



Confédération Paysanne

Syndicats pour une agriculture paysanne
et la défense de ses travailleurs

Membre de la Coordination européenne Via Campesina et de la Via Campesina

VADE-MECUM AGROCARBURANTS **LES ELEMENTS CLES**

Ce document donne les éléments techniques relatifs aux filières industrielles de productions d'agrocarburants et permet de rétablir la vérité scientifique et économique sur une filière qui a su, jusqu'à présent, trop bien masquer toutes ses incohérences et toutes ses dérives. Sans donner les revendications finales de la Confédération paysanne, ce document est une étape indispensable pour permettre une bonne compréhension des enjeux par chacun-e, dans l'intérêt général.

OBJECTIFS

L'utilisation d'agrocarburants en substitution à l'essence (pour l'éthanol) et au gasoil (pour les Esters Méthyliques d'Acides Gras (EMAG), principalement des Esters Méthyliques d'Huiles Végétales - EMHV) est censée réduire la consommation de carbone fossile et les émissions de gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports routiers, ce qui justifierait l'effort que la Collectivité Nationale consacre au soutien de ces filières. Il ne s'agit pourtant pas là des objectifs initiaux, la réflexion sur le développement des agrocarburants étant venue, dans les années 1980, d'une volonté de créer un nouveau débouché solvable pour certaines productions agricoles devenues structurellement excédentaires. Les motivations énergétiques et climatiques n'ont été invoquées qu'ultérieurement.

Il apparaît aujourd'hui que les agrocarburants produits en France le sont avec une efficacité énergétique faible : 1 mégajoule (MJ) d'éthanol produit / MJ fossile primaire mis en œuvre, 2,2 MJ d'EMHV produit / MJ fossile primaire mis en œuvre. (sources : calcul EDEN selon données ADEME Bio IS 2010)

Ces performances énergétiques très médiocres, certes meilleures que pour les carburants d'origine fossile (0,82 MJ d'essence/ MJ fossile primaire, et 0,80 MJ de gasoil / MJ fossile primaire mise en œuvre) mais extrêmement faibles pour des énergies dites « renouvelables » (10 à 20 pour l'éolien terrestre, 15 pour le bois déchiqueté, 3 à 5 pour le solaire photovoltaïque...) ont plusieurs conséquences :

- Une réduction des émissions de GES nécessairement faible par rapport aux carburants ex fossile, d'autant plus que l'étape agricole est fortement émettrice de N²O, très puissant gaz à effet de serre, émissions qui n'existent pas pour les filières pétrolières.
- Une absence de compétitivité par rapport aux agrocarburants issus de productions d'origine intertropicale, produits avec une efficacité énergétique plus forte (jusqu'à 10 sortie usine pour l'éthanol de canne à sucre, et 4 pour l'agrodiesel de synthèse (procédé Neste-oil, différent de l'estérification) produit à partir de l'huile de palme).
- Un coût de production qui reste très corrélé au prix du carbone fossile : l'augmentation du

prix du pétrole ne permet pas aux agrocarburants métropolitains de gagner beaucoup en compétitivité par rapport aux carburants pétroliers, en particulier l'éthanol de céréales ou de betterave.

- **Un coût de soutien de la collectivité nécessairement élevé et durable.**
- **Une valorisation des matières premières agricoles nécessairement faible, sauf mécanismes de marché artificiels, en particulier pour les filières éthanol.**

SURFACES

La production de carburant par hectare de surface agricole est faible, en particulier pour les filières esters méthyliques d'huiles végétales : environ une Tonne Équivalent Pétrole (TEP) /ha pour les EMHV de colza et de tournesol, 2,5 pour l'éthanol de blé et de maïs, jusqu'à 5 pour l'éthanol de betterave (autant pour la canne à sucre). Pour mémoire, la consommation nationale de carburant est de 48 millions de TEP... **En 2012 ont été récoltées en France 5,4 millions de tonnes de graines de colza et 1,6 millions de tonnes de graines de tournesol. Ces tonnages permettent de produire respectivement 2,27 et 0,7 soit 2,97 millions de tonnes d'huiles végétales, qui après estérification donneront 2,97 millions de tonnes d'EMHV, soit tout juste ce qu'il faut pour atteindre l'objectif d'incorporation d'esters méthyliques dans le gasoil.**

