

Enjeux techniques pour la mobilité de demain : audition OPECST du 19 mars 2013

Contribution de la CGB – Alain Jeanroy, directeur général

La politique française en matière de biocarburants a été initiée dès les années 90 (réforme de la PAC, qualité de l'air) notamment avec la production et l'incorporation d'ETBE dans les essences

Elle a ensuite été accélérée à partir de 2005, en écho à la directive promotion des biocarburants adoptée par l'UE en 2003, fixant un objectif indicatif d'incorporation de 5,75% PCI pour 2010

Cette politique répondait alors à trois objectifs :

- Réduction des émissions de GES dans les transports
- Réduire la dépendance énergétique de l'UE
- Diversification des débouchés agricoles

Ces objectifs restent pleinement d'actualité - les thématiques de cette table ronde l'illustrent - avec l'adoption du paquet Energie climat en 2009 et notamment de la directive EnR qui établit l'objectif contraignant d'une part de 10% d'EnR dans les transports en 2020 et l'objectif du Grenelle d'une part de 23% d'EnR dans la consommation totale d'énergie du pays.

C'est pourquoi il importe de poursuivre l'impulsion donnée voilà maintenant 8 ans.

Les filières françaises ont répondu en investissant massivement (1 Mrd d'euros par filière) et en créant ou maintenant des milliers d'emplois dans notre pays (8900 emplois directs, indirects et induits pour la seule filière éthanol). La France occupe aujourd'hui les tout premiers rangs européens en matière de production de bioéthanol (1^{ère} place, loin devant l'Allemagne et l'Espagne) et de biodiesel (2^{ème} rang derrière l'Allemagne).

Les bilans environnemental et énergétique ont été totalement actualisés en 2010 sous l'égide de l'ADEME avec des résultats probants tant en termes de réduction de gaz à effet de serre que d'efficacité énergétique. Pour mémoire, le bioéthanol produit en France diminue de plus de 50% les émissions de CO2 au km parcouru, et il rétrocède deux unités d'énergie renouvelable pour une de fossile consommée sur l'ensemble du cycle de vie. Depuis 2010, des critères de durabilité ont été imposés par Bruxelles (réduction minimale des gaz à effet de serre, statut des terres utilisées, protection de la biodiversité, des forêts primaire, etc.). Le respect de ces critères est effectif et documenté par une certification exemplaire en matière de durabilité.

Reste la question des Changements indirects d'affectation des sols, actuellement en cours d'instruction à Bruxelles sur la base d'une proposition de directive faite par la Commission européenne en octobre 2012.

Dès lors, on peut considérer que les biocarburants ont fait la preuve qu'ils répondent en tous points aux objectifs. En ce qui concerne la concurrence avec l'alimentation, rappelons ici 2 éléments d'importance :

- la production française d'éthanol nécessite de consacrer 1% des toutes les surfaces agricoles (soit 3% des surfaces cultivées en betteraves et céréales)
- Chaque hectare apparemment consacré aux biocarburants fournit en moyenne l'équivalent d'un demi-hectare pour l'alimentation animale. Il y a donc une complémentarité et non une concurrence d'usage des sols.

Depuis 2010, l'objectif d'incorporation est fixé à 7% et il peine à être atteint, en particulier pour l'éthanol, alors que tous les moyens sont réunis pour que ce soit le cas (carburants, TGAP, etc.)

La voie des biocarburants est donc à réexplorer pour permettre d'apporter des réponses aux grands enjeux dans le secteur des transports. Les objectifs établis pour 2020 doivent être préparés dès aujourd'hui (carburants et véhicules compatibles, investissements dans les biocarburants avancés, équité fiscale pour la fraction renouvelable des carburants

Mesures attendues pour la filière bioéthanol

- Généralisation des stations-services distribuant du SP95 E10 ; aujourd'hui, seulement 35% des stations le distribuent et amélioration de la communication des pouvoirs publics sur la compatibilité des véhicules (site d'information du gouvernement, contrôle technique, etc.)
- Passage au carburant SP95 E20 (en discussion au niveau de Bruxelles)
- Pour le carburant E85 (Superéthanol) pour les véhicules flexfuel
 - ✓ Développer la gamme offerte par les constructeurs
 - ✓ Développer le nombre de pompes (310 aujourd'hui)
 - ✓ Développer l'hybridation 3 voies, soit une combinaison de motorisation électrique et motorisation flexfuel (essence/superéthanol) qui peut ainsi utiliser l'essence, le superéthanol et l'électricité