



REVUE DE PRESSE - JUILLET 2022

36 articles, 1 TV et 1 radio :

- **Presse Nationale Généraliste**

- **20 Minutes** - 30 juin 2022 - *Prix du carburant : le bioéthanol E85 subit lui aussi une hausse à la pompe*
<https://www.20minutes.fr/economie/3318483-20220630-prix-carburant-bioethanol-e85-subit-aussi-hausse-pompe>

- **Le Monde** - 15 juillet 2022 - *La France en pleine « biocarburant-mania »*
Cf annexe

- **Le Monde** - 15 juillet 2022 - *Face à la menace de crise alimentaire, les agrocarburants accusés d'aggraver les tensions*
Cf annexe

- **Presse Nationale Economique**

- **Capital.fr** - 29 juin 2022 - *Prix du carburant : le bioéthanol E85 n'échappe pas à la hausse*
<https://www.capital.fr/auto/prix-du-carburant-le-bioethanol-e85-nechappe-pas-a-la-hausse-1440404>

- **Boursorama avec Pratique.fr** - 5 juillet 2022 - *L'aide de certaines régions à l'achat d'un boîtier bioéthanol*
<https://www.boursorama.com/patrimoine/actualites/l-aide-de-certaines-regions-a-l-achat-d-un-boitier-bioethanol-93c0d367b54caa4c9e3fa6553b849193>

- **Magazine d'informations générales**

- **Le Point** - 6 juillet 2022 - *Automobile : faut-il se convertir à l'E85 ?*
https://www.lepoint.fr/automobile/automobile-faut-il-se-convertir-a-l-e85-06-07-2022-2482282_646.php?M_BT=1486982028683#xtor=EPR-6-%5BNewsletter-auto-addict%5D-20220708-%5BArticle_1%5D

- **Pleine Vie** - 10 juillet 2022 - *Auto : comment faire des économies en roulant ?*
<https://www.pleinevie.fr/conso-argent/transports/auto-faire-economies-roulant-69116.html>

- **Site d'informations générales**

- **Assurland.com** - 21 juillet 2022 - *Les Français croient aux économies promises par l'E85*
https://www.assurland.com/assurance-blog/assurance-auto-actualite/les-francais-croient-aux-economies-promises-par-l-e85_140603.html

- **Presse Spécialisée BTP Construction**

- **Constructioncayola.com** - 11 juillet 2022 - *FlexFuel Energy Development récompensée au Sommet des Entreprises de Croissance*

Véronique Girard-Claudon, Attachée de presse
Paris, 27 juillet 2022



<https://www.constructioncayola.com/environnement/article/2022/07/11/140300/flexfuel-energy-development-recompensee-sommet-des-entreprises-croissance>

- **Presse Quotidienne Régionale**

- **Nice Matin** - 31 mai 2022 - *4 inventions nées sur la Côte d'Azur pour apprendre à se passer du pétrole russe*
<https://www.nicematin.com/environnement/4-inventions-nees-sur-la-cote-dazur-pour-apprendre-a-se-passer-du-petrole-russe-770960>
- **Petites Affiches des Alpes Maritimes** - 30 juin 2022 - *Sommet des Entreprises de Croissance : FlexFuel Energy Development couronnée catégorie « Greentech & Energies »*
<https://www.petitesaffiches.fr/actualites,069/economie,045/sommet-des-entreprises-de,25424.html>
- **Webtimemedias** - 30 juin 2022 - *FFED à Sophia : le chiffre d'affaires des boîtiers de conversion E85 fuse de +550% !*
<https://www.webtimemedias.com/article/ffed-sophia-le-chiffre-daffaires-des-boitiers-de-conversion-e85-fuse-de-550>
- **Presse Agence** - 30 juin 2022 - *FlexFuel Energy Development récompensée par le Sommet des Entreprises de Croissance*
<http://www.presseagence.fr/lettre-economique-politique-paca/2022/06/30/paris-flexfuel-energy-development-recompensee-par-le-sommet-des-entreprises-de-croissance/>
- **Ouest France** - 30 juin 2022 - *Prix de l'essence : ce garage de Vitré convertit les voitures à l'éthanol à tour de bras*
<https://www.ouest-france.fr/bretagne/vitre-35500/prix-de-l-essence-a-vitre-ce-garage-convertit-les-voitures-a-l-ethanol-a-tour-de-bras-a45f32b4-f7bb-11ec-9081-e9c3cdc26fd6>
- **Tribuca.net** - 30 juin 2022 - *Mention spéciale pour FlexFuel Energy Development*
https://tribuca.net/entreprises_109045155-mention-speciale-pour-flexfuel-energy-development
- **Le Journal des Entreprises** - 1er juillet 2022 - *+ 550% pour le chiffre d'affaires E85 de FlexFuel Energy Development au premier semestre 2022*
<https://www.lejournaldesentreprises.com/region-sud/breve/550-pour-le-chiffre-daffaires-e85-de-flexfuel-energy-development-au-premier-semestre-2022-2040863>
- **Invest in Côte d'Azur** - 3 juillet 2022 - *FlexFuel Energy Development reçoit une mention spéciale dans la catégorie « Greentech & Energies » lors du Sommet des Entreprises de Croissance*
<https://www.investincotedazur.com/greentech-energies-flexfuel-energy->



