

Biocarburants, qu'en penser ?

L'appellation biocarburant tire son nom de son origine végétale sans être soumis aux règles de l'agriculture biologique. Ainsi, la dénomination d'agrocaburant conviendrait mieux.

L'idée du carburant d'origine végétale n'est pas neuve. Rudolf Diesel (1858-1913) faisait déjà fonctionner son moteur avec de l'huile d'arachide. Et la mythique Ford T roulait en 1908 au bioéthanol.

Mais l'arrivée sur le marché du pétrole moins cher et réputé inépuisable change la donne.

Actuellement deux filières principales d'agrocaburants existent : la filière huile et dérivés, comme l'huile végétale, le biodiesel, les graisses animales et la filière alcool, comme le bioéthanol, à partir de sucres, d'amidon, de cellulose...

Savez-vous que nous en mettons déjà dans nos moteurs : le sans plomb SP95-E5 ou SP95-E10 contient 5 % ou 10 % de bioéthanol. La même chose pour le diesel qui en contient 7 % ?

En France, le bioéthanol est surtout fabriqué à partir des betteraves à sucre dont une bonne partie de la production est distillée dans ce but. Une seule de ces distilleries dans la Marne à Bazancourt, consomme 23000 tonnes de betteraves par jour, soit un camion toutes les minutes trente (cf Collectif Boulton environnement) et les riverains disposent d'une nuit par semaine pour dormir sans le bruit des poids lourds, de 21 h le soir à 5 h du matin avant que la bruyante sarabande ne reprenne.

Évidemment, nous sommes en présence d'une production industrielle. Et la culture betteravière est une culture ultra-intensive dont l'impact sur la biodiversité est lourd ; outre l'utilisation du charbon pour les séchoirs à pulpe, les lobbys sucriers ont obtenu l'autorisation d'utiliser les fameux néonicotinoïdes tueurs d'abeilles pour traiter une maladie virale qui détruit leurs récoltes et ce produit s'installe dans le sol pour une vingtaine d'années.

Quant au biodiesel, il existe une usine à Rouen qui le fabrique à partir du colza, mais d'un colza traité aux OGM interdit en France et qui peut venir d'Australie ou du Canada, transporté dans des cargos qui fonctionnent au fuel lourd !

En tout état de cause, toutes ces cultures se font au détriment des cultures nourricières ou des espaces sauvages (déforestation au Brésil et en Indonésie), et le bilan environnemental des biocarburants peut être parfois pire que celui des produits pétroliers.

On peut aussi en fabriquer à partir d'huiles usagées ; c'est ce que fait Total dans sa raffinerie de La Mède près de Marseille ; l'idée serait bonne d'utiliser nos déchets pour faire du carburant, sauf que, faute de matières premières suffisantes, on importe des huiles de cuisson chinoises qui traversent la planète par bateaux en rejetant une grande quantité de gaz à effet de serre.

Donc on le voit, la production des agrocaburants présente actuellement pas mal d'inconvénients ; leur concurrence avec la production de nourriture des sols destinés à des cultures vivrières étant réaffectés à des cultures énergétiques ; conduire ou se nourrir, il faut choisir), une organisation pour des transports de matières premières au bilan environnemental catastrophique, sans parler du coût d'adaptation des moteurs et du rendement plus faible de l'agrocaburant.

Le débat est lancé : théoriquement, la filière a de l'avenir, ne serait-ce que pour réduire notre dépendance énergétique au pétrole. Elle pourrait aussi créer une filière de valorisation des déchets.

Un biocarburant de 3ème génération est en voie de préparation, utilisant des algues ... Pourquoi pas ?

Nous sommes allés voir ce qui se passe chez nous, à l'usine de CHALANDRAY 86 (groupe Centre Ouest Céréales - COC).

L'usine est en capacité de transformer chaque année 240 000 tonnes de graines françaises, 2 000 tonnes de soja non OGM et 5 500 tonnes de tournesol et de produire :

- 90 000 tonnes d'huile dont 1/3 d'huile alimentaire, objectif censé être réalisé en 2022 car annoncé sur un article du 26/9/2018
- 135 000 tonnes de tourteaux gras destinés à l'alimentation animale ;
- 100 000 tonnes de biodiesel ;
- 12 500 tonnes de glycérine 100 % végétale destinées à la filière cosmétique ;
- 400 tonnes d'acides gras,

Cette usine est bien implantée localement et s'adapte aux défis actuels après des débuts calamiteux pour les riverains et l'environnement en 2010/2012. En effet, rejets dans la nappe phréatique, pollution d'un ruisseau de 1ère catégorie, niveau sonore hors norme, utilisation d'un forage sans autorisation..., avaient amené un collectif d'associations et de riverains à réagir et la préfecture à interdire l'exploitation de l'usine dans l'attente de sa mise aux normes.

Maintenant, sur son site, la COC revendique légitimement éviter les travers liés à la production d'agrocarburants :

« L'activité industrielle offre un débouché local et durable pour les oléagineux produits par les agriculteurs de Centre Ouest Céréales.

Les graines triturées sont exclusivement produites en France (...) cette activité ne participe pas à la déforestation mondiale.

Les tourteaux gras obtenus sans recours à la chimie (...) approvisionnent les élevages en nourriture pour le bétail de l'ouest de la France. Cela permet de développer l'élevage local en limitant les frais de transport.

Par ailleurs, ces transports se font en grande partie par rail (...) ce qui limite la présence des camions sur les routes et donc l'émission de CO2. »

Dont acte.

Mais cette présentation presque idéale de l'activité agrocarburant oublie de dire que la culture de colza non bio est gourmande en pesticides qui se retrouvent finalement en partie dans les nappes phréatiques. Alors, combien de tonnes de pesticides sont-elles utilisées annuellement pour les cultures énergétiques traitées par la COC ? Et dans quelles proportions ont-elles rendu nécessaire la construction de 5 nouvelles usines de traitement des pesticides dans l'eau potable de notre département ?

Symbole de cette problématique : une usine juste achevée de traitement des pesticides dans l'eau potable se dresse maintenant à Latillé, à moins de 10 km de l'usine de Chalandray. **(Voir notre site, article du 22/04/22).**

Empreinte écologique ou croissance, même « durable », le choix est toujours le même ; l'alternative contient deux propositions contraires, voire contradictoires, c'est ce qu'on appelle un dilemme.