A noter que chez SOFIPROTEOL, on tablait dans les années 2000 sur une augmentation des surfaces en oléagineux jusqu'à 3,5 millions d'hectares. Mais le bon sens paysan, qui commande de ne pas faire revenir trop souvent le colza sur la même parcelle, a prévalu et les surfaces consacrées aux oléagineux plafonnent à 2,2 millions d'hectares. **Le principal effet du développement de la filière EMHV a été de faire exploser les importations européennes nettes d'huiles végétales passées de 6,2 millions de tonnes en 2001 à 10 millions de tonnes en 2010. (source : études des Amis de la Terre).**

Pour l'éthanol, les surfaces à mettre en œuvre sont nettement plus faibles, d'une part parce que la consommation d'essence en France est trois fois plus faible que celle de gasoil (donc les quantités d'éthanol à incorporer sont beaucoup plus faibles que celles d'esters méthyliques) et la production d'éthanol par hectare de culture est beaucoup plus forte que celle d'esters. **C'est pour cela que lorsqu'ils abordent les besoins en surfaces, les partisans des agrocarburants ne parlent que de la filière éthanol.**

IMPACTS SUR LES EMISSIONS DE GES

Compte tenu de l'ampleur des besoins en surfaces cultivées, le développement des agrocarburants génère d'importants changements d'affectation des sols - CAS (cultures pour les agrocarburants sur des zones auparavant non cultivées, ou repoussant sur de telles zones des cultures alimentaires déplacées). **L'étude ADEME Bio IS de 2010 a chiffré que dans le cadre d'un scénario à production alimentaire constante, la prise en compte de l'impact du CAS propulsait potentiellement l'indicateur effet de serre tant de l'EMHV de Colza que de l'éthanol de betterave au double de celui du gasoil ou de l'essence remplacée. A lui seul, l'impact effet de serre du CAS dépasse celui de l'utilisation des carburants d'origine fossile (150 grammes équivalent CO²/MJ pour le CAS de l'éthanol de betterave comme pour celui de l'EMHV de colza contre environ 90 pour l'essence ou le gasoil). A noter que de la même façon le CAS plombe le bilan effet de serre de l'Huile Végétale Pure, fut-elle produite par les agriculteurs eux-mêmes.**

Pour étayer sa proposition du 17 septembre 2012 de revenir à un objectif d'incorporation de 5%, la Commission Européenne s'est appuyée sur l'étude IFPRI dirigée par David Laborde et qu'elle avait commandée en 2011. Cette étude conduit à un impact du CAS sur le bilan effet de serre des agrocarburants sensiblement plus faible que la modélisation effectuée par Bio IS (environ 39 grammes équivalent CO²/MJ, soit déjà 43% de l'impact effet de serre des carburants d'origine fossile), mais le modèle utilisé intègre des coefficients d'élasticité de la demande par rapport au prix. Il ne s'agit donc pas de scénarios à production alimentaire constante. Par ailleurs, le CAS n'est pas pris en compte de façon exhaustive. L'étude IFPRI tend donc à minorer l'impact du CAS sur le bilan effet de serre des agrocarburants.

COÛTS POUR LA COLLECTIVITE NATIONALE

Le rapport de la Cour des Comptes publié en janvier 2012 sur les agrocarburants souligne l'opacité qui prévaut concernant notamment leur prix de vente aux distributeurs de carburants. La transparence sur les coûts et les marges est d'ailleurs une des conditions que la Cour suggère pour pouvoir poursuivre la politique d'incorporation en cours. Les résultats qui sont indiqués dans la suite sont en conséquence des valeurs approchées, avec cependant une marge d'erreur faible.

