



# Quelle part de la production végétale doit-on consacrer aux carburants ?



## 1. Greenpeace plante le décor : la fausse bonne idée des "biocarburants" GREENPEACE

### HISTORIQUE

#### La montée historique des gms

Jusqu'en 1981, les prix des carburants sont fixés par l'Etat et la distribution est confiée à des réseaux dits traditionnels quasi exclusivement constitués de sociétés pétrolières.

Cette situation peu concurrentielle s'achève en 1981. A cette date, l'Etat décide de libéraliser les prix et autorise aussi les grandes surfaces à distribuer du carburant, ce qui va profondément modifier le paysage de la station-service en France.

#### Une concurrence accrue

Le carburant devient produit d'appel

La libéralisation de 1981, va engendrer une véritable révolution sur le territoire français. Les prix sont devenus libres et chaque station, ou réseau, décide alors de ses prix d'affichage (et donc de sa marge). Les grandes surfaces vont se saisir de ce nouveau produit pour en faire un produit d'appel (vendu à faible marge) afin d'inciter le consommateur à rentrer dans leur surface de vente.

Cela va modifier de manière significative la carte de la distribution de carburants en France.



## Une mutation rapide de la distribution pétrolière en France

Plus de concurrence et moins de points de vente : la libéralisation de 1981 couplée à une concurrence débridée va déclencher une rationalisation et une très forte contraction des réseaux de distribution.

Le nombre de stations-service passe donc de 41 500 en 1980 à 10 377 en 2017 (dernières données officielles connues), et la tendance semble être la même pour les années à venir.

Les GMS comptent en 2017 5 105 stations-service contre 5 172 pour les pétroliers et réseaux indépendants. La part de marché carburants des stations-service des grandes et moyennes surfaces est relativement stable aujourd'hui, aux alentours de 61,5% (66% pour les essences et 60% pour le Gazole – source CPDC).

## Une spécificité française

Les réseaux de distribution ont profondément changé ces 40 dernières années, c'est aussi le cas pour les carburants distribués.

En 1980, 95% des véhicules vendus en France fonctionnaient à l'essence. 30 ans plus tard en 2010 tout a changé, avec **plus de 60% des véhicules commercialisés fonctionnant dorénavant au gazole.**

Que s'est-il passé ? Au début des années 1980, les constructeurs français souffrent, certains disparaissent, fusionnent ou sont rachetés. Afin de se différencier de la concurrence, ils décident de développer la technologie diesel et ont besoin d'un débouché. Ils se tournent alors vers l'Etat qui, soucieux de préserver l'industrie et les emplois, **va les aider en allégeant les taxes sur le gazole.** Cela a pour effet de booster les ventes de véhicules diesel et de contribuer à sauver ou conforter nos constructeurs nationaux.

C'est ainsi que pendant 30 ans, le litre de gazole a été moins cher que celui de l'essence.

**Un retournement de situation :** la fin de l'avantage fiscal du gazole

Suite au « diesel gate » de 2015 et à une prise de conscience des autorités sur les risques pour la santé que peut représenter le diesel au travers des émissions de particules fines, la fiscalité a rapidement évolué avec pour effet de repositionner au cours de l'année 2018 le prix du gazole à peu près au niveau de celui du Sans Plomb 95.

Les conséquences sur les ventes de véhicules ont été importantes puisqu'il se vend depuis 2017 davantage de véhicules essence que de véhicules diesel en France.



## Les "biocarburants", qu'est-ce que c'est ?

Les "biocarburants" sont des carburants produits à partir de matières organiques, à la différence des carburants fossiles (dérivés du pétrole par exemple). Le préfixe "bio" faisant référence à la biomasse, le terme "biocarburant" peut laisser croire que ces carburants seraient "bio" ou "écologiques". Ce n'est malheureusement pas du tout le cas. C'est pourquoi Greenpeace refuse d'employer le terme "biocarburant" et préfère parler d'"agrocarburants", pour souligner le fait qu'il s'agit de carburants issus de la production agricole. Et c'est d'ailleurs tout le problème....

Les agrocarburants sont donc des carburants produits grâce à la biomasse et sont la plupart du temps incorporés à des carburants fossiles pour fabriquer du biodiesel et du bioéthanol. Il existe une distinction entre les agrocarburants de première génération, qui sont ceux les plus consommés aujourd'hui, et ceux de seconde et de troisième génération qui sont encore en phase de recherche et développement.

