

14ème législature

Question N° : 38667	De M. Stéphane Demilly (Union des démocrates et indépendants - Somme)	Question écrite
Ministère interrogé > Agriculture, agroalimentaire et forêt		Ministère attributaire > Agriculture, agroalimentaire et forêt
Rubrique > énergie et carburants	Tête d'analyse > agrocarburants	Analyse > politiques communautaires.
Question publiée au JO le : 01/10/2013 Réponse publiée au JO le : 19/11/2013 page : 12024		

Texte de la question

M. Stéphane Demilly attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt sur la position du Gouvernement français suite au récent vote du Parlement européen sur les biocarburants. En effet, le 11 septembre 2013, le Parlement européen s'est prononcé à une courte majorité sur la limitation à 6 % du taux d'incorporation des biocarburants dans la consommation finale d'énergie dans les transports d'ici à 2020. Cette décision est intervenue dans un contexte de vive polémique où beaucoup d'allégations à l'emporte-pièce et non fondées ont circulé. Il faut regretter ce vote malencontreux du Parlement européen envers la première génération de biocarburants. Leur plafonnement et l'application de l'ILUC (facteur de changement indirect d'affectation des sols, un concept extrêmement controversé) à partir de 2020 mèneront inexorablement à la déstructuration des filières bioéthanol et biodiesel pourtant porteuses d'espoirs et de progrès pour l'avenir. En effet, en maintenant l'incertitude réglementaire sur la politique des biocarburants, ce vote met en péril les emplois et les investissements actuels et futurs de ces filières de la bioéconomie européenne. Le Parlement européen a malheureusement méconnu les multiples rôles des biocarburants : diversification des marchés agricoles, indépendance énergétique, ressources en protéines végétales pour lesquelles l'UE est déficitaire, sans oublier la création de multiples emplois directs et induits au coeur des territoires. De plus, le plafond de 6 % d'incorporation pour les biocarburants conventionnels n'est pas cohérent avec l'objectif de 10 % d'énergies renouvelables dans les transports en 2020. En effet, les biocarburants avancés n'existent pas aujourd'hui sur le plan industriel et ne seront pas plus disponibles pour combler cet écart en 2020. La place des biocarburants conventionnels doit donc être préservée et revue significativement à la hausse, au moins à 8 %. Dans le cadre de la procédure de codécision sur ce projet de directive qui va maintenant s'enclencher, il est souhaitable que les États membres reconnaissent mieux les atouts des biocarburants conventionnels en relevant leur plafond au moins à 8 %, et en supprimant les facteurs ILUC et les comptes multiples. Il lui demande par conséquent de lui indiquer la position que la France compte défendre sur cette question.

Texte de la réponse

La directive « énergie renouvelable » (2009/28/CE) ainsi que la directive « qualité des carburants » (98/70/CE) introduisent des critères de durabilité pour les biocarburants et les bioliquides. Il s'agit en particulier de critères relatifs à la réduction des émissions de gaz à effet de serre ou à la protection des terres riches en biodiversité et en stock de carbone. Ces critères s'appliquent à l'ensemble des biocarburants consommés dans l'Union européenne et pouvant participer aux objectifs de développement des énergies renouvelables dans les transports, et ce, quelle que soit leur origine et les matières premières utilisées. La Commission européenne a publié, le 17 octobre 2012, des

propositions modifiant ces directives afin de renforcer les critères de durabilité, notamment en lien avec l'impact du changement indirect d'affectation des sols. Elle propose notamment de plafonner les biocarburants conventionnels issus de plantes alimentaires. La position de la France au sein des débats communautaires s'appuie sur la décision du Gouvernement du 13 septembre 2012 de faire, au niveau national, une pause dans le développement des biocarburants de première génération, plafonnés à 7 % d'incorporation, sans remise en cause des investissements réalisés et des emplois liés à cette filière, et de promouvoir une position collective au niveau européen sur la pause du développement des biocarburants concurrents des usages alimentaires. La position de la France dans le cadre de la négociation européenne a été confirmée, avec notamment le soutien d'un plafond à 7 % d'incorporation, au titre de la comptabilisation des objectifs de la directive 2009/28/CE, des biocarburants de première génération produits à partir de céréales et d'autres plantes riches en amidon ou oléagineuses. Les filières de production de biocarburant sont importantes, tant pour atteindre nos objectifs communautaires en matière d'énergie renouvelable et de réduction des émissions de gaz à effet de serre, que pour limiter la dépendance énergétique de la France dans les transports. Le ministère de l'agriculture, de l'agroalimentaire et de la forêt est très attentif aux impacts de toute évolution de la réglementation sur ces filières. Il s'agit à la fois de ne pas mettre en péril les filières industrielles françaises, et de faciliter la transition vers les biocarburants avancés. En effet les biocarburants avancés, en cours de développement avec l'implication des filières actuelles, offrent des perspectives prometteuses et pertinentes pour la transition énergétique à moyen terme. Ils pourront compléter les filières de production de biocarburant de 1^{re} génération, dans le cadre d'une stratégie de diversification des sources de production de bioénergie compatible avec les questions environnementales et la priorité à la sécurité alimentaire (respect de la hiérarchisation des usages). A ce titre, il est important d'encourager dès maintenant leur émergence.