

Pas "si bio" le biocarburant ?

Les biocarburants permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre... Seulement si l'on ne tient pas compte de toute la chaîne de production, du champ au réservoir. Dans ce cas, ils sont plutôt nocifs pour la planète. D'autant qu'ils concurrencent l'alimentation humaine. Reste les 2e et 3e générations. Prometteurs, mais loin d'être produits industriellement. Et si pour rouler plus propre, on cherchait des solutions locales ?

ROULER PLUS, MANGER MOINS

Le rapport de l'Ademe publié en avril 2010, a déjà marqué un tournant sur le sujet. Si l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie fait état d'un vrai gain en matière de réduction des gaz à effet de serre (GES), entre -50 % et -70 % pour le bioéthanol, -60 à -80 % pour le biodiesel, elle pointe un bilan environnemental nettement moins bon si l'on tient compte du changement d'affectation des sols (CAS). Ainsi, si l'on rase une forêt, capable de stocker du CO₂, pour en faire une culture destinée à la production de carburant, le bilan environnemental est négatif, voire calamiteux. D'après le calcul de l'institut international de recherche sur les politiques alimentaires, les émissions de GES du biodiesel, fabriqué à partir d'huile de palme, soja, colza, sont même supérieures à celles du diesel d'origine fossile ! *"Il faut prendre en compte tout le cycle de production, le changement d'affectation des sols, les engrais et produits chimiques utilisés pour la culture, les engins agricoles, le transport des récoltes... Et puis, il a un problème de fond, est-ce qu'on cultive pour manger ou pour rouler ?"*, interroge Michel Dubromel, responsable transport et mobilité durable à France Nature Environnement (FNE). Ces carburants (produits à partir de blé, maïs, canne à sucre, colza, betterave...) sont accusés de participer à l'insécurité alimentaire touchant les pays émergents en contribuant à la hausse mondiale des prix alimentaires. Et Michel Dubromel de souligner : *"Cette publication de l'Ademe a mis un vrai coup de frein aux investissements énormes qui se profilaient à l'époque."*

APRÈS LES AVOIR ENCOURAGÉS, L'EUROPE RECOULE SUR LES AGROCARBURANTS

En face, on ne peut que confirmer : *"Les biocarburants ont été lancés au début des années 1990. Mais la production industrielle a débuté dix ans plus tard, avec l'impulsion donnée par l'Europe et son objectif de 5,75 % d'incorporation à l'horizon 2010. Puis il y a eu la directive européenne de 2009 fixant comme objectif aux États membres d'intégrer 10 % d'énergies renouvelables dans les transports pour 2020"*, se souvient Nicolas Rialland, responsable bioéthanol et bioénergie à la Confédération Générale des Betteraviers (CGB). Les choses semblaient bien engagées pour la filière bioéthanol. Mais après plus de 15 ans d'active promotion de ces cultures énergétiques comme alternative au pétrole, la Commission européenne fait machine arrière, propose de limiter la consommation de biodiesel et bioéthanol, jugés nocifs pour la planète, à 5 % d'ici 2020. Après de houleux débats, le Parlement adopte finalement, à une courte majorité, un plafonnement à 6 %. *"Nous y sommes déjà aujourd'hui !"*, s'indigne Nicolas Rialland de la CGB. Lui fait valoir les *"9 000 emplois"* que représente la filière en France alors qu'elle n'utilise *"que 3,5 % des terres agricoles"* et *"permet de réduire notre dépendance énergétique au pétrole autant que de diversifier les revenus agricoles"*.