Aujourd'hui, le coût du soutien aux filières industrielles est essentiellement supporté par les automobilistes, et un peu par les producteurs de céréales (blé et maïs) et de betterave. Pour l'année 2012, si les objectifs d'incorporation sont atteints, la ponction effectuée par les agrocarburants sur le budget des automobilistes, par rapport à l'utilisation d'essence ou de gasoil purs et à kilométrage parcouru identique, va représenter environ 630 millions d'euros pour l'éthanol et 1,15 milliard d'euros pour les esters méthyliques, soit un total de près de 1,8 milliard d'euros.

Pour ce qui est de l'éthanol, le budget de l'Etat est bénéficiaire d'environ 185 millions d'euros (110 millions d'euros de recettes de TVA supplémentaires et 75 millions d'euros de TIC), ceci malgré la « défiscalisation » de l'éthanol, qui représente 161 millions d'euros, mais qui est plus que compensée, à kilométrage parcouru identique, par la surconsommation que génère la densité énergétique volumique de l'éthanol nettement plus faible que celle de l'essence (21,4 MJ/Litre contre 32 pour l'essence). Pour cette raison, la « défiscalisation » de l'éthanol n'apparaît plus dans la loi de finances depuis 2010.

Les esters méthyliques d'acides gras vont faire rentrer dans les caisses de l'État davantage de TVA que ne le ferait le gasoil, à cause de leur prix de vente nettement plus élevé (environ 30 à 32 centimes HT de plus par litre), pour environ 227 millions d'euros (en fait un peu moins, car les entreprises récupèrent la TVA sur leurs achats de carburants). Ces recettes supplémentaires compensent largement la perte de TIC que représente la « défiscalisation » des esters méthyliques, inscrite pour un budget de 240 millions d'euros environ dans la loi de finances 2012, mais dont le coût effectif sera plus faible (135 millions d'euros) en raison de la surconsommation d'ester par rapport au gasoil liée à la différence de densité énergétique volumique (33 MJ/litre pour les esters contre 36 MJ/litre pour le gasoil).

A noter que l'E85 est le seul carburant à être vendu à l'automobiliste à un prix plus intéressant que les carburants d'origine 100% pétrolières (que d'ailleurs on ne trouve plus à la pompe) à kilométrage parcouru identique. C'est pour cela que quand les partisans des agrocarburants

veulent illustrer les bénéfices des agrocarburants pour les automobilistes, ils ne parlent que de l'E85. Or, pour arriver à un prix intéressant à la pompe, il faut que l'État renonce à percevoir de la TIC sur l'éthanol de l'E85, mais également sur une part de la TIC normalement perçue sur la fraction essence de l'E85 ! Un gouffre pour le budget de l'Etat ! Donc, celui-ci s'est arrangé pour contrarier autant que possible l'installation des pompes à E85 en donnant aux préfets les instructions adaptées à cet objectif afin de limiter les volumes d'E85 distribués, qui sont restés très faibles. Et pendant ce temps là, Messieurs Bussereau, Breton et Prost faisaient la promotion de l'E85 devant les caméras...

DEFISCALISATION (OU DETAXATION)