La production des agrocarburants de première génération repose sur des matières premières agricoles consommables par les êtres humains, comme l'huile de colza, l'huile de palme ou la canne à sucre : elle entre donc directement en **compétition avec la production de l'alimentation humaine**. Les agrocarburants de deuxième génération sont fabriqués grâce à des matières végétales non alimentaires, comme des déchets ou des tiges de plantes. Un développement de la production d'agrocarburants de troisième génération à partir de microalgues est également envisagé.

## La production destructrice des agrocarburants de première génération

Remplacer les carburants fossiles, fortement émetteurs de gaz à effet de serre, par les agrocarburants de première génération, supposés renouvelables, peut sembler être une bonne idée pour lutter contre les changements climatiques et préserver notre environnement. Or il n'en est rien. Les agrocarburants de première génération sont en effet produits majoritairement grâce à des matières premières agricoles, comme l'huile de palme, le soja, le blé ou encore la betterave. Pour produire ces agrocarburants, il faut ainsi monopoliser davantage de terres agricoles... et donc **détruire des écosystèmes naturels et déforester**.

En conséquence, les émissions de gaz à effet de serre dues au secteur des transports peuvent bien baisser : celles liées à la déforestation et à la conversion des terres augmentent ! Il n'y a donc pas réduction des émissions de gaz à effet de serre, mais **transfert**, et parfois hausse, de ces émissions. **Ainsi le biodiesel, en tenant compte de l'impact de sa production, émet en moyenne 80% plus de gaz à effet de serre que le diesel qu'il remplace.**

De plus, ce transfert se fait aux dépens des pays produisant les matières premières nécessaires à la production de ces biocarburants. Les émissions de gaz à effet de serre ne sont plus seulement liées aux véhicules dans les pays riches, mais aussi aux zones forestières transformées en terres arables dans les pays plus pauvres. Ce stratagème permet ainsi aux pays riches de se **dédouaner des efforts** qu'ils ont à fournir pour

Quelle part de la production végétales doit-on consacrer aux carburants ?



réduire leurs émissions sur le dos des pays plus pauvres qui voient leurs émissions augmenter !

Pour contrer la crise climatique et environnementale, il faut **abandonner le développement des agrocarburants de première génération** et supprimer tous les avantages fiscaux qui y sont attachés.

## Le mythe des “biocarburants avancés”

Quant aux agrocarburants de deuxième et de troisième générations, ils ne devraient pouvoir être développés que s'ils répondent à un **certain nombre de critères**, comme la non-concurrence avec les cultures alimentaires, le respect des droits des communautés et la préservation des espaces naturels fragiles. Les agrocarburants avancés qui correspondent à ces critères ne doivent en aucun cas être promus comme la solution magique pour réduire les émissions de gaz à effet de serre des transports : le développement de certains “biocarburants avancés” reste hypothétique et les “biocarburants” issus de déchets ne pourront jamais être produits dans des volumes suffisants pour répondre à la demande actuelle en carburants.

Les agrocarburants produits à l'aide **d'huile de cuisson usagée** constituent notamment une piste de développement particulièrement valorisée par l'aéronautique. Or leur potentiel d'utilisation est **considérablement limité** par le faible volume d'huile alimentaire usagée à disposition en France. Le gisement en huiles usagées ne suffit pas à répondre à la demande actuelle en “biocarburants avancés”. Un accroissement de la demande pour ces agrocarburants se traduirait ainsi mécaniquement par une augmentation des importations françaises, dépouillant les pays exportateurs de leur capacité à décarboner leur propre économie.

Penser que le recours aux agrocarburants à base d'huile de cuisson règlera le problème climatique du secteur de l'aviation relève donc du fantasme. Sa valorisation par les industriels de l'aéronautique, comme Air France, et de l'énergie, comme Total, est un véritable exercice de **greenwashing** qui vise à poursuivre la croissance d'un secteur à l'impact environnemental toujours aussi destructeur.

La lutte contre le dérèglement climatique ne peut en aucun cas faire l'économie d'une remise en question de nos manières de produire, de consommer et de nous déplacer.



## 2. Avantages et inconvénients des biocarburants

### ❖ Les avantages

- Suivant les matières premières employées pour leur fabrication et leur taux d'incorporation, réduction des émissions de gaz à effet de serre de 15% à 70%.
- Contribution à l'indépendance énergétique.
- Ouverture de nombreux débouchés non alimentaires pour l'agriculture.
- Création de nombreux emplois par le développement de la filière.
- Réduire la dépendance vis-à-vis du pétrole.