[development/](#)

- **Le Dauphiné Libéré** - 6 juillet 2022 - *Convertir votre voiture à l'éthanol : quelles sont les régions, départements et villes qui peuvent vous aider ?*
<https://www.ledauphine.com/magazine-automobile/2022/07/06/convertir-votre-voiture-a-l-ethanol-queles-sont-les-regions-departements-et-villes-qui-peuvent-vous-aider>
- **Ouest France/ Le Maine Libre** - 12 juillet 2022 - *Sarthe. Rouler à l'éthanol : la formule séduit, mais...*
<https://www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/vaas-72500/sarthe-rouler-a-l-ethanol-la-formule-seduit-mais-52bf6292-fede-11ec-bdc1-39b5e48ef435>
- **Le Progrès** - 13 juillet 2022 - *Conversion à l'éthanol : quelles sont les aides que vous pouvez obtenir ?*
<https://www.leprogres.fr/magazine-automobile/2022/07/13/conversion-a-l-ethanol-queles-sont-les-aides-que-vous-pouvez-obtenir>
- **Monaco Hebdo** - 17 juillet 2022 - « *Mention spéciale* » pour FlexFuel Energy
<https://monaco-hebdo.com/auto/flex-fuel-energy/>
- **Le Bien Public** - 20 juillet 2022 - *Conversion à l'éthanol : quelles sont les aides que vous pouvez obtenir ?*
<https://www.bienpublic.com/magazine-automobile/2022/07/20/conversion-a-l-ethanol-queles-sont-les-aides-que-vous-pouvez-obtenir>
- **Presse Agence** - 25 juillet 2022 - *FlexFuel Energy Development participe à Paris Automotive Week*
<http://www.presseagence.fr/lettre-economique-politique-paca/2022/07/25/paris-flexfuel-energy-development-participe-a-paris-automotive-week/>
- **Webtimemedias** - 25 juillet 2022 - *FlexFuel Energy Development à la Paris Automotive Week*
<https://www.webtimemedias.com/article/flexfuel-energy-development-la-paris-automotive-week>
- **Tribuca.net** - 25 juillet 2022 - *FlexFuel monte à Paris*
https://tribuca.net/entreprises_109660926-flexfuel-monte-a-paris
- **Presse Auto**
- **Décision Atelier** - 28 juin 2022 - *Neuf nouveaux adhérents ont rejoint la FIEV*
<https://www.auto-infos.fr/article/la-fiev-gagne-9-adherents.252347>
- **Autoplus.fr** - 29 juin 2022 - *Boîtier Superéthanol : fausse bonne idée ou véritable économie ?*



<https://www.autoplus.fr/pratique/boitier-superethanol-fausse-bonne-idee-veritable-economie-587377.html#item=1>