Ces deux termes désignent la forme que prend le soutien public « officiel » aux filières industrielles de production d'agrocarburants. Une part de la TIC (taxe intérieure de consommation, ex TIPP) payée à la pompe par les automobilistes (de 2011 à 2013 : 0,14 € par litre d'éthanol sur 0,60 € de TIC payée à la pompe par litre de mélange essence – éthanol, et 0,08 € par litre d'esters méthyliques d'huiles sur 0,43€ de TIC payée à la pompe par litre de mélange gasoil – esters) est reversée par l'État, via les distributeurs de carburant, aux industriels producteurs d'agrocarburants et munis d'un agrément. Cet agrément, valable 6 années pleines et délivré par l'État, correspond à un volume annuel d'agrocarburants bénéficiant de la défiscalisation. Celle-ci correspond donc à un complément de prix pour les industriels, en plus d'un prix de base correspondant au prix du carburant pétrolier remplacé. En outre, depuis le 1^{er} janvier 2006 et l'extension de la TGAP aux carburants routier insuffisamment additivés d'agrocarburants, SOFIPROTEOL est en position de pouvoir exiger de ses clients, devenus captifs, une part de cette TGAP dont ils s'exonèrent en achetant du Diester®. Entre 2006 et fin 2008, SOFIPROTEOL a été ainsi en mesure de vendre le litre de Diester® aux distributeurs de carburants 0,52 € de plus que le prix du litre de gasoil, majoration de prix constituée pour une part par la « défiscalisation », prise en charge par l'État, et pour le reste par le racket à la TGAP, évidemment répercuté à la pompe, et ce majoré de la TVA à 19,6% . Aujourd'hui, SOFIPROTEOL a dû revoir ses appétits à la baisse, compte tenu de l'arrivée de quelques concurrents sur le marché (notamment les estérificateurs de graisses animales) et de la possibilité pour les distributeurs installés en zone frontalière de s'approvisionner à l'extérieur. Mais aujourd'hui, hors défiscalisation, les distributeurs de carburant paient tout de même le litre d'ester méthylique d'acide gras 30 centimes de plus que le litre de gasoil, d'où un surcoût significatif du mélange gasoil-EMAG à la pompe.

EMPLOIS CREES

Téréos Lillebonne (76) : 80 salariés pour 240 000 tonnes d'éthanol produites, soit 24% de l'objectif d'incorporation d'éthanol : La filière éthanol carburant représente donc environ 350 emplois directs.

SAIPOL – Diester Industrie, à Grand Couronne (76) près de Rouen : 100 emplois plein temps pour 500 000 tonnes de Diester produites par an, pour un objectif d'incorporation de 3 millions de tonnes d'esters, 6 fois plus : donc 600 emplois directs environ pour la filière EMAG.

Les filières industrielles ont donc créé 1000 emplois directs en tout.

Les partisans des agrocarburants avancent des chiffres beaucoup plus importants, invoquant

notamment un nombre conséquent d'emplois indirects, dont beaucoup d'emplois agricoles maintenus. Or, en Haute Normandie par exemple, 8000 emplois agricoles ont été perdus entre 2000 et 2010 (source RGA 2010), alors que la région « bénéficie » de l'implantation de la plus grosse éthanolerie de France (BENP Téréos à Lillebonne) et de la plus grosse usine d'estérification d'huile végétale (SAIPOL – Diester Industrie de Couronne). A noter que pour ces deux sites, la « défiscalisation » pour 2012, reconduite à l'identique pour 2013 par le plan Le Foll – Ayrault, représente par an 350 000 € par emploi direct pour Téréos Lillebonne, et 410 000 € par emploi direct pour Diester Industrie Couronne...

COPRODUITS

Que la betterave, le colza ou le tournesol soient utilisés dans la filière énergétique ou la filière alimentaire, les quantités de coproduits utilisés en alimentation animale (pulpes de betterave, tourteaux de colza ou de tournesol) sont rigoureusement identiques. Pour le blé ou le maïs, l'utilisation des drêches en alimentation animale ne compense qu'à 60% le besoin en surface de culture.

Il est donc mensonger d'affirmer que l'industrie des agrocarburants permet de diminuer nos importations de matières premières destinées à l'alimentation animale, en particulier les tourteaux de soja, dont les prix n'ont d'ailleurs jamais été aussi élevés. Et si l'objectif est de produire des protéines végétales, le développement de la culture des légumineuses sur le territoire national serait beaucoup plus pertinent (y compris pour réduire les émissions de GES) que celui des agrocarburants.

