

# **La question des biocarburants dans la nouvelle législation pour la promotion des énergies renouvelables**

## **Consultation publique – Avril-mai 2007 DG TREN – Commission européenne**

### **1. Comment concevoir un système de viabilité à long terme des biocarburants?**

La première chose est de s'assurer une bonne fois pour toutes des bilans énergétiques globaux des différentes filières déjà opérationnelles ou à venir. Une stratégie européenne en faveur des biocarburants devra également prendre en compte les spécificités de chaque pays membres de l'Union (climat, cultures agricoles disponibles, volume et type de carburant utilisés, etc...) afin d'assurer la cohérence des politiques nationales de développement des biocarburants.

Mettre en place un système de biocarburants pérennes et efficaces requerra donc de :

- définir une programmation pluriannuelle des surfaces plantées qui soit compatible avec les surfaces agricoles disponibles, la spécificité des cultures concernées (taux de rotation, besoin en eau, nature des sols requis...), la disponibilité des centres de transformation (capacité, proximité géographique...),
- s'assurer, du côté de l'offre constructeur, de la prise en compte des éventuelles contraintes techniques permettant une utilisation pérenne des biocarburants,
- mettre en place des forums d'échanges permanents entre les motoristes, les pétroliers, les représentants du monde agricole et les ONG de défense de l'environnement afin d'aller vers des pratiques durables en terme de production de biocarburants en Europe.

### **2. Comment surveiller l'incidence globale des biocarburants sur l'utilisation des terres?**

L'objectif de 10 % de biocarburants appelle deux types de remarques par rapport à l'utilisation des terres :

- d'un point de vu qualitatif :

Les cultures énergétiques sont souvent présentées comme des cultures intensives, fortement consommatrices d'intrants. Une approche cohérente d'évaluation de leur intérêt ne peut donc faire l'impasse d'un bilan énergétique global (énergie grise des engrais, consommations pour la production et la transformation...) ni d'un bilan environnemental (pesticides, OGM, biodiversité, pollution atmosphérique, CO<sub>2</sub>...) afin de privilégier les modes de production de biocarburants (itinéraires techniques) les plus compatibles avec le développement durable de l'agriculture.

- d'un point de vue quantitatif :

L'espace agricole diminue constamment, la SAFER estime la perte annuelle de surface agricole utile en France à 60 000 ha par an depuis les années 1980, par boisement, abandon des terres les moins productives, etc, mais essentiellement pour l'urbanisation et les usages de loisirs en secteur périurbain. Cette tendance paraît difficilement réversible dans notre agglomération en fort développement, même si des efforts importants de densité et d'économie d'espace sont programmés. Par ailleurs, l'émergence récente d'une demande forte de produits locaux permet d'espérer un développement conséquent de l'approvisionnement alimentaire en circuits courts, a priori positif dans un contexte d'augmentation inéluctable des coûts de transport, mais cet approvisionnement local nécessitera de conserver un potentiel important de terres fertiles à proximité des villes. Parallèlement, l'évolution vers des pratiques moins polluantes induit souvent une agriculture plus extensive, donc moins productive à surface équivalente.

Plus globalement, les principales hypothèses liés au changement climatique font craindre une raréfaction de la ressource en eau et du potentiel agronomique de la planète alors que la demande de biens alimentaires continuera de croître avec l'évolution de la population mondiale.

Pour ces multiples raisons, la ressource foncière et son potentiel agronomique deviendront probablement rares et stratégiques, et des priorités devront être fixées pour leur usage. Dans ce contexte il convient d'évaluer le rendement énergétique par ha pour chaque filière de biocarburant, afin d'orienter, notamment au travers de la politique agricole commune, les choix vers les filières les moins consommatrices d'espace agricole et de dimensionner la stratégie de développement des biocarburants en fonction des marges laissées par la priorité alimentaire.

Cette évaluation permettrait également de comparer les intérêts respectifs des filières énergétiques agricoles, notamment le rendement énergétique des cultures destinées à la production de biocarburants au regard des autres utilisations de la biomasse (déchets agricoles, bois, taillis à très courte rotation - TTCR, Miscanthus...) qui semblent plus performantes mais souvent limitées à des usages sédentaires (chauffage, co-génération...). Cette évaluation permettra de faire porter l'effort sur les secteurs où la substitution des produits pétroliers est la plus intéressante.

A l'échelle de Rennes Métropole, une première évaluation a déjà été réalisée pour voir quelle serait la superficie agricole nécessaire pour alimenter durablement la flotte des bus du réseau urbain avec un carburant de type Biodiesel B30. Dans ce cas très précis, cette évaluation, basée sur des plantations de colza, a montré que les cultures énergétiques permettant la production de biocarburants pouvaient être considérées comme une pratique viable sur le long terme compte tenu du pourcentage relativement modeste occupé par ces cultures (de l'ordre de 2 à 3 % des terres agricoles disponibles à ce jour sur le territoire de Rennes Métropole).

A noter que dans le cas du Biodiesel, le sous produit obtenu (tourteaux de colza dans le cas présent) est directement valorisable en alimentation animale, un produit qui répond aux besoins de l'élevage pratiqué dans le bassin rennais.

### **3. Comment encourager l'utilisation des biocarburants de deuxième génération?**

En appliquant une taxe spécifique aux biocarburants de 1<sup>ère</sup> génération, notamment pour ceux rentrant directement en concurrence avec l'alimentation (blé, betterave...). Cette taxe ainsi qu'un renforcement de la TIPP actuelle valable sur les produits pétroliers ordinaires pourraient entre autres servir au financement des programmes de R&D en faveur de ces biocarburants de 2<sup>ème</sup> génération.

### **4. Quelles sont les autres mesures nécessaires pour parvenir à une part de biocarburants de 10 %?**

A l'instar des énergies renouvelables utilisées dans l'habitat et le tertiaire pour couvrir une part significative des besoins résiduels en énergie, les biocarburants n'ont de sens que pour des modes de transports à très haut rendement énergétique. S'agissant des voitures particulières qui consomment la plus grosse part des carburants routiers, l'objectif des 130 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre voulu par la Commission européenne à l'horizon 2012 est une première étape vers une réglementation nécessairement très contraignante en la matière si l'on veut espérer atteindre cette part de 10%. A l'avenir, il faudra sans doute que cet objectif soit renforcé par des mesures participant à l'amélioration de la performance énergétique (limitation du poids des véhicules, limitation de la vitesse, performance énergétique des équipements de climatisation automobile, ...).

Pour parvenir à cet objectif, une autre piste serait d'encourager l'utilisation de biocarburants spécifiques (Biodiesel B30, B50, B100 ; E85 ; Biogaz...) pour alimenter les véhicules des flottes captives (entreprises, transport public...) dont le niveau de performance énergétique est à priori supérieur à la moyenne des véhicules particuliers commercialisés dans l'Union, ceci afin de rester cohérent avec l'observation faite précédemment.

Enfin, sur le long terme, et dans l'hypothèse d'une émergence attendue (?) des véhicules électriques, la part d'électricité produite à partir de sources d'énergies renouvelables servant à recharger des véhicules devra bien évidemment être prise en compte dans le bilan énergétique de production des biocarburants pour espérer atteindre cet objectif de 10% et plus à un horizon post 2020.