

Bio-carburants

Ce sont des carburants obtenus à partir de végétaux. Suivant la matière première et le procédé de fabrication, on obtient de l'alcool (éthanol), de l'huile ou un dérivé huilé, comme le Diester. Le biocarburant est utilisé comme additif à l'essence ou au gazole, ou pur.

0,80 euro

C'est ce que coûte le litre d'huile de tournesol achetée en gros. Le gazole vaut aujourd'hui 1,1 euro le litre, mais son prix contient, en plus de la TVA, une taxe fixe proche de 42 centimes.

5,6%

C'est la part des énergies renouvelables dans la consommation d'énergie française en 2004. Les deux tiers proviennent de la biomasse (exploitation de la matière végétale et fermentation des déchets) et le quart de l'hydroélectricité.

Le Brésil, précurseur

Ce pays est depuis 1973 la référence en matière de biocarburants. Plus d'une voiture sur cinq y roule à l'alcool tiré de la canne à sucre, qui coûte à la pompe deux fois moins cher que l'essence. Les déchets de canne permettent de fournir l'énergie nécessaire à la distillation et même de produire de l'électricité. Mais la production d'alcool n'est pas sans provoquer de dégâts sur l'environnement.

L'éolienne en pointe

Selon le baromètre Euroserv'Eur, l'industrie éolienne en Europe a cinq ans d'avance sur l'objectif de 40 000 MW de puissance installée fixé par Bruxelles pour 2010. En terme de part des sources renouvelables dans la consommation d'énergie, l'objectif de 12 % sera loin d'être atteint en 2010.

TRANSPORTS: L'ÉNERGIE VERTE EN VOGUE

Les biocarburants, vantés par le Premier ministre, ne sont qu'une alternative partielle au pétrole.

Le Salon de l'agriculture 2006 est privé de poules? Qu'importe, il s'est trouvé une autre guest-star: le biocarburant. Cette nouvelle marotte qui fait rouler la France au vert permet au politique de faire d'une pierre trois coups: donner un coup de pouce à la filière agricole, trau-

matisée, lui assurer de «nouvelles perspectives», comme l'a expliqué le Premier ministre mardi en balade dans les travées du salon. Mais il permet aussi – du moins théoriquement – de réduire la dépendance au pétrole de la France tout en conférant une touche environnementalement correcte à la filière des transports.

Depuis 2003, une directive européenne fixe comme objectifs d'intégrer 5,75% de biocarburant dans le réservoir – Diester ou éthanol – en 2008, puis 7% en 2010 et 10% en 2015. Pour y parvenir, la France s'est dotée en 2005 d'un «plan biocarburants» qui se traduit par des autorisations de cultures de colza et autres

betteraves. Mardi, le Premier ministre a promis de lancer «d'ici la fin de l'année» une nouvelle tranche d'agréments de 1,1 million de tonnes (950 000 tonnes de Diester et 150 000 d'éthanol). Les industriels vont donc investir 1 milliard d'euros pour construire dix nouvelles usines (en plus des six existantes).

La famille des biocarburants se divise en deux filières: d'un côté, les huiles végétales et leurs dérivés, produits à partir de colza ou de tournesol; de l'autre, l'éthanol, obtenu grâce au blé et à la betterave. Mais ni l'un ni l'autre ne sont utilisés purs, les motorisations étant mal adaptées pour l'instant. Un dossier sur lequel planche l'industrie automobile réunie à Genève pour son Salon mondial.

Additifs minoritaires. D'un point de vue environnemental, il y a du bon et du mauvais... Pour l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), les bilans énergétiques des deux filières font apparaître que la consommation actuelle de biocarburants, en France, permet de remplacer chaque année 300 000 tep (tonne équivalente pétrole) et évite l'émission de 800 000 tonnes de CO₂ dans l'atmosphère. Et, cerise sur le gâteau, les coproduits générés par leur culture (tourteaux de colza, drèches de blé, pulpes de betteraves, glycérol, etc.) profitent à l'alimentation animale ou à la chimie verte.

S'ils constituent une alternative aux carburants fossiles, bioéthanol et Diester sont loin d'être la panacée. Pour l'heure, on ne les utilise que comme additifs minoritaires aux produits pétroliers. Quant à leur bilan énergétique, il ne se mesure pas uniquement au tonnage de CO₂ évité et il s'avère bien plus lourd quand il comprend toutes les consommations énergétiques intermé-

Des bâtons dans les roues de bennes à ordures vertes

L'Etat poursuit deux communes aux ambitions écolos.