- **Zepros/ Après-Vente Auto** - 30 juin 2022 - *La FIEV élargit son empreinte*
<https://auto.zepros.fr/distributeurs-equipementiers/article/la-fiev-elargit-son-empreinte>
- **Zepros/ Après-Vente Auto** - Juillet Août 2022 - *Les boîtiers de conversion s'installent*
https://zepros.eu/journaux/auto/numeros/auto-96/?utm_source=dialoginsight&utm_medium=email&utm_campaign=Liseuse%20Zepros%20AUTO%2023%2f06%2f2022 (page 67)
Cf annexe
- **Décision Atelier** - 4 juillet 2022 - *FFED salue l'aide de la région Ile-de-France en faveur du Superéthanol-E85*
<https://www.auto-infos.fr/article/ffed-salue-l-aide-de-la-region-idf-en-faveur-du-superethanol-e85.252852>
- **Automobile Propre** - 4 juillet 2022 - *Boîtier E85 : quel montant pour l'aide à la conversion en Ile-de-France ?*
<https://www.automobile-propre.com/boitier-e85-quel-montant-pour-laide-a-la-conversion-en-ile-de-france/>
- **L'Automobile Magazine** - 4 juillet 2022 - *Officiel - Boîtier E85 : l'Ile-de-France met en place une aide de 500€ pour rouler à l'éthanol*
<https://www.automobile-magazine.fr/toute-l-actualite/article/34271-boitier-ethanol-e85-une-nouvelle-ville-de-region-parisienne-rembourse-400eur>
- **Autonews** - 4 juillet 2022 - *Installation d'un boîtier E85 : les modalités de l'aide pour l'Ile-de-France*
<https://www.autonews.fr/green/actualite/installation-d-un-boitier-e85-les-modalites-de-l-aide-pour-l-ile-de-france-109795>
- **AM-Today** - 4 juillet 2022 - *Plus de 250 garages sont prêts à poser les boîtiers FlexFuel*
<https://www.am-today.com/article/plus-250-garages-sont-prets-poser-les-boitiers-flexfuel>
- **L'Auto-Journal** - 7 juillet 2022 - *Faire un plein d'éthanol sans boîtier E85 est-il dangereux ?*
<https://www.autojournal.fr/pratique/plein-ethanol-sans-boitier-e85-dangereux-279196.html#item=1>
- **Autonews** - 25 juillet 2022 - *Mondial de l'Auto 2022 : un acteur majeur des boîtiers E85 annonce sa présence*
<https://www.autonews.fr/green/actualite/mondial-de-l-auto-2022-un->



[acteur-majeur-des-boitiers-e85-annonce-sa-presence-110499](#)

- **TV**
 - **CNews - La Matinale** - 30 juin 2022 - *Chronique de Pierre Chasseray - Annonce aide de la région Ile-de-France pour la conversion E85 avec mise en avant du boîtier FlexFuel*
Pas de replay
- **Radio**
 - **Top Music** - 4 juillet 2022 - *Bioéthanol : toujours des aides et des économies*
<https://www.topmusic.fr/bioethanol-toujours-des-aides-et-des-economies>
(avec une vidéo explicative)



La France en pleine « biocarburant-mania »

Des milliers d'automobilistes se posent la question d'un basculement vers le superéthanol E85 en raison de son prix défiant toute concurrence, autour de 0,90 euro le litre.

Par [Eric Béziat](#)

Publié le 15 juillet 2022 à 15h00

Jean-Michel hésite... Ce Francilien, qui a souhaité garder l'anonymat, a fait ses calculs : avec l'essence SP95 à 2,10 euros environ, le plein de sa Peugeot 2008 achetée d'occasion va lui coûter 2 500 euros par an. Une modification du moteur pour passer au superéthanol lui ferait économiser 1 250 euros annuels de carburant et le prix de l'installation d'un boîtier de conversion d'environ 1 000 euros serait amorti en moins de six mois grâce à l'aide de la région de 500 euros par boîtier... Jean-Michel n'avait a priori pas prévu ce changement, mais, face aux chiffres, il n'est pas loin de se décider.