ESTERS METHYLIQUES DE GRAISSES ANIMALES

Ces produits sont apparus de façon significative sur le marché en 2010. Ils bénéficient d'un double comptage pour l'évaluation de l'atteinte des objectifs d'incorporation auxquels sont soumis les distributeurs de carburants, qui peuvent donc se contenter de n'incorporer que 3,5% d'esters de graisses animales dans le gasoil pour atteindre l'objectif de 7%. Ceci au motif que les graisses animales, récupérées par les entreprises d'équarrissage, sont des déchets. Ainsi, il est considéré dans les analyses de cycle de vie des esters de graisses animales que le coût d'obtention de la matière première, en terme de consommation de carbone fossile comme d'émissions de GES, est nul, voire négatif. Ces esters se trouvent ainsi crédités d'excellents bilans énergétiques et effet de serre, bien meilleurs que ceux des EMHV pour lesquels l'étape culture pèse lourdement. D'où le double comptage...

Au comité technique de l'étude ADEME BioIS, les deux représentants des ONG se sont opposés à cette vision des choses, beaucoup trop simpliste. Si les graisses animales collectées par les équarrisseurs peuvent être effectivement considérées comme des déchets, elles ont néanmoins une utilisation: soit les industries des cosmétiques, de la lipochimie ou de l'alimentation des animaux de compagnie pour les graisses saines, soit les centres d'équarrissage eux-mêmes pour les graisses à risques, utilisées comme combustible dans leurs chaudières. Si les graisses sont affectées à d'autres usages, en particulier l'estérification, il faudra bien les remplacer par d'autres produits pour leurs usages antérieurs : des huiles végétales pour les utilisation industrielles, du fuel ou du gaz naturel pour les chaudières... L'établissement des bilans énergétiques et effet de serre des

esters méthyliques de graisses animales doit donc prendre en compte les coûts de remplacement, qui finalement ôtent tout intérêt réel à l'estérification des graisses animales. Il va de soi que les ONG n'ont pas été suivies par le comité technique... Et ce double comptage a eu un effet immédiat : en une année, 300 000 tonnes supplémentaires de suif ont été importées en France à des fins d'estérification, remplaçant 600 000 tonnes de Diester® de SOFIPROTEOL...

Seule l'utilisation en carburation des huiles usagées pourrait présenter un intérêt, mais le gisement est estimé à 60 000 tonnes seulement (pour 36 millions de tonnes de gasoil utilisées en France chaque année), et ces produits sont par ailleurs très convoités par les unités de méthanisation qui se multiplient sur le territoire.

IMPACT SUR LA BALANCE COMMERCIALE

L'incorporation de 3 millions de tonnes d'EMAG par an dans le gasoil dégrade le solde de notre balance commerciale d'environ 900 millions d'euros chaque année, ceci en raison du différentiel de prix sur le marché mondial entre la tonne d'huile végétale et la tonne de gasoil, environ 300 € moins cher.

Chaque baril de pétrole économisé grâce à l'éthanol de blé nous coûte 298 € (Calcul EDEN au 17 10 2012, selon données ADEME Bio IS 2010).

BENEFICES POUR LES PRODUCTEURS AGRICOLES

L'objectif initial poursuivi par les promoteurs des agrocarburants était la création d'un nouveau débouché solvable et rémunérateur pour certaines productions végétales devenues structurellement excédentaires. Vingt ans après la production industrielle des premiers mètres cubes d'agrocarburants en France, force est de constater que cet objectif n'a été atteint que pour les graines oléagineuses (colza et tournesol), mais au prix, comme on l'a vu, d'un dispositif législatif et réglementaire très particulier, garantissant un marché captif à une société longtemps en situation de monopole absolu, lui permettant ainsi d'imposer son prix de vente. Depuis 2006, ce sont des milliards d'euros qui ont été pris dans la poche des automobilistes, en surcoût par rapport à l'utilisation du gasoil pur, sans même parler de ce qui a été pris dans la poche des contribuables, qu'ils soient des automobilistes ou non.

