

Quelle est l'essence véritable de la politique gouvernementale en matière de biocarburants ?

Le gouvernement, par la voie des Ministres de l'Economie et de l'Ecologie, et ce n'est pas anodin, vient d'annoncer le développement massif du bioéthanol E85 (composé à 85 % de bioéthanol et à 15 % de carburant traditionnel) garantissant son prix autour de 0,80 cent le litre. Cette annonce est complétée par la construction programmée de 54 nouvelles usines de production s'ajoutant aux 16 déjà en fonctionnement ou en cours de réalisation. 500 à 600 pompes « vertes » devraient être en place en 2007.

Thierry Breton a donc donné suite au rapport d'Alain Prost « **Flex Fuel – Ethanol E85 à l'horizon 2010** » qui a déclaré que la mise en oeuvre du E85 était « d'une facilité déconcertante » Le champion du monde a, on s'en serait douté, le sens de la « formule » mais ce qui déconcerte c'est la réalité des enjeux poursuivis... De fait, cette annonce a été livrée à l'occasion de la tenue du salon de l'automobile dans un contexte de crise de l'industrie automobile, de crise agricole et de la multiplication des menaces pesant sur les subventions européennes accordées à l'agriculture française ...

L'inspiration est-elle de sauver l'industrie automobile et l'agriculture plus que de protéger le consommateur et l'environnement ? Cette ambition est-elle réaliste ou une illusion, voire un illusionnisme préélectoral ?

La vraie question est celle du bilan écologique et économique du bioéthanol et des autres biocarburants

Bilan écologique

Lors de l'examen de la loi d'orientation agricole nous avons défendu, mais sans être suivi par la majorité, l'idée d'autoriser la consommation d'huile végétale pure (biocarburant) par incorporation dans le gasoil, à d'autres utilisateurs que les seuls agriculteurs. Dans ce domaine, en effet, le projet de loi d'orientation agricole était très frileux et ne permettait pas de rattraper le retard que nous avons accumulé face à nos partenaires européens. La généralisation de cette mesure aurait eu le mérite d'être d'application quasi-immédiate à la faveur du caractère d'urgence dont le texte bénéficiait.

Mais, au-delà de l'incorporation d'huile végétale à un pourcentage donné dans les carburants traditionnels, une politique de développement des biocarburants tout en étant volontaire doit avant tout être responsable. C'est ce qui avait motivé ma demande d'une évaluation préalable et ensuite d'un suivi continu de l'impact sur l'environnement afin d'éviter toute intensification et autres nuisances à l'environnement et de dresser un bilan écologique de ces biocarburants. Aujourd'hui, ces garde-fous n'existent toujours pas !

Je déplore donc que ma proposition d'exiger une évaluation permanente tant sur le bilan écologique qu'énergétique des conditions de production et de traitement des autres types de biocarburants n'ait pas été votée, mais regrette encore plus que le gouvernement envisage aujourd'hui un développement de masse sans modélisation et simulation de l'impact environnemental, sans étude précise des coûts et avantages, alors même qu'on parle de mobiliser non seulement 10% des jachères mais la totalité !

Le principe de prévention et d'information pourtant constitutionnalisé me semble être méconnu ici avec le risque de générer d'autres problèmes environnementaux liés à une éventuelle intensification de l'agriculture et la menace sur la qualité de l'eau entre autres. Le principe d'un bilan coûts et avantages ne sera pas appliqué, là encore le gouvernement et sa majorité endossent une lourde responsabilité. Ainsi les premières estimations de la pression environnementale font état d'un rapport peu intéressant quand il faudra parfois pratiquement un litre d'énergie fossile pour produire un litre d'éthanol à partir du blé ou de la betterave, sachant au surplus que le « flex-fuel » final engendre une surconsommation de carburant de l'ordre de 30 % du fait d'une moindre énergie par volume de carburant !!

A l'heure actuelle selon les représentations syndicales agricoles 650 000 ha et non 325 000 ha officiels seraient déjà utilisés pour une production de 500 000 tonnes. Combien de millions d'ha devra-t-on mobiliser, en intensif, pour produire l'objectif de plus de 6 millions de tonnes à l'orée 2015 !! A l'échelle de la planète certains prédisent des déforestations massives pour la production de cette biomasse. Du fait de cette nécessité de surfaces extrêmement importantes qui pénalisera certains pays on envisage bien sûr de recourir aux cultures transgéniques sensées décupler les rendements mais multiplier les problèmes environnementaux au passage !!! Serait une façon de nous imposer les OGM sous couvert de préoccupations écologiques ?

Bilan économique

Le prix du E85 garanti autour de 0,80 E pose la question de la fiscalité et du revenu des agriculteurs. En effet, il faut savoir que dans la pratique des prix actuels, si la tonne de blé est payée 125 à 130 euros pour le débouché alimentaire, celle proposée pour le débouché éthanol est payée 75 à 80 euros maximum... ce qui fait craindre aux agriculteurs que la matière première soit la variable d'ajustement de ce prix bas. De fait la défiscalisation annoncée sur la TIPP de la part éthanol ne semble pas à la hauteur : de 4 à 8 cent d'euros par litre ... Ce plan biocarburants est il donc de taille à prodiguer les nouveaux marchés espérés ?

La menace qui pèse vient de la concurrence brésilienne. Le Brésil est le premier producteur et exportateur d'alcool de canne à sucre, bien énergétique, protégé par des tarifs élevés et des quotas sur le marché international. L'Europe compte t-elle substituer sa dépendance pétrolière par une dépendance à l'éthanol brésilien ?

Autre aspect important, l'industrie automobile française est moins enthousiaste que le gouvernement à propos du E85, car sans doute pas encore en mesure de produire des véhicules équipés de moteurs flex-fuel. En Allemagne, une polémique enfle au sujet du bioéthanol car il est semble-t-il possible d'utiliser le bioéthanol sans aucune modification même si ce n'est pas recommandé, mais il existe des boîtiers peu onéreux et d'installation facile, qui permettent de configurer son véhicule sans inconvénient majeur jusqu'à à moins de 200 000 kilomètres... l'industrie automobile chercherait à le cacher poussant naturellement à l'achat de véhicules à moteur flex-fuel ... l'intérêt économique tenant au renouvellement du parc automobile en ressort pour le moins affaibli...

Les incitations adoptées en 2005 et reconduites jusqu'en 2009 prenant la forme d'un crédit d'impôt de 2000 voire 3000 euros seront-elles à même de compenser l'effet des conversions des boîtiers qui s'opposeront à l'achat de véhicules neufs motorisés flex-fuel ? Rien n'est moins sûr, de plus ces mesures ne visent que le court terme et ne joueront plus après.

Conclusion

Lutter contre l'effet de serre, en s'attaquant aux émissions dues au transport, qui représentent 26 % des émissions totales de GES en France, passe plus rationnellement par le transfert vers d'autres modes de transport, comme le rail et les voies d'eau pour ce qui concerne le transport de marchandises, en enchérissant le transport routier par une éco-redevance répercutant les coûts externes notamment, dont les recettes seraient affectées à u financement des modes de transport alternatifs et donc par la promotion des transport en commun.

Niort, le 6 octobre 2006
Geneviève GAILLARD