Comme Jean-Michel, des milliers d'automobilistes se posent la question d'un basculement vers le superéthanol E85 (qui contient entre 65 % et 85 % d'éthanol agricole, issu à 90 % de betteraves, de maïs et de blé). Son prix défiant toute concurrence, autour de 0,90 euro par litre, en fait une star des pompes à carburant des routes de France.

Et ils sont nombreux à avoir franchi le pas depuis l'explosion des prix de l'énergie, due à la guerre en Ukraine. La part du superéthanol E85 est passée d'un niveau stable d'environ 3,5 % du marché des essences avant octobre 2021 à plus de 6 % depuis mars. Entre janvier et mai, 48 000 boîtiers de conversion ont été installés, un record en quatre mois, faisant monter le parc de boîtiers installés de 35 % à 183 000 unités.

Le nombre d'immatriculations de véhicules « flexfuel » explose

De même, le nombre d'immatriculations de véhicules « flexfuel », c'est-à-dire roulant directement à l'E85, a explosé cette année et singulièrement depuis mars (5 000 immatriculations, contre 200 en mars 2021 et 900 en septembre 2021). Ce sont quasi exclusivement des Ford, le constructeur américain ayant été le seul à parier sur le superéthanol en France, avec le lancement de cinq modèles flexfuel, dont son best-seller, la Ford Puma.

C'est indéniable : en matière de mobilité, une « biocarburant-mania » touche la France. Et elle ne concerne pas que les véhicules légers, voitures particulières et camionnettes (qui représentent tout de même 70 % des émissions de CO₂ du transport en France). Cette mode d'une énergie bio s'étend aussi à tout ce qui est véhicule lourd (23 % des émissions de CO₂) et, de façon plus expérimentale, aux bateaux et aux avions.

Pour ce qui est des engins lourds (camions, bus, véhicules de chantier, etc.), l'équivalent du superéthanol, pour la filière gazole, c'est le B100, un biodiesel 100 % à base d'huiles végétales (colza, soja, palme), qui prend son essor. Le B100 n'est pas encore aussi installé que l'E85 (il n'est d'ailleurs pas accessible aux particuliers), mais, ici et là, les initiatives se multiplient. Le 21 juin, FlixBus, leader du transport en car longue distance, a inauguré sa première ligne B100 entre Paris et Grand-Champ (Morbihan), près de Vannes. Colas a signé, en début d'année, un partenariat avec Saipol, principal producteur français de B100, pour sa flotte de camions. La SNCF commence également à faire rouler quelques locomotives diesel au B100.

Huiles végétales usagées

Autre option qui monte pour les moteurs diesel : les carburants HVO (acronyme anglais pour huiles végétales



hydrotraitées). Ceux-là sortent des raffineries des pétroliers (en particulier Total et le finlandais Neste) transformés à partir d'huiles végétales éventuellement usagées (de friture, par exemple), voire de graisses animales. Ainsi, le groupe XPO, qui assure la logistique du Tour de France 2022, y fait rouler ses camions au HVO.

Ces huiles raffinées constituent également un débouché majeur en matière de carburant renouvelable pour l'aviation. Airbus y travaille, et Air France avait fait, en 2021, voler un A350 spécialement approvisionné avec 16 % de ce biokérosène. Mais, chez l'avionneur européen, on admet que les carburants tirés de la biomasse ne sont pas la solution idéale, car ils risquent de ne pas suffire aux gros besoins en fuel de l'aviation. Chez Airbus, on croit plutôt aux carburants de synthèse, produits à partir d'hydrogène et de captation de CO₂. Une position confirmée par le Parlement européen, qui, pour sa trajectoire de carburants renouvelables dans l'aviation (obligation de 8 5 % en 2050), a exclu, jeudi 7 juillet, la plupart des biocarburants et a décidé de prioriser les carburants de synthèse.

Du côté maritime et fluvial, la martingale du moment s'appelle plutôt le « biogaz », c'est-à-dire un méthane issu de la fermentation de sous-produits agricoles, de déchets divers, de boues, etc. Les armateurs ont choisi le gaz comme mode de propulsion moins « sale » que les gros diesels marins. Et du méthane fossile au méthane renouvelable, le saut technique est aisé. Le groupe français et géant mondial Compagnie maritime d'affrètement-Compagnie générale maritime possède déjà vingt navires qu'il appelle « e-methane ready » et compte monter cette flotte à 44 en 2024.