Aujourd'hui, après une période extrêmement faste de plusieurs années, SOFIPROTEOL se trouve dans une situation délicate. L'augmentation de la demande artificielle pour les esters d'huiles a fait monter le prix des huiles végétales, et donc des graines oléagineuses, au profit des producteurs agricoles. Dans le même temps, le prix de gasoil, qui sert d'étalon pour fixer le prix de base du Diester®, a également augmenté, mais moins vite que celui des huiles végétales. Les marges considérables de SOFIPROTEOL ont fondu, d'autant plus que d'autres opérateurs sont apparus sur le marché, notamment les estérificateurs de graisses animales (voir plus haut), ainsi que des importateurs qui parviennent à faire entrer sur le territoire national des esters méthyliques d'huile végétale de colza (origine USA et Canada) ou de soja (origine Argentine surtout), importations que SOFIPROTEOL et ses alliés de l'European Biodiesel Board (EBB) tentent de faire interdire par la Commission. Aujourd'hui, la « défiscalisation » de 8 € par hectolitre de Diester®, soit 38€ par tonne de graine de colza, est devenue vitale pour SOFIPROTEOL, bien que l'ensemble de ses usines soient amorties. Autre menace, l'ouverture du marché à l'agrogasoil de synthèse fabriqué par le géant Neste – Oil à partir d'huile de palme (peu adaptée à l'estérification pratiquée en France) , produit

avec une efficacité énergétique plus forte que les EMHV, et à partir d'une matière première meilleur marché que les graines oléagineuses métropolitaines, notamment parce qu'il s'agit d'une culture pérenne dont le rendement en huile est trois fois plus élevé que celui du colza.

Jusqu'ici, Xavier Beulin, fort de ses appuis politiques, est parvenu à contrer l'arrivée de Neste Oil sur le territoire national, en faisant capoter le projet de Dunkerque en partenariat avec TOTAL. Pour être viable, le projet nécessitait un agrément de 200 000 tonnes, mais le gouvernement n'en a attribué que 100 000 (source : rapport de la Cour des Comptes). Le projet a donc été abandonné et, quelques mois plus tard, TOTAL annonçait la fermeture de la raffinerie des Flandres...

La situation des producteurs d'éthanol est encore plus précaire, car ils pâtissent d'une efficacité énergétique de leur production très faible : l'augmentation du prix du carbone fossile se répercute fortement sur leurs coûts de production. L'éthanol de céréales ou de betterave ne sera jamais rentable face à l'essence, ni surtout face à l'éthanol de canne à sucre, que d'ailleurs Téréos s'emploie à développer au Brésil et bientôt au Mozambique... Malgré une « défiscalisation » de l'éthanol plus élevée que celle des EMHV, 14 € par hectolitre, ce qui représente 14 € par tonne de betterave – éthanol et environ 50€ par tonne de céréales – éthanol (blé ou maïs), les industriels ne parviennent pas à s'aligner sur les prix obtenus dans le circuit alimentaire. La betterave éthanol récoltée en 2011 a été payée 21 € la tonne contre 25 pour la betterave à sucre, et l'usine BENP Téréos de Lillebonne paye aujourd'hui 150 € la tonne de blé rendue, contre 260 € sur le marché mondial. La « défiscalisation » représente donc les deux tiers du prix de la betterave –éthanol, et environ un tiers du prix des céréales - éthanol.

Si les planteurs de betteraves peuvent dans une certaine limite s'accommoder d'un prix plus faible pour la betterave - éthanol, dans un objectif de maintenir les volumes produits pour continuer de pouvoir amortir les matériels spécifiques (notamment les matériels de récoltes) et les outils de transformation qui leur appartiennent, en revanche l'approvisionnement des sites de production d'éthanol de céréales représente une perte sèche pour les producteurs. Celle-ci n'est supporté que par les livreurs des coopératives qui se sont engagées dans l'approvisionnement de ces usines, et qui mutualisent la perte sur l'ensemble des quintaux livrés. Mais en 2009 ORAMA, branche spécialisée grandes cultures de la FNSEA et à l'époque présidée par Xavier Beulin, avait proposé au ministère la création d'une « Cotisation Volontaire Obligatoire » éthanol, d'environ 5€ par tonne de céréales livrées pour répartir sur l'ensemble des producteurs le coût de l'approvisionnement des éthanoleries. Cette tentative de faire supporter à tous les conséquences des erreurs de quelques uns a été tenue en échec par les syndicats minoritaires.

