

BIOCARBURANTS

UNE ÉNERGIE RENOUVELABLE PRODUITE EN FRANCE
UNE VALORISATION POUR L'AGRICULTURE FRANÇAISE

Une contribution au débat
sur les énergies renouvelables

- **Lutter contre les émissions de gaz à effet de serre**
- **Contribuer à réduire les importations d'énergie**
- **Produire des ressources énergétiques et alimentaires**
- **Créer des emplois industriels**
- **Offrir de nouveaux débouchés aux productions agricoles**

Existe-t-il beaucoup de secteurs d'activités en France qui répondent à autant de défis différents ?

Il en existe un, celui des biocarburants.

Les filières des biocarburants, biodiesel et bioéthanol, représentent un atout incontestable pour un pays comme la France, disposant de peu de sources d'énergie fossile et préoccupé par le réchauffement climatique.

Si les pouvoirs publics ont aidé les filières des biocarburants à se construire dès le début des années 1990, c'est parce qu'ils étaient conscients de leurs bénéfices. En quelques années, des outils industriels ont été mis en place, des filières se sont structurées, permettant à la France de devenir le premier producteur européen de bioéthanol et de biodiesel.

Aujourd'hui, les attentes de la société, comme les exigences de l'Europe, imposent d'aller plus loin et d'avancer de manière plus déterminée encore. Les acteurs de la filière, agriculteurs comme producteurs de biocarburants, y sont prêts : les biocarburants sont une solution d'avenir et contribuent à l'émergence de la chimie du végétal et des bioraffineries.

En publiant ce Livre Blanc, les acteurs de ces filières affirment leur volonté de continuer à avancer pour atteindre les objectifs français d'indépendance énergétique et de réduction de gaz à effet de serre, tout en contribuant à la réindustrialisation des territoires et au renforcement du potentiel agricole.

Le moment est venu de donner une nouvelle impulsion à la politique française des biocarburants. Pour cela, un engagement de la puissance publique s'impose à nouveau.

Bruno HOT, Président, Syndicat National des Producteurs d'Alcool Agricole (SNPAA)

Eric LAINE, Président, Confédération Générale des planteurs de Betteraves (CGB)

Philippe PINTA, Président, Association Générale des Producteurs de Blé et autres céréales (AGPB)

Christophe TERRAIN, Président, Association Générale des Producteurs de Maïs (AGPM)

Philippe TILLOUS-BORDE, ESTERIFRANCE

Gérard TUBERY, Président, Fédération française des producteurs d'Oléagineux et de Protéagineux (FOP)

LES BIOCARBURANTS : UNE RÉPONSE A

SEPT ENJEUX MAJEURS

Les filières des biocarburants sont à la croisée des mondes de l'agriculture, de l'industrie, de l'énergie et de la recherche. Leurs modèles de production, leurs objectifs et leurs projets innovants répondent à de nombreux enjeux contemporains, qu'ils soient environnementaux, économiques ou sociaux, tels que la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'indépendance énergétique, et la réindustrialisation.

Ils sont source d'emplois pérennes dans les régions. Les biocarburants sont la seule source de carburants liquides renouvelables qui peut se substituer immédiatement et facilement aux carburants pétroliers.



1 Participer activement à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports

Réduire les gaz à effet de serre est un objectif majeur de lutte contre le réchauffement climatique. Les États membres de l'Union européenne se sont engagés à mettre en œuvre les mesures nécessaires pour réduire de 20% leurs émissions totales de gaz à effet de serre d'ici à 2020. La Directive européenne sur les énergies renouvelables reconnaît et quantifie les réductions d'émissions de gaz à effet de serre des biocarburants. L'étude publiée par l'Ademe en 2010 sur l'analyse de cycle de vie confirme la bonne performance des biocarburants français : de 50% à 73% de réduction des gaz à effet de serre en fonction des matières premières. En 2010, les biocarburants français ont permis d'éviter l'émission d'environ 6 millions de tonnes d'équivalent CO₂.

2

Réduire la dépendance énergétique de la France et améliorer sa balance commerciale

Réduire la dépendance énergétique de la France est un enjeu de sécurité nationale et de commerce extérieur. La France importe 98% de son pétrole, soit environ 71 millions de tonnes de pétrole brut par an, représentant la moitié de son déficit commercial.

Or, la production de biodiesel a atteint 1,9 million de tonnes en France en 2010, celle de bioéthanol 0,9 million de tonnes. À titre d'exemple, en 2010, la France a importé 13,1 millions de tonnes de gazole, en provenance essentiellement de Russie, et a consommé 2,24 millions de tonnes de biodiesel qui ont évité des importations supplémentaires d'une valeur de 1,2 milliard d'euros. En outre, la France exporte le quart de sa production de bioéthanol.

Au total les biocarburants produits et consommés en France ont représenté 2,3 millions de tonnes équivalent pétrole (TEP) en 2010. Les biocarburants sont donc un atout essentiel pour réduire les importations d'énergie primaire, en particulier dans le secteur des transports.