Fiscalité avantageuse

Le biogaz est aussi une option regardée de près pour les poids lourds et singulièrement pour les flottes de transport public ou de ramassage des déchets. La technologie est vue par les acheteurs de véhicules (opérateurs, collectivités) comme une excellente énergie de transition, en attendant le passage au tout-électrique et à l'hydrogène. En 2021, les autobus au gaz ont représenté 49 % des nouvelles immatriculations, alors que le diesel (hybrides compris) est tombé à 22 %.

Si les biocarburants ont le vent en poupe en France, c'est que la sphère publique dans son ensemble continue à les pousser en avant, malgré les critiques des associations environnementales, mais aussi de la Cour des comptes, qui a publié un [rapport](#) au vitriol sur le sujet fin 2021. L'Etat octroie ainsi une fiscalité avantageuse au superéthanol et au B100 : taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques de 12 centimes d'euro le litre, contre 66 centimes pour le SP95 E10 et 59 centimes pour le diesel B7, la TVA se trouvant ainsi fortement réduite. L'administration a attribué, en avril, une vignette Crit'Air 1 aux véhicules lourds roulant exclusivement au B100.

De leur côté, les collectivités territoriales poussent souvent des technologies, biogaz et éthanol, qui constituent des débouchés pour des productions locales. L'Ile-de-France accorde, depuis le 1^{er} juillet, une subvention de 500 euros par boîtier éthanol. En 2021, la région Grand-Est, terre de production betteravière, a lancé une opération « 1 000 boîtiers à 1 euro », qui a connu un succès foudroyant.

Eric Béziat

Le Monde - 15 juillet 2022

Face à la menace de crise alimentaire, les agrocarburants accusés d'aggraver les tensions



La production mondiale de ce type de carburants, issus majoritairement de cultures agricoles, est remise en cause, pour la concurrence qu'elle entraîne avec les besoins alimentaires, mais aussi pour son impact environnemental sous-estimé.

Par Mathilde Gérard

Publié le 15 juillet 2022 à 15h00 - Mis à jour le 16 juillet 2022 à 04h36

A la pompe, on les distingue par un nombre : E5, E10, E85, etc., soit la part croissante d'éthanol issu de la production de betterave, de blé ou de maïs contenue dans le carburant. Pour les véhicules roulant au gazole, ce sont les biodiesels, B7 ou B10 pour les plus courants, incorporant des dérivés d'huiles végétales. Ces agrocarburants se sont progressivement installés dans le paysage depuis les années 2000, présentés comme une source alternative d'énergie renouvelable. Mais un grand nombre de scientifiques estiment que leur impact sur le climat, la biodiversité et le reste de la production alimentaire est sous-estimé. Une remise en cause ravivée dans le contexte de flambée des prix des matières premières agricoles et de l'énergie, et de tensions d'approvisionnement liées à la guerre en Ukraine.

Biocarburants, agrocarburants, première ou deuxième génération... de quoi parle-t-on ?

Les biocarburants désignent tous les substituts aux carburants fossiles issus de végétaux ou de déchets et matières organiques. La première génération de biocarburants provient directement des cultures agricoles (on parle alors d'agrocarburants) : huiles végétales pour les biodiesels (à l'exclusion, en France et dans quelques autres pays européens, de l'huile de palme) ; cultures sucrières (betterave, canne à sucre) et de céréales (blé, maïs) pour les bioéthanol. Ils représentent 90 % du marché en France.

La deuxième génération est issue de matières organiques dites « résiduelles » ou « non alimentaires » : huiles usagées, graisses animales, effluents d'élevage, cellulose de bois, paille, résidus vinicoles... « *Il existe aussi une troisième génération obtenue hors-sol, à partir d'algues ou en intégrant des cycles non valorisés actuellement (égouts, usine de traitement de l'eau...)* », détaille David Laborde, économiste et directeur de recherche à l'Institut international de recherche sur les politiques alimentaires (Ifpri). Encore minoritaires aujourd'hui, ces biocarburants voient leurs perspectives de développement se multiplier, en particulier pour le transport aérien.