### ❖ Les inconvénients

- Leur principal inconvénient est leurs coûts très importants de lancement bien que leurs coûts de production eux restent très intéressants.
- Des recherches sont encore nécessaires pour leur mise au point et il se pourrait qu'elles soient longues. Il y a encore beaucoup de "verrous" technologiques qui empêchent un déploiement à l'échelle industrielle.

### 3. Aspects techniques

Les biocarburants sont des carburants de substitution obtenus à partir de la biomasse (matière première d'origine végétale, animale ou issue de déchets). Ils sont généralement incorporés dans les carburants d'origine fossile.

Biocarburants	
1 <sup>re</sup> génération	Fabriqués avec des produits alimentaires (blé, maïs, betterave, colza)
2 <sup>e</sup> génération	Fabriqués avec des composants ligno-cellulosiques (bois, feuilles, paille etc.)
3 <sup>e</sup> génération	Fabriqués avec des micro-organismes (micro-algues)

Il existe deux grandes filières de production des biocarburants : la filière des biocarburants « essence » et celle des biocarburants « gazole ».

#### Les différents types de biocarburants :

- **Les biocarburants « essence » ou la bioessence de synthèse (éthanol)**

La bioessence de synthèse peut notamment être obtenue par hydrotraitement d'huiles par des processus industriels « lourds » opérés dans des unités de production du type raffineries et bio-raffineries.

La bioessence de synthèse est totalement miscible à l'essence et peut être incorporée à hauteur de quelques pourcents. En 2019, la bioessence de synthèse incorporée dans les carburants a été produite principalement à partir d'huile de palme (89%), de colza (7%)

- **Les biocarburants « gazole » ou les esters méthyliques d'acides gras (EMAG)**

Ces esters méthyliques d'acides gras peuvent être obtenus à partir :

- d'huiles végétales extraites de plantes oléagineuses (colza, tournesol...) : on parle alors d'EMHV (**Ester Méthylique d'Huile Végétale**),
- de graisses animales,
- d'huiles végétales alimentaires usagées et récupérées par un circuit de collecte identifié,
- de déchets graisseux (déchets industriels, POME,)

Quelle part de la production végétales doit-on consacrer aux carburants ?



En 2019, Les EMAG ont représenté, 83.4% des volumes de biocarburants incorporés dans le gazole.

Les huiles végétales et les graisses animales ne peuvent pas être utilisées telles quelles (même en mélange dans le gazole) pour l'alimentation des moteurs Diesel modernes. C'est pourquoi elles sont « estérifiées », c'est-à-dire transformées en esters d'acide gras, par une réaction chimique de transestérification.

### Les Esters Méthyliques d'Huile Végétale (EMHV) ou biodiesel



Les différentes étapes de la production de biodiesel produisent des « co-produits » :

- Le tourteau, provenant du broyage des graines (colza, soja, tournesol...), est un résidu solide valorisé dans le domaine de l'alimentation animale.
- La glycérine, valorisée dans les domaines pharmaceutique (crèmes, dentifrice), cosmétique (produits de beauté) ou alimentaire

**En France, le colza est la matière première la plus utilisée pour la fabrication des biocarburants.**

**En France, les cultures utilisées pour la production de bioéthanol destiné à un usage carburant représentent environ 3% de la surface agricole française globale de céréales et de plantes sucrières.**

**Les biocarburants représentent 8,8 % de la production primaire d'énergies renouvelables en France, ce qui en fait la cinquième source d'énergie renouvelable. Le biodiesel représente 81 % de la consommation de biocarburants, contre 19 % pour la bioessence.**

La distribution en station-service des biocarburants se fait de la façon suivante :

- les supercarburants SP95 et SP98 contiennent jusqu'à 5 % en volume d'éthanol
- le supercarburant SP95-E10 contient jusqu'à 10 % en volume d'éthanol.
- le gazole B7 contient jusqu'à 7 % **en volume d'EMAG** (esters méthyliques d'acide gras)
- Le Gazole B10 contient jusqu'à 10% en volume d'EMAG
- le superéthanol E85 contient entre **65 % et 85 % en volume d'éthanol**



**Quelle part de la production végétales doit-on consacrer aux carburants ?**



## Parts des différents biocarburants produits en France en 2018

	Volume
Colza	53,53 %
Palme	22,45 %
Soja	14,10 %
Huile alimentaire usagée	5,04 %
Tournesol	2,80 %
Huiles ou graisses animales (catégorie III)	1,34 %
Huiles ou graisses animales (catégories I et II)	0,75 %

Quelle part de la production végétales doit-on consacrer aux carburants ?