3 Créer des emplois agricoles et industriels et participer à la réindustrialisation de la France

Créer de l'emploi en France et réindustrialiser le territoire sont l'une des priorités nationales pour les années à venir. Les filières représentent plus de 11 000 emplois directs et indirects, créés ou préservés – soit 6 300 pour le biodiesel et 5 000 pour le bioéthanol – au service de 29 sites industriels. Ces emplois liés à la production agricole sont non délocalisables et contribuent au maintien de l'activité économique en zone rurale.

4 Atteindre l'objectif de 10% d'énergie renouvelable dans les transports en 2020

L'objectif de 10% d'énergies renouvelables dans les transports en 2020, fixé par la Directive européenne sur les énergies renouvelables, sera rempli essentiellement grâce aux biocarburants qui sont la seule alternative au pétrole, compatible avec le parc automobile existant. Ces biocarburants seront essentiellement issus de la première génération, la deuxième n'arrivant au stade industriel qu'en fin de décennie. En 2010, les biocarburants ont représenté environ 6,5% de la consommation nationale. L'objectif fixé en 2020 nécessite par conséquent la mise en place de mesures nouvelles.

5 Diversifier les débouchés de l'agriculture

Jouant un rôle essentiel dans l'alimentation animale, les filières des biocarburants permettent de diversifier les débouchés des productions agricoles vers les énergies renouvelables, la chimie du végétal, tout en développant et valorisant leurs productions. À titre d'exemple, la production betteravière française a été préservée malgré une baisse significative de ses débouchés pour la fabrication du sucre. Les acteurs de la filière sont également attachés à promouvoir un modèle permettant la répartition de la valeur ajoutée sur l'ensemble de la chaîne de production.

6 Diminuer considérablement la dépendance française en protéines pour l'alimentation animale

En France, la production de biocarburants génère également des produits riches en protéines pour l'alimentation animale (tourteaux, drêches et pulpes) qui se substituent aux tourteaux de soja importés. Le développement de ces filières en France a permis de faire passer l'autosuffisance en protéines destinées à l'alimentation animale de 25% dans les années 1980 à 55% en 2010. Cette situation est donc triplement bénéfique : tandis que l'on produit des biocarburants, on nourrit en même temps les élevages, tout en réduisant les importations de matières riches en protéines.

7 Promouvoir des biocarburants durables

Qualité des eaux, biodiversité, amélioration de la fertilisation azotée, sont au centre des préoccupations de la filière. Les biocarburants français sont en effet issus de productions agricoles qui respectent les bonnes pratiques environnementales, imposées par la Politique Agricole Commune. De plus, ils sont soumis aux critères de durabilité de la Directive européenne sur les énergies renouvelables. Des auditeurs indépendants contrôlent l'application de ces critères selon des procédures agréées par la Commission européenne. L'une d'entre elles, le schéma volontaire 2BSvs (Biomasse Biocarburants, Schéma volontaire sur la durabilité), a été élaborée par les filières françaises des biocarburants.

DES FILIÈRES INNOVANTES

Les filières des biocarburants sont engagées dans une amélioration continue de leurs performances énergétiques et dans le développement de modes de production agricoles et industriels durables. Leur engagement dans des projets à haute valeur technologique et environnementale en est l'illustration la plus prometteuse.



Les filières françaises sont engagées de longue date dans un processus d'amélioration continue de leurs performances énergétiques et environnementales. Elles rendent ainsi les biocarburants de première génération plus efficaces tout en réduisant leur impact environnemental de l'amont agricole à l'aval industriel.

La filière oléagineuse a lancé sa Démarche de progrès en 2007, en réalisant une étude précise du bilan énergétique de la culture de colza. En 2009, les critères de cette étude ont été appliqués aux cultures de tournesol. C'est le CETIOM, l'institut technique de la filière oléagineuse qui a été mandaté pour mener à bien cette Démarche de progrès au niveau agricole. Les informations ainsi recueillies ont permis de proposer des actions pour améliorer les performances énergétiques et environnementales du biodiesel.

La filière bioéthanol a mené des projets d'amélioration de son bilan de gaz à effet de serre : des chaudières à biomasse ont remplacé celles à gaz, et le CO₂ issu de la fermentation de la biomasse a été capté notamment pour des usages alimentaires (boissons gazeuses).

Parallèlement aux progrès de la première génération, les acteurs des filières investissent dans la deuxième et la troisième générations de biocarburants et dans la chimie du végétal à travers divers programmes de recherche, visant à mettre au point de nouveaux procédés de fabrication, à partir de bois, de déchets végétaux, de biomasse dédiée ou d'algues. En voici les plus représentatifs.

BIOTFUEL

Du biodiesel de 2^e génération

DE QUOI S'AGIT-IL ?

Un programme de recherche et développement visant à développer une chaîne complète de procédés permettant de convertir, par voie thermochimique, la biomasse lignocellulosique en biogazole et en biokérosène de 2^e génération.