Quelle part représentent-ils aujourd'hui dans le mix énergétique ?

L'Union européenne (UE) a fixé pour objectif que les énergies renouvelables représentent 14 % de l'énergie dans les transports, et, depuis 2015, le recours aux agrocarburants est plafonné et ne peut dépasser 7 % dans le mix énergétique. Mais une politique fiscale incitative les soutient. « *Les industriels ne paient pas la taxe sur les produits pétroliers sur la quote-part des agrocarburants. Et puis, il y a des pénalités si on n'atteint pas les objectifs sur les énergies renouvelables*, liste M. Laborde. *C'est tout un corpus d'incitations et de législations qui poussent ainsi à incorporer ces agrocarburants.* »

En 2020, les véhicules français ont utilisé 2,9 milliards de litres de biodiesel et 1,1 milliard de litres de bioéthanol sur un total de 47 milliards de litres de carburants consommés... 800 000 hectares sont consacrés aux cultures destinées aux agrocarburants en France, soit 3 % de la surface agricole utile. Au niveau mondial, les agrocarburants sont en forte croissance : 14 % des huiles végétales produites dans le monde sont désormais destinées aux carburants, avec une hausse marquée aux Etats-Unis. « *En 2015, 20 % de l'huile de soja américaine allait dans le biodiesel ; en 2021, c'était 46 %*, rapporte M. Laborde. *L'Indonésie, elle, a un objectif d'incorporation de 30 % d'huile de palme, et, pour tenir cet objectif, elle a dû mettre en place une interdiction d'exportation d'huile de palme, fin avril.* »

Sont-ils plus vertueux pour le climat ?

Mi-juin, 38 scientifiques ont envoyé une lettre ouverte aux eurodéputés pour leur demander de revoir les objectifs européens en matière de bioénergie. « *La législation proposée [dans le paquet législatif sur le climat "Fit for 55", visant à réduire de 55 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2030] entraînerait une hausse de la déforestation mondiale, en requérant plus de terres tropicales pour combler la demande en produits agricoles et en bois* », écrivent-ils. « *Toutes les surfaces que l'on plante pour faire de l'éthanol ou du biodiesel, ce sont des surfaces manquantes pour la nourriture, la biodiversité ou pour des puits de carbone*, indique Wolfgang Cramer, directeur de recherches (CNRS) à l'Institut méditerranéen de biodiversité et d'écologie marine et continentale et cosignataire de cette missive. *Les biocarburants sont considérés comme neutres en carbone dans les textes officiels, mais, scientifiquement, c'est faux.* »



La filière de production met pourtant en avant des bilans carbone avantageux : le biodiesel issu d'huile de colza serait 60 % moins émetteur que les carburants fossiles, le bioéthanol réduirait de 70 % la facture en CO₂... Des chiffres incomplets, selon les scientifiques. En cause, la non-prise en compte des changements d'usage des terres. *« En affectant une culture initialement destinée à la culture alimentaire aux agrocarburants, on va déplacer cette culture alimentaire vers des forêts, prairies et autres écosystèmes naturels, en France et ailleurs, ce qui constitue une source d'émissions de gaz à effet de serre »*, précise Pierre Leflaive, responsable transports de l'association Réseau Action Climat (RAC). En intégrant ce paramètre, le bilan des biocarburants s'alourdit considérablement. Une étude réalisée en 2015 pour la Commission européenne, intégrant l'enjeu de l'affectation des sols, a conclu que tous les biodiesels, quelle que soit leur source (colza, soja ou palme), émettent plus de gaz à effet de serre que les carburants fossiles. En tenant compte de ces modèles, les associations Canopée et Les Amis de la Terre ont calculé que l'incorporation de 7 % de biocarburants dans le mix énergétique ferait même grimper de 3,5 % les émissions de dioxyde de carbone du secteur des transports.

Concurrentent-ils les productions alimentaires ?