Le texte européen prévoit également d'introduire le facteur de changement d'affectation des sols (CAS) pour distinguer entre bons et mauvais agrocarburants, une dimension que contredit avec force Nicolas Rialland (CGB) : *“Les modèles scientifiques intégrant le CAS ne sont pas suffisamment solides, matures. On fait entrer dans le bilan environnemental des biocarburants des effets indirects non mesurables. En fait, tout repose sur des simulations à partir de modèles contestables.”* Il n'empêche, à travers cette réglementation, que les parlementaires ont souhaité laisser la porte ouverte aux biocarburants dits de deuxième et troisième générations. À la différence des premiers, les agrocarburants, ceux de 2e génération ont l'avantage de ne pas entrer en concurrence avec l'alimentation, ils sont produits à partir de résidus végétaux. Seulement, comme ce ne sont plus les parties nobles des plantes qui sont utilisées (graines, sucre...), il faut davantage de matière pour extraire du biocarburant. Or, c'est justement ce qui manque : les déchets disponibles ne sont pas suffisants pour envisager une production industrielle. Et d'un point de vue environnemental, *“les déchets végétaux représentent de gros volumes à transporter en camion. Du coup, on use du carburant pour acheminer une matière à faible pouvoir calorifique. À ce niveau-là, le pétrole est plus performant : un faible volume pour beaucoup d'énergie”*, explique Michel Dubromel, de FNE. Quant à la 3e génération, ils émanent de micro-algues qui prolifèrent rapidement en bassin. Pour l'heure, leur culture est énergivore et coûteuse. *“Surtout, on en est au stade de l'éprouvette ! Aucune production de masse ne peut être envisagée avant 15-20 ans...”*, précise Michel Dubromel. Et puis, qui serait prêt à investir dans ces innovations ? *“Les acteurs de la filière étaient les mieux placés, ils pouvaient mettre de l'argent sur la table pour faire évoluer leurs usines. Mais ils ont été excédés et échaudés par les revirements de l'Europe, rapporte Nicolas Rialland. La Commission leur a donné un cap, ils ont investi - encore 250 M€ en 2009, non amortis - avant qu'elle ne siffle la fin de la récré !”*

CARBURER À LA FERMENTATION DE DÉCHETS MÉNAGERS

Chez FNE, plutôt que de s'accrocher aux nouveaux biocarburants, on plaide pour une *“optimisation de l'existant”* : *“une voiture que l'on utilise avec pertinence et qui consomme 2l/100 km, cela ne nous paraît pas irréaliste”*, assure Michel Dubromel qui milite aussi pour l'auto-partage et le covoiturage. Les biocarburants sont pertinents seulement *“à l'échelle locale”* : *“Par exemple, un agriculteur a besoin de réserver 15 à 20 % de la surface de son exploitation pour faire tourner ses engins à l'huile de colza. C'est équivalent au siècle dernier, où 17 % étaient gardés pour nourrir les chevaux. L'exploitation peut donc être auto-suffisante.”* Il est une catégorie de biocarburants qui trouve grâce à ses yeux : le biogaz, *“uniquement si sa production et sa consommation demeurent locales”*. C'est le cas à Lille, Antibes, Morsbach ou encore dans le Tarn. Là, le Département, dans le cadre de son plan de gestion des déchets, a opté pour un bioréacteur. Depuis 2010, les ordures ultimes (celles qui ne vont pas dans le bac de tri mais dans la poubelle noire) ne sont ni enfouies ni incinérées, mais acheminées vers des casiers étanches de fermentation. Les émanations de gaz sont captées, une partie sert à produire de la chaleur et de l'électricité, le reste est transformé en bioGNV (bio Gaz Naturel Véhicule). Neuf véhicules légers et un poids lourd de l'établissement public Trifyl roulent au biométhane-carburant, *“qui permet de réduire jusqu'à 80 % les émissions de GES”*, précise Clade Lafuma, chargée de communication à Trifyl. Un moteur bioGNV coûte certes un peu plus cher qu'un essence, mais moins qu'un diesel. Et Claude Lafuma, convaincue que *“la transition énergétique se jouera à l'échelle locale”*, d'ajouter : *“A terme, nous souhaiterions pouvoir alimenter toute la flotte de véhicules, et proposer aux communes qui adhèrent à notre service de s'équiper. Ainsi, leurs camions pourraient faire le plein en venant décharger leurs ordures sur le site.”* Par ailleurs, Trifyl souhaite épurer le biogaz pour le valoriser en hydrogène qui alimentera les piles à combustible de voitures électriques, annoncées comme la prochaine génération de véhicules propres avec une autonomie de plusieurs centaines de kilomètres.