EN QUOI CE PROJET EST-IL INNOVANT ?

- Exempts de soufre et de composés aromatiques, ces carburants sont utilisés seuls ou en mélange dans tous types de moteur diesel et turboréacteurs d'avion.
- Le développement des technologies de conversion de la biomasse lignocellulosique en carburants de synthèse.
- Une chaîne de procédés transposable à l'échelle industrielle

AVEC QUEL BUDGET ?

- 112,7 millions d'euros dont 33,2 millions de financements publics.

Infos clés

- **Partenaires** : Sofiprotéol, Axens, Commissariat à l'Énergie Atomique et aux Énergies Alternatives (CEA), IFP Énergies nouvelles, ThyssenKrupp Uhde, Total
- **Date de mise en service** : unité industrielle à l'horizon 2020
- **Localisation** : Venette (Sofiprotéol - pilote de prétraitement de la biomasse) et Dunkerque (Total - pilote de gazéification, purification et synthèse)

FUTUROL

Du bioéthanol de 2^e génération



DE QUOI S'AGIT-IL ?

FuturoL, au sein de la plateforme d'innovation BRI (Bioraffinerie, Recherches, Innovations), vise à produire du bioéthanol à partir de la cellulose. Le procédé permettra d'utiliser les coproduits de la production de bioéthanol actuelle, du bois, ou des cultures énergétiques dédiées comme le miscanthus ou le *switch grass*. Une usine pilote fonctionne depuis octobre 2011.

EN QUOI CE PROJET EST-IL INNOVANT ?

- Il comporte le développement des technologies d'extraction de la cellulose et la mise au point des procédés d'hydrolyse et de fermentation les mieux adaptés afin de rendre la cellulose accessible à l'action des enzymes pour la transformer en sucres simples
- Une utilisation volontairement très variée des matières premières afin de permettre aux futures unités de production de s'approvisionner localement
- Intégration complète du recyclage pour développer un procédé durable, respectueux de l'environnement : recyclage des produits et coproduits au sein de l'usine et optimisation énergétique.

BIOCARBURANTS

UNE ÉNERGIE RENOUVELABLE PRODUITE EN FRANCE
UNE VALORISATION POUR L'AGRICULTURE FRANÇAISE

Infos clés

- **Partenaires** : IFP Énergies Nouvelles, Institut National de la Recherche Agronomique (INRA), Agence Régionale de Développement (ARN), Lesaffre, Office National des Forêts (ONF), Champagne Céréales, Téréos, Total, Unigrains, Confédération Générale des Planteurs de Betteraves (CGB), Crédit Agricole
- **Dates de mise en service** :
 - Pilote (180 000 l/an) : 2011
 - Prototype (3,5 Ml/an) : 2015
 - Unité industrielle (180 Ml/an) : 2016/2020
- **Localisation** : site de Pomacle-Bazancourt (Marne)

- Le développement d'un procédé biologique qui pourra être implanté dans les usines d'éthanol existantes, par le simple ajout d'une étape de prétraitement des matières premières cellulosiques en amont du procédé actuel

AVEC QUEL BUDGET ?

- 76,4 millions d'euros avec un cofinancement privé/public (État, Instituts de recherche et entreprises). OSEO apporte son soutien à hauteur de 29,9 millions d'euros.

PIVERT

Premier centre européen de recherche dans la biomasse oléagineuse

DE QUOI S'AGIT-IL ?

Un centre de recherche et d'innovation de la chimie du végétal à base de biomasse oléagineuse. Premier centre européen à transformer la plante entière en produits chimiques renouvelables, destinés à de multiples applications (lubrifiants, solvants, tensioactifs, polymères, destinés à la chimie, le bâtiment, l'alimentation).

EN QUOI CE PROJET EST-IL INNOVANT ?

- Une recherche visant à utiliser la totalité de la biomasse oléagineuse et pas seulement l'huile des graines
- Un projet d'intérêt général reposant sur un financement privé et public, notamment les ressources du Grand emprunt (retenu en 2011 parmi les « Investissements d'avenir »)
- Un projet de raffinerie du végétal bâti sur le concept d'écologie Industrielle

Infos clés

- **Identité** : Picardie Innovations Végétales, Enseignements et Recherches technologiques
- **Partenaires** : Sofiprotéol, pôle IAP, Université de Technologie Compiègne (UTC), Région de Picardie, Agglomération de la Région de Compiègne (ARC)
- **Date de mise en service** : sur 10 ans (2012-2022)
- **Localisation** : Parc Technologique de Compiègne (Picardie)

AVEC QUEL BUDGET ?

- 220 millions d'euros prévus sur 10 ans, avec un cofinancement privé et public (État, instituts de recherche et universités, collectivités territoriales, entreprises).

DEINOL

Un projet de recherche sur les bactéries deinocoques

DE QUOI S'AGIT-IL ?