Alors que les prix de l'alimentation grimpent en flèche, faisant craindre pour la sécurité alimentaire dans les pays en développement dépendant des importations, les agrocarburants se voient aussi reprocher d'entrer en compétition avec les besoins en nourriture. *« Si on réduisait de moitié le recours aux agrocarburants aux Etats-Unis et en Europe, cela compenserait toutes les exportations de céréales et d'oléoprotéagineux d'Ukraine »*, a calculé Timothy Searchinger, chercheur américain à l'université de Princeton et spécialiste des biocarburants. L'universitaire s'inquiète particulièrement de la hausse du recours à la bioénergie prévue dans le paquet législatif « Fit for 55 ». Selon les propres estimations de la Commission européenne, ces plans consacraient un cinquième des terres agricoles européennes à la production de bioénergie. *« Cela veut dire que l'Europe va devoir réduire sa production alimentaire et importer davantage son alimentation. Cela devrait susciter un vrai débat »*, poursuit Timothy Searchinger.

Pourtant, dans les instances internationales, la pertinence des agrocarburants dans le contexte de crise est peu débattue. Pas une mention de ce sujet dans la déclaration des pays membres du G7 sur la sécurité alimentaire du 28 juin, pas plus que dans les dernières communications de l'Organisation mondiale du commerce sur les tensions alimentaires... *« Depuis plus de dix ans, on sait qu'une partie de ces agrocarburants ont un impact négatif. Il y a vingt ans, l'Europe était exportatrice nette d'huiles végétales. Depuis qu'on fait les biocarburants, elle est devenue importatrice nette, rappelle M. Laborde. Et, dans cet intervalle, on a eu trois crises alimentaires majeures, en 2007-2008, en 2011-2012 et maintenant : à chaque fois, les biocarburants ont joué un rôle. »*

Les acteurs de la filière des biocarburants se défendent pour leur part d'entrer en compétition avec les usages alimentaires. Le groupe Avril, l'un des principaux acteurs du biodiesel en France, précise avoir abandonné, depuis le début du conflit en Ukraine, l'incorporation d'huile de tournesol, pour la flécher vers l'alimentation humaine. Son biodiesel s'est ainsi recentré sur l'huile de colza. *« On défend l'idée qu'on peut faire de l'alimentaire et du carburant en même temps, explique-t-on au sein du groupe. Dans le procédé de transformation du colza, l'huile sert au carburant et la graine à fabriquer les tourteaux pour l'alimentation animale. »* Selon les années de récolte, le groupe doit toutefois importer une part importante de colza (47 % en 2021, principalement du Canada et d'Australie).

Quel est leur impact sur la biodiversité ?

Les biocarburants sont aussi contestés pour leur rôle sur la biodiversité, du fait de la déforestation et de la nature des cultures en jeu. Pour Pierre Leflaive, du RAC, *« les agrocarburants encouragent un modèle agricole non durable, en privilégiant l'agriculture intensive, au détriment de la ressource en eau et d'une transition agroécologique. Les cultures utilisées, notamment la betterave, le blé et le colza, sont celles qui utilisent le plus de produits phytosanitaires, avec, en outre, l'enjeu des néonicotinoïdes [insecticides à l'effet neurotoxique persistant], qui font l'objet d'une dérogation pour la culture de betteraves. »*

Sylvain Angerand, responsable de campagne pour l'association Canopée et spécialiste des enjeux de bioénergie, met en garde contre les effets de vases communicants : *« Si j'utilise de l'huile de colza ou de tournesol dans les carburants, c'est autant d'huile que je ne peux pas intégrer dans l'industrie agroalimentaire, qui va donc devoir se tourner vers une source alternative, comme l'huile de palme », l'une des cultures provoquant le plus de déforestation au niveau mondial.*



Pour ce qui est des biocarburants plus avancés, M. Angerand voit avec inquiétude la mise en avant de certaines appellations : « *On qualifie de déchets des matières qui sont une ressource, comme la mélasse, qui sert dans l'industrie agroalimentaire à la levure pour fabriquer le pain.* » M. Angerand relève la même ambiguïté au sujet des huiles de cuisson usagées. « *Sur le papier, l'idée est intéressante, sauf que les volumes dont on dispose sont extrêmement faibles. La Chine a vu qu'il y avait un marché énorme en Europe, à un prix très élevé : elle exporte donc ses huiles usagées, mais celles-ci avaient un usage industriel en Chine. Donc, en substitution, Pékin importe l'huile la moins chère du marché, l'huile de palme.* »

Peut-on se passer des biocarburants ?

