

## **QUESTION 1 : COMMENT CONCEVOIR UN SYSTEME DE VIABILITE A LONG TERME DES "BIO"CARBURANTS ?**

Il est essentiel de définir une méthode fiable et utilisable par tous les pays de l'UE permettant :

- . d'évaluer l'impact des agrocarburants/biocarburants sur les émissions de GES ;
- . de comparer cet impact et son coût pour les finances publiques et pour les consommateurs à ceux d'autres mesures alternatives de réduction des émissions de GES dans le secteur des transports et, plus généralement, dans l'ensemble des secteurs d'activité.

Ceci permettrait de faire des choix politiques et budgétaires vraisemblablement plus rationnels et plus efficaces en matière d'émissions de GES que les choix actuels.

## **QUESTION 2 : COMMENT SURVEILLER L'INCIDENCE GLOBALE DES BIOCARBURANTS SUR L'UTILISATION DES TERRES ?**

Il nous semble d'abord indispensable de ne pas transformer les jachères actuelles de l'UE en terres agricoles soit pour y produire des agrocarburants soit pour remplacer les terres agricoles utilisées pour la fabrication des agrocarburants. Les jachères sont absolument nécessaires à la biodiversité et doivent donc être respectées.

Il est évident que les filières agro-industrielles vont s'efforcer d'augmenter leurs rendements pour réduire les coûts des agrocarburants et maximiser la production par hectare. Il est donc extrêmement vraisemblable que les pratiques d'agriculture intensive auront tendance à se développer ou à perdurer, avec tous leurs effets négatifs en termes de pollution, de sur-exploitation des ressources en eau, etc. Il est donc indispensable que l'UE renforce les règlements visant à réduire l'intensité des pratiques agricoles et de tous ses effets négatifs et qu'elle veille de façon beaucoup plus stricte à leur respect par toutes les parties prenantes (gouvernements nationaux, agriculteurs et industriels).

Les importations par l'UE de biocarburants ou celles des matières premières agricoles nécessaire à leur production dans l'UE devraient être soumises à des normes strictes d'agriculture « durable » pour leur production à l'étranger. Il serait tout à fait inacceptable qu'une diminution des émissions de GES dans l'UE se fasse au détriment d'une augmentation plus forte de celles-ci à l'étranger. Il serait tout aussi inacceptable que les véhicules européens utilisent des matières premières agricoles produites dans des conditions environnementales catastrophiques à l'étranger, comme par exemple l'huile de palme dont la production contribue à une déforestation très importante et très dommageable pour le climat, la biodiversité et, trop souvent, pour les populations locales en Indonésie et en Amérique latine.

Compte tenu de leur rendement/ha, toutes les études françaises et étrangères montrent que le développement des agrocarburants va très vite concurrencer les cultures alimentaires dans l'utilisation des terres agricoles européennes. L'effet de cette compétition hors d'Europe est déjà évident sur les cours mondiaux du sucre, du maïs, etc. Il nous semble indispensable que l'UE définisse quel pourcentage minimum de ses terres agricoles doit être réservé aux cultures alimentaires. L'octroi des subventions agricoles européennes ou nationales devrait être conditionné au respect strict de ce pourcentage minimum.

## **QUESTION 3 : COMMENT ENCOURAGER L'UTILISATION DES "BIO"CARBURANTS DE DEUXIEME GENERATION ?**

Il faut d'abord augmenter notablement l'effort de R&D sur cette deuxième génération dont les problèmes de développement et de production sont, à l'heure actuelle, très loin d'être résolus. Le financement de cet effort supplémentaire pourrait parfaitement se faire par un transfert d'une partie des budgets actuellement consacrés au soutien des agrocarburants dont le montant ne se justifie ni sur le plan économique ni au vu de leur intérêt environnemental.

Ensuite, il conviendrait de privilégier les filières de 2<sup>e</sup> génération qui sont les plus prometteuses en termes de réduction des émissions de GES du « puits à la roue ».

Enfin, la contrainte de la disponibilité des terres agricoles pour l'alimentation humaine devant vraisemblablement devenir plus sévère dans le futur, la biomasse ligno-cellulosique servant de matière première aux biocarburants de deuxième génération devrait être produite soit sur des terres impropres aux cultures alimentaires soit sur des terres où la rotation avec les cultures alimentaires peut être pratiquée sans diminution de la production alimentaire globale.

La R&D sur les biocarburants issus des algues (de la famille des diatomées par exemple) est à encourager : à condition qu'on respecte scrupuleusement les normes d'aquaculture durable, l'utilisation des surfaces océaniques permettrait d'échapper à la contrainte de la disponibilité des terres agricoles ou de la minimiser.

#### **QUESTION 4 : QUELLES SONT LES AUTRES MESURES NECESSAIRES POUR PARVENIR A UNE PART DES BIOCARBURANTS DE 10 % ?**

Compte tenu de ce qui précède, il nous semble que l'atteinte éventuelle de l'objectif de 10% doit être strictement soumise au respect des conditions énoncées plus haut en matière d'agriculture durable dans l'UE et pour les importations, de non-concurrence avec les cultures alimentaires, etc. S'il est impossible d'atteindre 10% de biocarburants dans ces conditions, il sera nécessaire de réduire ce pourcentage au niveau nécessaire pour leur respect strict.

La méthanisation de la matière organique devrait être davantage encouragée. Entre autres avantages, elle permettrait de recycler sur les terres agricoles la totalité des éléments minéraux nécessaires à la production végétale, contrairement à l'incinération qui détruit la totalité de l'azote, ainsi qu'une bonne partie du phosphore.

Les subventions aux filières industrielles de production semblent aujourd'hui trop élevées par rapport à l'impact des agrocarburants produits dans l'UE sur les émissions de GES. De plus, il est anormal et injuste que ces subventions soient financées, comme c'est le cas en France, par l'ensemble des contribuables. Comme en Belgique, l'effort financier en faveur des agrocarburants devrait être supporté exclusivement par les utilisateurs de voitures ou de camions dans l'ensemble de l'UE.

**Pierre Perbos**

**Membre du Bureau Exécutif et Administrateur - Réseau Action Climat-France**