Un projet porté par une jeune entreprise innovante, DEINOVE, dont les laboratoires cherchent à mettre au point un procédé de production d'éthanol de 2^e génération fondé sur l'utilisation de bactéries deinocoques.

EN QUOI CE PROJET EST-IL INNOVANT ?

- Premier projet de recherche qui produit du biocarburant par voie microbiologique
- Développe également des applications des deinocoques dans le domaine de la chimie du végétal
- Un procédé qui peut être implanté dans les usines existantes
- Des bactéries et des technologies valorisées par l'octroi de licences non exclusives à des partenaires industriels exploitants

Infos clés

- **Partenaires** : Tereos, CPBS (CNRS-Université Montpellier 1), LISBP (INSA Toulouse/CNRS/INRA)
- **Date de mise en service** : 2014
- **Localisation** : Technoparc Cap Alpha de Montpellier (Hérault)

AVEC QUEL BUDGET ?

- 21,4 millions d'euros d'investissements, dont 8,9 millions d'euros d'OSEO (programme Innovation Stratégique Industrielle, ISI) et 3,4 millions d'euros de Truffle Capital.

NOS DEMANDES

Poursuivre le travail accompli depuis deux décennies implique que plusieurs conditions soient remplies. Elles sont au nombre de sept. Les voici...

Réaffirmer la place des biocarburants dans la politique de développement des énergies renouvelables en France

Le Paquet Énergie-Climat de l'Union européenne a placé les biocarburants au cœur du dispositif des énergies renouvelables dans ses objectifs pour 2020. Dans ce cadre, la France a soumis à la Commission européenne un premier plan d'action national sur les énergies renouvelables en août 2010. Ce document se cantonne à décrire l'évolution de la consommation de biocarburants attendue sur la prochaine décennie. Il ne précise pas les modalités concrètes de mise en œuvre technique et réglementaire, conditions pour que les biocarburants puissent atteindre l'objectif de 10% d'énergie renouvelable consommés en France en 2020 dans le secteur des transports.

→ DEMANDE

- **Bâtir en concertation avec les pouvoirs publics une véritable « feuille de route biocarburants 2020 » fixant précisément un calendrier de la progression des taux d'incorporation de biocarburants et une évolution claire de la réglementation et de la fiscalité.**

Développer les carburants E20 et B10 aux niveaux français et européen

Pour atteindre l'objectif de 10% d'énergie renouvelable consommée en France en 2020 dans le secteur des transports, il est indispensable de mettre sur le marché un gazole B10 – 10% en volume de biodiesel – qui se substituera au gazole standard actuel, le B7. De même, la France doit donner à l'essence E20 – 20% en volume de bioéthanol – une existence réglementaire et technique, afin que les constructeurs puissent travailler sur des moteurs adaptés. Elle doit jouer un rôle pilote pour promouvoir ces carburants auprès des institutions européennes, et encourager la mise en place d'une norme européenne.

→ DEMANDES

- Mettre dès 2012 sur le marché le gazole B10 qui est au stade final de la normalisation.
- Développer une norme essence E20 et mettre ce carburant sur le marché dès 2015.

Favoriser le développement des filières superéthanol E85 et B30

Les carburants à haute teneur en biocarburant sont très efficaces pour augmenter rapidement les taux d'incorporation avec un parc de véhicules limité.

Le développement de la filière superéthanol-E85 (85% en volume de bioéthanol) nécessite le respect des engagements pris par les constructeurs, les distributeurs et les pouvoirs publics, dans la Charte pour le développement du superéthanol signée en 2006.

Le carburant B30 contient 30% de biodiesel et 70% de gazole. Il est utilisé par des flottes captives, alimentées par des pompes dédiées privées.

→ DEMANDES

- **Concernant l'E85, accorder un bonus environnemental pour les véhicules Flex Fuel et une réduction de la taxe des véhicules de société, compte tenu du caractère renouvelable d'une partie du CO₂ émis. Obtenir de l'Etat qu'il respecte son engagement d'achat de véhicules Flex Fuel pour les flottes des administrations.**
- **Pour le carburant B30, obtenir des pouvoirs publics et des collectivités locales l'engagement d'utiliser ce carburant pour leurs flottes captives de véhicules.**

Lutter contre les distorsions de concurrence entre biocarburants européens et non européens

Les producteurs français subissent la pression d'importations déloyales. Des biocarburants, bioéthanol et biodiesel, sont massivement importés dans l'Union européenne, en profitant de contournements douaniers, de dispositifs de taxes différenciées à l'exportation, de subventions, voire de dumping. Ces pratiques déstabilisent les filières de production françaises et européennes.

→ DEMANDES

- Renforcer les contrôles douaniers.
- Modifier les classements dans les nomenclatures douanières qui ont pour effet de faciliter l'entrée de produits extra européens.
- Entamer ou soutenir les procédures anti-dumping et anti-subsidies qui s'imposent.