Début juin, l'ancien directeur de l'Organisation des Nations unies pour l'agriculture et l'alimentation (FAO) de 2012 à 2019, José Graziano da Silva, rappelait au *Monde* que « *les agrocarburants avaient été présentés à leurs débuts comme une solution pour les périodes d'abondance de céréales, et non comme une voie permanente* », en particulier lorsque les marchés sont sous tension.

Mais si certains Etats songent à faire machine arrière, le débat peine à être posé au niveau international. Après l'invasion de l'Ukraine par la Russie, l'eurodéputé socialiste Eric Andrieu, rapporteur de la réforme de la politique agricole commune, a proposé la mise en place d'un mécanisme temporaire de suspension des agrocarburants, lorsque les prix alimentaires dépassent un certain seuil. « *Je ne suis pas pour supprimer les agrocarburants d'emblée, mais pour remettre de la flexibilité, précise l'écu, et, quand il y a une crise, pouvoir re-flécher la production consacrée aux agrocarburants vers l'alimentation animale et humaine.* » Malgré un amendement en ce sens voté en commission développement du Parlement européen, l'écu n'a guère rencontré d'écho : « *J'ai écrit à huit commissaires européens à ce sujet ces derniers mois et je n'ai reçu aucune réponse.* » Pour autant, « *tout le monde a compris qu'il faudrait mettre fin aux agrocarburants de première génération, estime Sylvain Angerand. C'est compliqué, parce qu'on a mis en place une rente pour certaines filières, mais comme le parc automobile thermique va baisser, les agrocarburants vont baisser automatiquement. Ce qui nous inquiète, c'est la suite.* » La suite, ce sont les biocarburants avancés, et la bioénergie, dont le bois. « *Le bois est devenu le moyen de boucler tous les scénarios énergétiques. Or, si on augmente la récolte de bois, on fait baisser les puits de carbone. Dans vingt ans, on se demandera pourquoi on a laissé faire ça. C'est maintenant qu'il faut alerter* », martèle M. Angerand.

Encourager la sobriété dans les usages, grâce à des investissements d'infrastructures, doit rester la priorité pour nombre d'associations. Sans exclure totalement les biocarburants du jeu, Pierre Leflaive appelle à une approche beaucoup plus encadrée : « *Pour les nouvelles générations de biocarburants, on arrive à des bilans environnementaux qui sont plus intéressants, avec deux limites : la question de nos réserves en biomasse, mais aussi la hiérarchie des usages. Utiliser la biomasse, ce n'est pas neutre. Quand on le fait, il faut savoir pourquoi, et quel est le vrai bilan derrière.* » Avec un principe que rappelle David Laborde, en matière de priorité des usages : « *On nourrit d'abord les humains, ensuite les animaux et, s'il reste encore des matières premières agricoles, alors seulement on peut nourrir les voitures.* »

Mathilde Gérard



BIOÉTHANOL

Les boîtiers de conversion s'installent

Vite!

Depuis 2017 et la publication du décret, la conversion à l'E85 accélère. Biomotors revendique environ 30 000 véhicules équipés, Flexfuel Energy Development 70 000 installations. Et la période 2021-2022 affiche une croissance exponentielle. Une étude NGC-Data publiée par notre confrère L'Argus confirme cette envolée au premier trimestre 2022. Ainsi, la transformation des cartes grises après passage à l'éthanol a explosé de 700 % comparé à 2021. Sur les 9 220 véhicules convertis, un véhicule sur trois affiche plus de huit ans d'âge, pour à peine 386 voitures de moins de deux ans encore sous garantie. Sur le podium des « convertis » : Renault Clio, Dacia Sandero et Citroën C3.

Zepros - Juillet août 2022