

Question 1.1

Le « possible way forward » proposé ne nous paraît faisable que si il lui est conféré une rigueur de mise en œuvre équivalente à celle de la certification qualité « ISO 9000 ». Sinon la mise en œuvre sera tellement variable d'un état-membre à l'autre que le système n'aura pas la cohérence indispensable au sein de l'Union.

A cet égard, il ne nous semble pas possible de parvenir à un résultat avec des « valeurs par défaut » pour le critère de durabilité N°1 de la boîte 1.

En effet, les circuits industriels et commerciaux sont multiples et ne permettent pas une approche simpliste comme celle qui est proposée.

Par exemple une unité de EMHV peut utiliser des huiles provenant de différentes unités de trituration qui peuvent, pour chacune d'entre elles, utiliser des graines d'origines différentes. Il en est de même pour une unité d'ETBE qui peut utiliser de l'éthanol provenant de différentes unités de fermentation qui peuvent, pour chacune d'entre elles, utiliser des matières premières d'origines différentes. L'approche se complexifie encore davantage lorsque l'on fait varier les origines du méthanol pour l'EMHV et celles de l'isobutène pour l'ETBE et lorsque l'on fait varier, pour une même usine, les sources d'énergie utilisée en production industrielle. Pour chaque opérateur il s'agit d'une combinaison spécifique qui peut varier d'une année à l'autre et qui est donc incompatible avec une approche «par défaut ».

Par ailleurs le choix de la référence à l'étude « well-to-wheel » JRC/EUCAR/Concawe nous paraît d'autant plus contestable que l'ensemble des acteurs de la filière n'ont pas été associés à l'étude, comme cela a été le cas pour l'étude réalisée par l'administration française (ADEME et DIREM)..

Question 1.2

Le coût du « administrative burden » dépendra essentiellement du degré de rigueur mis en œuvre et en particulier du « comitology process » qui sera accrédité.

Ce coût serait théoriquement limité en cas d'utilisation de valeurs par défaut, mais nous sommes extrêmement défavorables à cette méthode comme indiqué dans la question 1.1 et 1.3.

Question 1.3

Le principe d'une qualification en fonction des économies de gaz à effet de serre est convenable et les propositions de la boîte 2 peuvent servir de référence. Toutefois dans le cas d'accords multilatéraux, un système de contrôle internationalement accepté est nécessaire.

En revanche, les « critères de durabilité » de la boîte 1 doivent être notablement modifiés afin d'en améliorer la cohérence et l'efficacité.

Il est proposé de retenir, d'une part des critères de durabilité pour les matières premières « biomasse » et, d'autre part, un critère de durabilité pour les unités de transformation de cette biomasse en biocarburant.

En ce qui concerne la biomasse, il est nécessaire que la totalité de l'exploitation agricole ou forestière dont elle est issue satisfasse à des « critères de durabilité biomasse » du type conditionnalité de la PAC pour tous ses débouchés, qu'ils soient biocarburants, alimentaires, ou autres : imposer davantage d'exigences pour les biocarburants que pour les autres débouchés n'a pas de sens.

En ce qui concerne les unités de transformation, il faut que ces dernières satisfassent à des « critères de durabilité industrie » concernant, d'une part les émissions de CO₂ par unité d'énergie de biocarburant produit par l'ensemble des processus industriels appliqués à la biomasse et, d'autre part, que la biomasse utilisée, directement ou indirectement via un produit intermédiaire, satisfasse aux « critères de durabilité biomasse ».

L'efficacité du système peut être garanti par des mises en œuvres nationales comme la conditionnalité de la PAC pour les « critères de durabilité biomasse » et par des certifications du type « ISO 9000 » par entreprise pour les « critères de durabilité industrie ».

En tous les cas il n'est pas possible d'accepter des « valeurs par défaut » pour ces critères.

Question 1.4

Voir réponse à la question 1.3

Question 1.5

Voir réponse à la question 1.3

Question 1.6

Voir réponse à la question 1.3

Question 2.1

Il ne nous paraît pas possible d'évaluer objectivement « comment l'usage des terres se serait développé si les biocarburants étaient restés constants ».

De plus cela ne nous paraît pas la bonne question. Il nous semble plus utile et opportun d'observer la part relative des terres dont l'exploitation est recevable aux critères de « durabilité biomasse » par rapport à celles qui le sont pas. (voir réponse à la question 1.3)

Question 2.2

Il ne nous paraît pas possible de relier des effets indirects de changement d'usage de terre à une livraison individuelle de biocarburant.