Maintenir le dispositif fiscal au moins jusqu'à fin 2015

Tous les agréments dont bénéficient les filières de biocarburants doivent être prolongés au moins jusqu'à fin 2015. En effet, seuls les biocarburants produits dans des usines agréées bénéficient de la réduction de la Taxe Intérieure de Consommation (TIC). Les montants de défiscalisation sont de 14 euros par hectolitre pour le bioéthanol et 8 euros par hectolitre pour le biodiesel. Cette prolongation permettra d'amortir en totalité les 2 milliards d'euros d'investissements réalisés par les filières biocarburants.

→ DEMANDE

- Prolonger l'ensemble des agréments et maintenir la fiscalité actuelle au moins jusqu'à fin 2015 (en harmonie avec l'application de la nouvelle Directive Européenne sur la Taxation des Énergies).

Privilégier une fiscalité incitative à long terme

La Commission européenne propose actuellement une révision de la Directive sur la Taxation des Énergies, qui se fonderait sur deux nouveaux principes : le contenu énergétique et les émissions de CO₂. Cette approche permettra un traitement équitable des énergies renouvelables. En particulier, les biocarburants ne seraient pas soumis à la taxation sur le carbone.

→ DEMANDE

- Défendre le principe d'exonération de la taxe carbone pour les biocarburants et conserver la possibilité pour les États-membres d'accorder une fiscalité spécifique aux biocarburants.

Plaider pour la mise en place d'un groupe d'experts internationaux sur l'utilisation des terres

Dans le débat sur le changement d'affectation des sols indirect (CASI), les biocarburants sont systématiquement stigmatisés. Or, les causes de ces changements sont complexes et multiples : demande alimentaire, urbanisation, industrialisation, mode de culture, exploitation de ressources naturelles, etc. Ce sujet mérite la mise en place d'une instance internationale habilitée à observer les utilisations des terres sur la planète et donc à mesurer officiellement les changements d'affectation des sols. Calquée sur le modèle du GIEC (Groupe Intergouvernemental d'Experts sur le Changement climatique), cette instance aurait pour mission d'analyser, sur la base des études, travaux et recommandations existantes, les phénomènes en cours et de faire d'éventuelles recommandations s'il en est besoin.

→ DEMANDE

- **Prendre l'initiative de la création d'une instance internationale non gouvernementale et impartiale chargée :**
 - d'observer et de fournir des évaluations précises sur l'évolution des utilisations des sols au niveau mondial,
 - d'évaluer l'ensemble des politiques pouvant avoir un impact sur l'utilisation des sols.

NOS RÉPONSES AUX

IDÉES REÇUES

SUR LES BIOCARBURANTS

Les biocarburants font l'objet de critiques fondées le plus souvent sur une connaissance imparfaite des filières dont ils sont issus, des technologies qui les portent ou des résultats qu'ils génèrent en termes de performances économiques et environnementales. Voici quinze idées fausses qu'il nous paraît aujourd'hui important de rectifier.



IDÉE FAUSSE ① ALIMENTATION

Les cultures énergétiques concurrencent les cultures alimentaires, accaparent les terres et provoquent une hausse des cours des matières premières agricoles

NOTRE RÉPONSE

Les cultures destinées à la production de biocarburants en France participent toutes à l'approvisionnement alimentaire. En effet, une fraction importante de la biomasse produite (tourteaux de colza et de tournesol, pulpes de betteraves ou drêches de céréales) est orientée vers l'alimentation animale tandis que le reste (huiles, sucres ou amidon) sert à la production de biocarburants. Cette production permet à l'Europe de limiter ses importations de matières riches en protéines pour l'alimentation animale et libère des surfaces agricoles pour des productions alimentaires dans les pays exportateurs de tourteaux de soja.

Les chiffres contredisent par ailleurs l'idée selon laquelle les cultures destinées aux biocarburants concurrenceraient les cultures alimentaires. En 2010, moins de 2% des surfaces agricoles mondiales sont cultivées pour la production de biocarburants (y compris la part destinée à l'alimentation animale).

Un rapport de la Banque Mondiale daté de juillet 2010 précise que la hausse des cours des produits alimentaires a été causée essentiellement par une baisse des stocks mondiaux, une forte augmentation du coût de l'énergie et la spéculation. Toutes les grandes institutions internationales et nationales concernées comme le Conseil International des Céréales (CIC), l'Organisation des Nations Unies pour l'Alimentation et l'Agriculture (FAO), l'USDA (US Department of Agriculture), ou la Banque Mondiale sont en effet d'accord pour affirmer que l'augmentation des prix du blé est d'abord due à la spéculation. Ainsi, en 2010, la récolte de blé a été vendue et achetée environ 25 fois d'après la FAO.