Les partisans des filières éthanol de céréales, à l'image de Philippe Duval, président héréditaire du directoire de la « coopérative » Téréos, invoquent un effet à double détente : certes les producteurs doivent sacrifier à un prix faible 10% de leur blé à l'éthanol, mais ce retrait provoque une pénurie sur le marché alimentaire, et les prix s'élèvent pour les 90% restants... Globalement, les producteurs sont gagnants... Curieusement, ces mêmes personnes nient toute responsabilité des agrocarburants dans l'augmentation du prix des denrées de base qui pénalise les personnes à faibles revenus consacrant une forte part de leur budget à l'alimentation, et les éleveurs, en particulier les éleveurs de granivores.

AGROCARBURANTS DE GENERATIONS SUPERIEURES

Il est question aujourd'hui de trois technologies différentes :

⌚ **La voie biochimique, c'est à dire l'éthanol cellulosique, obtenu non plus à partir de plantes à sucres, mais directement à partir de cellulose. Il s'agit d'une chimère. Rien de véritablement concluant n'est à ce jour sorti des laboratoires. La fermentation alcoolique présente par ailleurs l'inconvénient de perdre sous forme de CO² deux atomes de carbone sur six présents dans la cellulose.**

⌚ **La voie thermochimique : la biomasse sèche est pyrolysée à haute température sous atmosphère d'hydrogène, les gaz obtenus servant ensuite à synthétiser des chaînes carbonées plus ou moins longues, grâce au procédé Fischer –Tropsch, utilisé depuis longtemps pour fabriquer des carburants liquides à partir du charbon. L'hydrogène permet de retrouver tout le carbone présent dans la biomasse sous forme de carburants, ce qui permet des rendements en carburants par hectare assez élevés, mais le coût énergétique de procédé (électricité et gaz naturel) est très élevé, pratiquement équivalent à la quantité de carburant produite. Il ne s'agit donc pas d'une source d'énergie, mais d'un vecteur énergétique, au même titre que l'hydrogène par exemple.**

⌚ **Les bioréacteurs à micro-algues : très séduisants sur le papier... un coefficient de transformation de l'énergie lumineuse en biomasse 10 fois plus fort que pour les plantes supérieures, le recyclage du CO² capté sur des installations industrielles, l'épuration d'effluents aqueux... On sait faire, mais ça coûte 6 € du litre...**

Les agrocarburants de deuxième, troisième et quatrième générations sont surtout très utiles comme alibi à la première génération. Nous connaissons cela pour d'autres technologies fortement controversées...

PLAN LE FOLL-AYRAULT DE SEPTEMBRE 2012

"Au plan national, nous avons décidé de plafonner le taux d'incorporation à 7 % et d'atteindre les objectifs communautaires avec des biocarburants de seconde génération. Les agréments seront renouvelés jusqu'au 31 décembre 2015 et le soutien public sera mis en extinction à cette date. »

Il s'agit de l'extrait, consacré aux agrocarburants, du discours de J.M Ayrault, Premier Ministre, prononcé le 15 septembre 2012 en clôture de la Conférence environnementale, qui entendait à marquer une rupture avec la politique antérieure de développement des agrocarburants, rupture motivée par la prise en compte des effets néfastes de ce développement, notamment en terme de concurrence avec la production alimentaire. En réalité, J.M Ayrault offre un cadeau de plusieurs centaines de millions d'euros aux industriels des agrocarburants :

