

I - Comment concevoir un système de viabilité à long terme des biocarburants ?

- Pour cela il faudrait que leur nom ne prête pas à confusion. "**Agro-carburant**" semble plus juste.
- L'autorisation de "bio" carburants de première génération, au rendement si faible en terme de gains sur un calcul rapporté en Tonne Equivalent Pétrole, ne donne véritablement pas confiance aux citoyens. En effet, la démarche s'apparente plus à du 'GreenWashing' et un 'hold up' économique, qu'à une véritable contribution pour un développement durable et une diminution des émissions de GES. Il faut **interdire les agro-carburants de première génération** et donner des objectifs sur une part d'agro-carburant de seconde génération quand ceux-ci auront démontrés qu'ils ne sont pas entachés de tous les maux des agro-carburants de première génération (pollution des sols et pénalisation de la biodiversité par des monocultures intensives, rendement déplorable, soutien artificiel de la production par des aides publiques...).
- Il faut penser globalement et pour cela **recycler avant tout les huiles végétales usagées** comme cela peut se faire en Suisse. Non seulement on évite un déchet polluant mais en plus on le valorise en énergie.
- La distribution et vente de la production doit se faire à proximité pour économiser les coûts énergétiques et polluants du transport.

II - Comment surveiller l'incidence globale des biocarburants sur l'utilisation des terres ?

'Surveiller' ne permet que de faire un constat... Il faut donc n'autoriser la production d'agro-carburants que par des **méthodes propres** et indépendantes de toutes origines fossiles (tracteurs fonctionnant à l'huile, interdiction de produits phytosanitaires et engrais chimiques, exploitants informés et formés à une politique de développement durable...). L'exploitation doit être composée de parcelles à culture variées, à la taille modérée, et à la réintroduction de haies.

III - Comment encourager l'utilisation des biocarburants de deuxième génération ?

- **Instaurer une taxe sur le litre de carburant pour la recherche et le développement des agro-carburants de deuxième génération.** Cette taxe aurait pour base le prix du baril de pétrole brut et son coefficient serait majoré chaque mois.
- **Ne pas subventionner la production d'agro-carburants de première génération** quand leur bilan énergétique est inférieur à 50%. C'est à dire que l'emploi d'une TEP doit permettre la production et distribution de deux TEP d'agro-carburant propre (sans produits phytosanitaires pétroliers, sans emploi massif des réserves en eau, sans monoculture de grande étendue...)

IV - Quelles sont les autres mesures nécessaire pour parvenir à une part de biocarburants de 10% ?

Il faut **diminuer les besoins en énergie des transports**, ainsi la part de 10% sera plus facile à atteindre. Pour cela :

- Enseigner les règles de **l'éco-conduite** permettant de réduire de plus de 20% sa consommation.
- Instaurer une amende complémentaire aux excès de vitesse, en tant **qu'amende pour surpollution**.
- Entretien le réseau routier mais **ne pas élargir les axes ni en créer de nouveaux**.
- **Limiter les vitesses** sur autoroutes à 110 km/h.
- **Vérifier la vitesse moyenne entre l'entrée au péage autoroutier et la sortie.** Faire payer l'amende immédiatement.
- Majorer le tarif des péages autoroutiers dans le cas d'une seule personne à bord du véhicule.
- **Développer le maillage de trains à grande vitesse** et fonctionnant en tant que tel car le réseau ferré serait adapté.
- Vérifier la mise en place de **Plan de Déplacement Entreprise** et de leur efficacité.
- **Surtaxer les véhicules thermiques** et cela avec une vignette augmentant en fonction de l'âge du véhicule, afin d'inciter au renouvellement du parc, à la diminution du parc et à l'emploi de mode de transport alternatif à la voiture particulière et à la production de véhicules électrique de petite taille.
- Fiscalité majorant la déduction des frais kilométriques à 5000 km par an.
- Taxer le kérosène comme les autres produits pétroliers pour le transport individuel de personne.
- Faire entrer le trafic aérien dans le marché de la taxe carbone.
- Pénaliser les vols qui ne sont pas économes en carburant (avions à réaction et non à moteur turbo et hélices, vols inférieurs à 1500 km, vols au taux d'embarquement inférieur à 90%.
- Favoriser le développement des visio-conférences.
- Légiférer pour interdire les offres à perte de transport individuel (exemple : Aller-retour Toulouse-Londres pour 25 euros...).