IDÉE FAUSSE 2 ALIMENTATION

Les biocarburants renchérissent le prix de l'alimentation animale

NOTRE RÉPONSE

Bien au contraire, la production de biocarburants en France augmente la quantité de biomasse, riche en protéines, disponible pour l'alimentation animale, et diversifie les sources d'approvisionnement pour les fabricants d'aliments, ce qui fait baisser les prix. La production de biodiesel de colza et de tournesol génère ainsi 3 000 000 tonnes de tourteaux, celle d'alcool et d'éthanol de céréales 700 000 tonnes de drêches, et celle d'alcool et éthanol de betterave 500 000 tonnes de pulpes. Sans ces productions, la France devrait importer massivement des protéines de soja à un prix plus élevé. Grâce aux biocarburants, la France est parvenue à faire passer son autosuffisance en protéines végétales de 25% dans les années 1980 à plus de 55% aujourd'hui.

IDÉE FAUSSE 3 ALIMENTATION

Les biocarburants absorbent toute la production d'huile de colza, ce qui oblige à importer de l'huile de palme

NOTRE RÉPONSE

La production d'huile de colza destinée à l'alimentation est suffisante en France pour répondre à la demande et les importations d'huile de palme sont essentiellement à destination des industries alimentaires qui apprécient ses caractéristiques particulières. Seuls 400 000 hectares sont nécessaires en France pour couvrir les besoins d'huiles alimentaires, sur une surface totale de 2,2 millions d'hectares de cultures oléagineuses. Il reste donc 1,8 millions d'hectares pour les autres utilisations (chimie du végétal, énergies renouvelables, etc.) et l'exportation.

Dans le monde, l'huile de palme est utilisée à 98% dans l'alimentation humaine. En effet, l'huile de palme fige à 38°C ce qui est une caractéristique sans équivalent chez les autres types d'huiles et qui est recherchée par l'industrie agro-alimentaire, quelle que soit la disponibilité de l'huile de colza. Par contre, cette propriété n'est pas optimale pour la production de biocarburants ce qui fait que la part des importations d'huile de palme dédiée aux biocarburants reste très marginale. En réalité, le développement du biodiesel a suscité une augmentation de la production européenne d'oléagineux, notamment de colza et de tournesol.

IDÉE FAUSSE 4 ENVIRONNEMENT

Les biocarburants ne sont pas une énergie renouvelable

NOTRE RÉPONSE

Les biocarburants sont issus de la biomasse. Celle-ci est par définition renouvelable puisqu'il s'agit essentiellement de matières végétales qui se renouvellent régulièrement. Pour leur croissance, les plantes captent l'énergie solaire pour fabriquer de la biomasse à partir du CO₂ puisé dans l'atmosphère (photosynthèse).

IDÉE FAUSSE 5 ENVIRONNEMENT

Les biocarburants sont issus de l'agriculture intensive et donc néfastes pour l'environnement

NOTRE RÉPONSE

La production française de biocarburants s'appuie sur une grande variété de matières premières favorable à la rotation des cultures et à la biodiversité. Les céréales, betteraves et oléagineux, quels que soient leurs marchés, respectent les nombreuses exigences environnementales de la Politique Agricole Commune (notamment sur la fertilisation, les produits phytopharmaceutiques, ou la biodiversité). Ces exigences sont parmi les plus élevées au monde.

De surcroît, les agriculteurs sont engagés depuis longtemps dans l'amélioration de leurs pratiques agronomiques. Ainsi, ils utilisent aujourd'hui 30% d'engrais azoté de moins qu'en 1990, par tonne de céréales ou de colza. De même, les quantités d'azote minéral apportées à la culture de la betterave ont diminué de près de 50% ces trente dernières années. Les agriculteurs recourent de plus en plus à de nouvelles technologies (images satellites, GPS, etc.) pour appliquer, au bon moment, la juste quantité d'intrants nécessaires à la plante. Ces facteurs de production sont indispensables pour que tout le potentiel de production des cultures s'exprime. Les filières des biocarburants sont enfin très impliquées dans la promotion d'une agriculture durable. A ce titre la filière biodiesel est engagée dans une démarche de progrès (charte de l'environnement) depuis vingt ans.

IDÉE FAUSSE 6 ENVIRONNEMENT

Les biocarburants ne permettent pas de réduire les émissions de gaz à effet de serre et participent à la pollution de l'air

NOTRE RÉPONSE

La Directive européenne sur les énergies renouvelables impose, depuis 2011, aux biocarburants consommés dans l'Union européenne de réduire d'au moins 35% les émissions de gaz à effet de serre par rapport aux carburants classiques, sur l'ensemble du cycle de vie. Ce chiffre devra passer à 50% en 2017, puis 60% en 2018, pour les biocarburants produits par de nouvelles installations. Les productions françaises de biocarburants dépassent les seuils de réduction applicables aujourd'hui, ce qui est confirmé par l'étude de l'Ademe publiée en avril 2010. Les biocarburants permettent également de réduire les émissions de substances polluantes telles que les particules et certains hydrocarbures (HAP) pour le biodiesel, et le monoxyde de carbone et les oxydes d'azote pour le bioéthanol.