Question 3.1

La définition des biocarburants de seconde génération doit être basée sur le type de matière première.

L'intérêt des biocarburants de deuxième génération est d'augmenter la disponibilité en biocarburants. Ils ont vocation à compléter l'offre en biocarburants de première génération, pas à se substituer à eux. Leurs performances économiques et environnementales ne seront pas forcément meilleures que celles des biocarburants de première génération, notamment lorsque la production industrielle de ces derniers utilise des sources d'énergie à faible émission de gaz à effet de serre : c'est le cas, en particulier, des biocarburants de première génération produits avec des biocombustibles.

Question 3.2

La législation actuelle qui permet de compenser les écarts de coûts entre carburants fossiles et biocarburants en fonction du coût de ces derniers est tout à fait adaptée au soutien des biocarburants de seconde génération.

Il ne faut accorder aucun « extra » aux biocarburants de seconde génération pour l'atteinte des obligations nationales. En effet un tel « extra » n'est justifié auprès d'aucun des 3 objectifs poursuivis par la politique de promotion des biocarburants : lutte contre l'effet de serre, indépendance énergétique, développement rural.

D'ailleurs, ce n'est pas la politique de soutien public qui freine le développement des biocarburants de seconde génération, mais l'absence de technologie disponible. C'est le cas partout dans le monde.

Question 3.3

Il ne nous paraît ni réaliste ni cohérent d'accorder des avantages aux biocarburants – qu'ils soient de 1^{ère} ou de 2^{nde} génération - en fonction des économies de gaz à effet de serre. Les avantages doivent être accordés en fonction de l'écart de prix de revient avec les carburants fossiles, comme le prévoit la législation actuelle.

Question 4.1

Il est nécessaire d'autoriser des teneurs de 10% en volume de biodiesel dans les gazoles et d'éthanol dans les essences dès 2007 afin d'atteindre l'objectif de 5,75% en 2008 dans certains états membres, dont la France, et en 2010 en moyenne au niveau de l'Union.

Question 4.2

L'utilisation de carburants à forte teneur en biocarburant est un moyen qui a déjà fait ses preuves (par exemple au Brésil et en Suède) pour développer l'usage des biocarburants : il faut donc la promouvoir dans l'Union.

Pour encourager l'usage d'éthanol et de biodiesel à haute teneur, la législation européenne peut prévoir d'accorder des labels ou certificats de durabilité aux véhicules compatibles avec ces carburants et aux stations de distribution de carburant qui mettent en œuvre des pompes dans ces 2 catégories. Ce type de mesure viendrait s'ajouter aux autres mesures déjà appliquées.

Question 4.3

La législation prévoyant déjà la possibilité de soutien au biométhane, biométhanol et DME dans les transports, nous ne voyons rien à ajouter sur ce plan.

Question 4.4

Il n'y a pas de question 4.4

Question 4.5

En 2009 les enseignements relatifs à l'objectif 5,75% seront déjà consistants et il sera temps de prendre des mesures par rapport à l'objectif 10%.

Les éventuelles mesures à prendre devront renforcer ce qui a fonctionné dans les états membres et améliorer ce qui n'a pas marché. De nouvelles mesures s'inspirant de ce qui est fait ailleurs dans le monde doivent être examinées : interdiction d'additifs comme le MTBE (cas des USA), augmentation de la teneur en biocarburant dans les carburants usuels (cas du Brésil).

Des mesures totalement inédites peuvent même être envisagées, comme la mise en place d'un certificat de durabilité pour les carburants fossiles si certains critères sont respectés sur les émissions de CO₂ dans les raffineries et dans la production du pétrole brut.

Question 4.6

La taxation joue un rôle essentiel dans le développement des biocarburants. Cela doit continuer afin de soutenir la confiance des opérateurs et des investisseurs.

Sur le plan de l'efficacité économique, la meilleure façon de procéder est de prévoir une combinaison d'un système incitatif avec un système dissuasif en cas de non atteinte des objectifs. Cette combinaison permettra aux opérateurs de trouver la ou les voies les plus adaptées, pour autant que la législation permette effectivement les différentes combinaisons possibles (mélange faible teneur, forte teneur, 1^{ère} ou 2^{nde} génération) et que les systèmes de distribution et les véhicules compatibles soient proposés. C'est le cas aux USA et au Brésil.

Sur le plan de l'efficacité dans la lutte contre l'effet de serre, la meilleure façon de procéder est d'utiliser les instruments mis en place à cet effet dans le cadre du protocole de Kyoto.