⌚ **D'abord le taux d'incorporation est déjà plafonnée à 7% depuis 2010, taux que d'ailleurs la directive européenne « Qualité des carburants » ne permettait pas d'atteindre, ce qui générerait pour l'Etat des recettes fiscales supplémentaires, sous forme de TGAP, répercutée à la pompe avec de la TVA à 19,6% en sus. D'autre part, la Commission Européenne travaillait à l'époque sur la proposition de ramener l'objectif d'incorporation à 5%, ce que le gouvernement ne pouvait ignorer, proposition rendue publique le 17 octobre 2012.**

⌚ **Ensuite, comme l'indique très clairement le rapport de la Cour des Comptes, les agréments dont bénéficiaient les industriels, c'est à dire les volumes d'agrocarburants éligibles à la « défiscalisation » et valables pour 6 années pleines commençaient à s'éteindre courant 2013. Pour l'éthanol, le total des agréments (atteint en 2010) représente 12,7 millions d'hectolitres, alors que pour 2013, 2014 et 2015 les agréments résiduels s'établissent respectivement à 7,55,**

3,33 et 1,89 millions d'hectolitres. **Pour 2013, le bonus Ayrault pour les éthanoliens s'élève donc à 72,6 millions d'euros.** Si on fait l'hypothèse que la défiscalisation est réduite à 10,5€ / hectolitre en 2014 et 7€ / hectolitre en 2015, le gouvernement ayant en effet annoncé que le montant de la «défiscalisation» serait revu à la baisse en 2014 et 2015, le bonus cumulé sur les 3 années s'élève à 247,4 millions d'euros, pour tout au plus 350 salariés travaillant dans les éthanoleries à produire le gros million de tonnes d'éthanol incorporé à l'essence, **soit un cadeau de 500 000 € par salarié.** Concernant les esters méthyliques d'acides gras (EMAG), toujours selon la Cour des Comptes, le total des agréments distribués représente 32,9 millions d'hectolitres, atteint en 2010 et 2011, SOFIPROTEOL se taillant la part du lion avec 22,2 millions d'hectolitres. Pour 2013, 2014 et 2015 les agréments résiduels sont respectivement de 20,4 ,6,5 et 4,8 millions d'hectolitres. Pour 2013, le bonus Ayrault représente donc 100 millions d'euros pour les estérificateurs d'acides gras, dont 64 millions rien que pour SOFIPROTEOL. Sur la base d'une défiscalisation réduite à 6 € par hectolitre en 2014 et 4 € en 2015, le cumul sur les trois années du plan Ayrault représente pour les estérificateurs un gain de 371 millions d'euros par rapport au plan « Bio »carburant initial, ceci pour tout au plus 650 personnes travaillant à l'estérification des acides gras.

🕒 **Le gouvernement annonce que les soutiens publics (qu'il assimile à la seule « défiscalisation » alors que, comme on l'a vu plus haut, le principal soutien public, c'est qu'à la pompe l'énergie contenue dans les agrocarburants est payée par les automobilistes beaucoup plus chère que l'énergie provenant des carburants d'origine fossile) seront arrêtés au 31 décembre 2015. Mais que va-t-il se passer au 1^{er} janvier 2016 ? Car bien évidemment les agrocarburants de deuxième génération ne pourront pas prendre le relais, Messieurs Ayrault et Le Foll le savent très bien... Et à cette date, le problème de l'absence de compétitivité des filières existantes se posera exactement dans les mêmes termes qu'aujourd'hui.**

Sur les agrocarburants, le gouvernement Ayrault a décidé de différer la seule décision qui pourtant s'imposait dans l'intérêt général. Ce manque de courage politique va coûter au moins 600 millions d'euros aux contribuables, et bien plus encore aux automobilistes, pour maintenir jusqu'au 31 décembre 2015 le millier d'emplois directs, guère plus, générés par la production d'éthanol carburant et d'esters méthyliques d'acide gras. Et après ?

Contact :

Patrick Sadones, paysan en Seine Maritime, patricksadones@hotmail.fr

Membre de la commission Énergie-Changement climatique de la Confédération paysanne