Bordeaux correspondance

Langon (Gironde) avait opté pour des bennes à ordures roulant à l'huile végétale pure, le Sictom (syndicat intercommunal de collecte et de traitement des ordures ménagères) l'avait même voté le 30 novembre. Mais les services de l'Etat, s'en tenant à la réglementation nationale qui interdit de rouler à l'huile en dehors du monde agricole, en ont décidé autrement. Un courrier adressé par la sous-préfecture au patron du Sictom, Charles Vérité (PS), lui a demandé «de ne pas donner suite à la décision du conseil syndical dont le caractère illégal avéré pourrait justifier le cas échéant la mise en œuvre de sanctions et amendes». Passé incognito, ce projet a été rattrapé par les remous d'une affaire similaire à Villeneuve-sur-Lot, dans le département voisin. Là, l'expérimentation a démarré en octobre, et une dizaine de bennes à ordures roulent désormais avec un mélange d'huile de tournesol et de diesel même si le préfet du Lot-et-Garonne a porté l'affaire devant le tribunal administratif. Pour le maire (PS) de Villeneuve, Jérôme Cahuzac, «le débat juridique n'est qu'une apparence. En réalité, c'est avant tout un problème économique. L'Etat veut garder le produit de la TIPP (1)».

Economies. Pourtant, les huiles végétales, plus écologiques, permettent de réduire – à condition d'être détaxées – une facture énergétique de plus en plus lourde pour les communes. Et représentent une perspective pour le monde agricole. Rien que dans le Lot-et-Garonne, 26 000 hectares sont en jachère. Or, le tournesol pousse sans engrais et consomme peu d'eau, avec un investissement minime: une presse avec matériel de décantation et de filtrage cou-

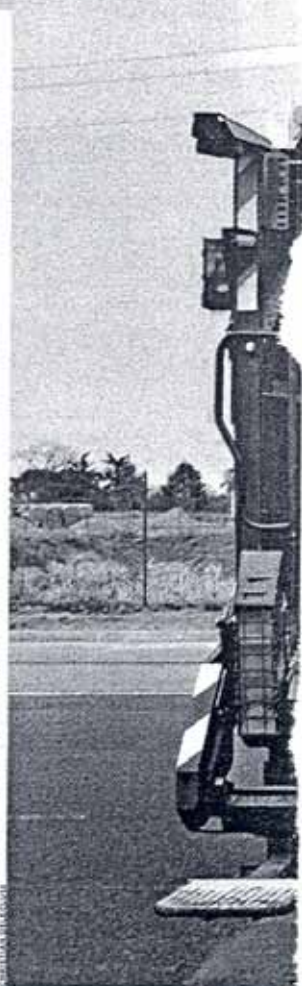
te moins de 10 000 euros. La communauté de communes du Villeneuvois devrait consommer 150 000 litres d'huile cette année. A 80 centimes d'euro le litre, elle fera 70 000 euros d'économies dès la première année. Villeneuve a d'ailleurs également adopté le tournesol pour ses douze camions d'entretien de la voirie. Le maire est confiant: «La saisine devant le tribunal administratif n'oblige pas l'arrêt de l'expérimentation. On va donc continuer. Une directive européenne de 2003 autorise l'utilisation des huiles végétales, même si elle ne l'impose pas aux Etats membres. Nous irons jusque devant la Cour de justice européenne s'il le faut.»

De son côté, l'Institut français des huiles végétales, basé à Agen, gère une vingtaine de projets en attente, avec des collectivités partout en France. «C'est une occasion unique de faire travailler villes et campagnes en symbiose», dit Alain Juste, son fondateur. «N'importe quel moteur diesel peut fonctionner avec 30% d'huile végétale pure ajoutée au gasoil, sans toucher à rien. Et avec 100% de produit bio, si l'on fait des réglages. Le bilan en gaz carbonique est neutre, et on ne relève ni plomb ni benzène.»

«Lobbying». Pour les deux maires, il ne fait aucun doute que si elles obtenaient les autorisations, tout le monde suivrait. C'est bien le problème: «Les seuls qui n'y trouvent pas leur compte sont le ministère des Finances et les compagnies pétrolières», pointe Cahuzac. «Il y a un lobbying extrêmement fort, poursuit Alain Juste. Les industriels, et notamment Total, qui met en place sa filière de bioéthanol, essayent de bloquer toutes les possibilités afin que la plus-value reste dans leur poche.»

LAURE ESPHÉU

(1) Taxe intérieure sur les produits pétroliers.



Les camions-poubelle verts

diaires qui permettent de passer de la plante au carburant. A savoir, l'énergie nécessaire à la production des engrais, à l'utilisation d'engins agricoles pour la culture et la récolte, aux moyens de transports, et enfin aux traitements après la récolte.

«Enjeu secondaire». Surtout, et l'argument est imparable, on n'a tout simplement pas assez de place pour cultiver de quoi alimenter le parc automobile français avec du pétrole vert. L'Ademe s'est amusée à calculer les surfaces arables nécessaires et, en conclusion, il faudrait mobiliser trois à quatre fois les terres agricoles actuelles!

«Le dossier des biocarburants devrait être traité pour ce qu'il est: un intéressant problème de politique agricole, mais un enjeu secondaire de politique énergétique», affirme Jean-Marc Jancovici, expert en énergie (lire ci-contre). Car la véritable solution pour réduire notre dépendance au pétrole reste d'en consommer moins. Et pendant qu'on s'échine à diminuer la part d'or noir dans nos réservoirs, on ne s'interroge pas sur notre dépendance à la voiture. ◀

L.N.