IDÉE FAUSSE 7 ENVIRONNEMENT

Il faut passer tout de suite à la deuxième génération de biocarburants

NOTRE RÉPONSE

Les biocarburants de deuxième génération proviennent de cellulose et de ligno-cellulose (paille, résidus forestiers, taillis, etc.), transformés soit par voie biologique (éthanol), soit par voie thermo-chimique (biodiesel). Les nouveaux procédés de production sont encore en phase de recherche et développement. Ils ne seront pas une réalité économique et industrielle à une échelle significative avant la fin de la décennie. Or, la deuxième génération ne pourra pas voir le jour sans une première génération performante.

En effet, en France, les acteurs économiques de la première génération seront ceux de la deuxième génération grâce à leur expérience industrielle, à leurs efforts de recherche et à leurs financements. Par exemple, une fois les procédés industriels mis au point (extraction de sucres de la cellulose), les usines de première génération de bioéthanol seront utilisées pour la production de bioéthanol de deuxième génération. La deuxième génération s'inscrira dans la continuité de la première qui continue à s'améliorer et aura encore toute sa place.

IDÉE FAUSSE 8 ENVIRONNEMENT

Les changements d'affectation des sols annulent la réduction des émissions des gaz à effet de serre des biocarburants produits en France

NOTRE RÉPONSE

On distingue deux types de changement d'affectation des sols, direct et indirect. Les changements directs d'affectation des sols sont pris en compte par la Directive énergies renouvelables dans le calcul des émissions de gaz à effet de serre des biocarburants. Il est toutefois reconnu qu'il n'y en a pas en Europe.

La notion de changement indirect d'affectation des sols consiste à faire l'hypothèse que les cultures destinées à la production de biocarburants se substituent à des cultures alimentaires. Celles-ci seraient déplacées ailleurs sur la planète et pourraient entraîner des retournements de prairies ou de la déforestation, avec un fort impact sur les émissions de CO₂.

Or les changements d'affectation des sols dans le monde sont la conséquence de facteurs multiples : exploitation des forêts, urbanisation et infrastructures, modes de culture peu productifs, habitudes alimentaires, etc. Aucun modèle scientifique ne permet de mesurer objectivement l'existence et les effets du changement indirect d'affectation des sols. En France, la surface réellement utilisée par les biocarburants représente moins de 3% de la surface agricole utile. Dans les années 1990, la jachère obligatoire est montée jusqu'à 17% de cette surface : les biocarburants ont donc contribué à réduire cette jachère sans déplacer d'autres cultures. Pour la culture de betteraves, le développement des surfaces pour le débouché éthanol s'est substitué à celles perdues pour la production de sucre, à la suite de la réforme du règlement sucre de 2006.

IDÉE FAUSSE 9 ÉCONOMIE

La politique française des biocarburants est trop volontariste

NOTRE RÉPONSE

La France a choisi d'être leader en Europe en devançant les objectifs européens d'incorporation des biocarburants pour 2010. Cela a permis de développer une industrie performante des biocarburants et de réduire significativement les émissions de gaz à effets de serre dans les transports. La Directive européenne sur les énergies renouvelables, publiée le 23 avril 2009, fixe un objectif contraignant de 10% minimum d'énergies renouvelables dans le secteur des transports en 2020. L'incorporation de biodiesel et de bioéthanol dans les carburants est indispensable pour atteindre cet objectif. L'expérience de la France est un atout indéniable pour relever ce défi.

IDÉE FAUSSE 10 ÉCONOMIE

Les filières des biocarburants sont trop subventionnées

NOTRE RÉPONSE

Les biocarburants constituent la seule énergie capable de remplacer partiellement les carburants fossiles dans les transports. Comme toutes les énergies renouvelables émergentes, ils ont besoin d'un soutien des États. Grâce à la mise en place d'un cadre fiscal et réglementaire incitatif, les filières françaises ont déjà investi massivement (2 milliards d'euros) dans de nouvelles usines très performantes.

Depuis 2005, l'accompagnement fiscal a constamment diminué au point que depuis 2011 les filières des biocarburants rapportent de l'argent à l'État.

IDÉE FAUSSE 11 ÉCONOMIE

Les biocarburants français sont protégés de la concurrence internationale

NOTRE RÉPONSE

Au contraire, les productions françaises des biocarburants sont exposées à une forte concurrence internationale et souvent déloyale : subvention, dumping, contournements douaniers, taxes différenciées à l'exportation, etc.

Les principaux concurrents de la filière biodiesel bénéficient déjà d'un accès sans droit de douane au marché européen. Pour le bioéthanol, l'Union européenne accorde régulièrement à des pays tiers des conditions préférentielles d'accès au marché européen (droits de douane nuls) dans le cadre d'accords commerciaux bilatéraux.

IDÉE FAUSSE 12 ÉCONOMIE

Les biocarburants consomment plus d'énergie pour leur fabrication qu'ils en fournissent

NOTRE RÉPONSE

L'étude « analyse du cycle de vie des biocarburants de première génération » de l'Ademe publiée en 2010, dresse un bilan énergétique des biocarburants du "champ à la roue", c'est-à-dire de la culture de la plante jusqu'à la consommation du biocarburant. Cette étude conclut que le bilan énergétique des biocarburants français est positif car ils restituent 2 à 3 fois plus d'énergie renouvelable que d'énergie fossile consommée.

