemble de ces mesures a été transposé en France. En France, le Plan national d'action en faveur des énergies renouvelables prévoit que les biocarburants apporteront la contribution la plus importante à l'objectif européen de 10 % d'énergies renouvelables dans les transports à l'horizon 2020. En effet, les alternatives, comme la pile à combustible ou le véhicule électrique, ne seront pas en mesure de contribuer significativement à cet objectif à court terme, en raison du stade trop peu avancé de leur développement. Après l'atteinte de cet objectif dans chacune des filières, les objectifs devraient être relevés progressivement avec le concours des biocarburants issus de déchets ou de résidus puis avec les biocarburants avancés. Pour cela, le Gouvernement a engagé des actions volontaristes. La recherche sur les biocarburants de deuxième et troisième génération est privilégiée parallèlement aux filières actuelles. En effet, les limites physiques et économiques de production des biocarburants de première génération, notamment en matière de rendement à l'hectare et de protection des débouchés alimentaires, conduisent les pouvoirs publics à soutenir la recherche et le développement sur les biocarburants avancés de deuxième et troisième génération. Les biocarburants de 2e génération utilisent l'intégralité de la lignocellulose des plantes ou de la biomasse (bois, paille, résidus agricoles et forestiers et cultures dédiées). Ces cultures dédiées n'entreront plus en concurrence directe avec les cultures vivrières. Les biocarburants de 3e génération seront issus des algues cultivées soit en milieu ouvert, soit en bioréacteur. Ces filières du futur se développent avec de nouveaux procédés industriels utilisant des sources de biomasse non destinées à l'alimentation humaine ou animale. Les biocarburants avancés n'ont pas encore atteint le stade industriel et sont encore au stade de la recherche et du développement. En France, les premières productions industrielles sont escomptées un peu avant la fin de la décennie. En outre, la Commission européenne travaille actuellement sur la mise à jour de ces directives, afin d'intégrer les effets du changement d'affectation des sols indirect (CASI). Pour tenir compte de ce phénomène,

et limiter les effets des politiques en faveur des biocarburants sur les prix des matières premières destinées à l'alimentation humaine, la commission propose de limiter la part des biocarburants issus de matières premières alimentaires. Or, ces dernières années, la volatilité des prix des denrées alimentaires a engendré une crise alimentaire qui a touché des millions de personnes. Dans son rapport sur la volatilité des prix et la sécurité alimentaire daté de juillet 2011 par le HLPE (High Level Panel of Expert, un groupe d'experts de haut niveau), la FAO (Food and agriculture organization of the united nations, en français, Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture), impute en premier lieu cette volatilité des prix à la spéculation sur les matières premières. Des bulles spéculatives se sont créées, engendrant les situations de faim que l'on a pu observer dans certains pays en voie de développement. Ces pays ont également une volatilité des prix internes qui ne dépend pas de l'international puisqu'elle se retrouve même lorsque les cours des denrées alimentaires sont stables. Toujours selon ce rapport, l'utilisation de la biomasse à des fins industrielles, telles que les biocarburants par exemple, doit être encadrée, afin de ne pas contribuer d'une part à la volatilité des prix mais aussi d'être écologiquement viable. Il est toutefois à noter, que les biocarburants produits en France sont historiquement les co-produits des tourteaux de colza utilisés pour nourrir les élevages. Ils sont apparus en 1973 à la suite de l'embargo sur le soja en provenance des États-Unis. La production française de colza, aujourd'hui largement tournée vers la production de biocarburants, permet à notre pays d'être suffisant à hauteur de 60 % en protéines selon les industriels du secteur. Ceci permet aux éleveurs une certaine indépendance en approvisionnement de nourriture animale. Dans les années 80, la surproduction agricole européenne a été visée à maintes reprises par la FAO, au motif qu'elle accentuait la faim dans le monde. La réforme de la politique agricole commune de 1992 a instauré des jachères en France pour limiter cette production. L'exploitation de ces jachères au profit des biocarburants a permis de conserver en France, une industrie agricole de premier plan qui emploie aujourd'hui plus de 40 000 personnes. De plus, ces agrocarburants produits en France n'ont pas été produits au détriment de denrées alimentaires.

Données clés

Auteur : M. Philippe Le Ray
Circonscription : Morbihan (2e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 6439
Rubrique : Énergie et carburants
Ministère interrogé : Écologie, développement durable et énergie
Ministère attributaire : Écologie, développement durable et énergie

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 9 octobre 2012, page 5454
Réponse publiée au JO le : 27 mai 2014, page 4275