IDÉE FAUSSE 13 **ÉCONOMIE**

Les biocarburants ne réduisent pas la facture pétrolière et n'améliorent pas l'indépendance énergétique de la France

NOTRE RÉPONSE

Au contraire, la réduction de la facture pétrolière due à la production de biocarburants est essentielle pour la France. Au total, les biocarburants produits en France ont représenté 2,3 millions de tonnes équivalent pétrole (TEP) en 2010. Cela représente un avantage pour la balance commerciale estimé à 1,6 milliard d'euros en 2011.

Les biocarburants produits en France sont très majoritairement produits sur notre territoire, à partir de matières premières cultivées localement. En 2011, ils ont représenté environ 6,5% en énergie des carburants consommés en France.

IDÉE FAUSSE 14 ÉCONOMIE

L'utilisation des biocarburants empêche de se concentrer sur les économies d'énergie

NOTRE RÉPONSE

La France est confrontée à des défis énergétiques et environnementaux considérables. Aucune source d'énergie ne pourra, à elle seule, couvrir tous les besoins et résoudre le problème du réchauffement climatique. Il faut être sur tous les fronts : économies d'énergie, énergies renouvelables, nouvelles sources d'énergie, etc. Les biocarburants, énergies renouvelables, sont pleinement compatibles avec une politique d'économies d'énergie.

IDÉE FAUSSE 15 ÉCONOMIE

Les biocarburants coûtent cher au consommateur

NOTRE RÉPONSE

Toutes les énergies renouvelables génèrent un coût supplémentaire pour le consommateur qu'il faut rapprocher de leurs avantages, tels que l'activité économique qu'ils créent sur notre territoire. Par rapport à d'autres énergies renouvelables, le surcoût lié au biocarburant est resté faible. Entre 2005 et 2010, il s'est situé en moyenne à moins de 1 centime d'euro par litre, dont la moitié captée par l'État. En 2011, le SP95-E10, le carburant contenant jusqu'à 10% d'éthanol, a été vendu en moyenne 3 à 4 centimes moins cher par litre que le SP95 dans des stations-service comparables.



FAITS & CHIFFRES





BIOCARBURANTS
UNE ÉNERGIE RENOUVELABLE PRODUITE EN FRANCE
UNE VALORISATION POUR L'AGRICULTURE FRANÇAISE

HISTORIQUE DES FILIÈRES DES BIOCARBURANTS

Les biocarburants sont aussi vieux que le moteur à explosion

A l'Exposition Universelle de 1900 à Paris, Rudolf Diesel expose le moteur portant son nom et qui fonctionne à l'huile d'arachides.

En 1903, la Gobron-Brillé, alimentée à l'éthanol battait le record du monde de vitesse automobile.

C'est à partir du choc pétrolier de 1973, lorsque le pétrole devint plus cher que cette idée ancienne redevient d'actualité : le Brésil est le premier pays à développer l'utilisation de bioéthanol de canne à sucre.

Au milieu des années 1970 sur le thème « la France n'a pas de pétrole, mais des idées », la recherche d'alternatives aux carburants fossiles s'intensifie. Le monde agricole se mobilise pour faire valoir l'intérêt pour la France d'une production de carburant à partir de betteraves, de céréales ou d'oléagineux.

Les années 1980 : la France s'engage

Le développement de la production des biocarburants en France résulte d'une forte mobilisation politique, en particulier ces vingt dernières années, ce qui a permis à la France de se classer au premier rang européen en 2009.

Un premier arrêté du 16 septembre 1987 en application d'une directive européenne du 5 décembre 1985 autorise l'incorporation de 5% d'éthanol et de 15% d'ETBE en volume dans les essences.

C'est la réforme de la PAC de 1992 qui accélère l'utilisation des biocarburants. Cette stratégie fait suite à la mise en place de jachères sur des surfaces précédemment cultivées en céréales, oléagineux et protéagineux. Les cultures destinées aux biocarburants sont développées sur ces surfaces en jachère.

Un système d'aides fiscales a été inscrit dans la loi de finances de 1992, en exonérant de TIPP certaines variétés d'esters méthyliques ainsi que l'éthanol et ses dérivés.

En 2004, le plan biocarburants pour la France a fixé des objectifs d'incorporation de 7% en 2010.

Les années 2000 : L'Europe se mobilise

L'année 2003 est déterminante pour les filières des biocarburants avec l'application de deux nouvelles directives : La Directive promotion des biocarburants (2003/30/CE) qui fixe un objectif indicatif d'incorporation de 5,75% PCI pour 2010 et la Directive taxation des énergies (2003/96/CE) qui permet aux États membres d'appliquer une fiscalité réduite aux biocarburants incorporés dans les carburants. (flexibilité de la fiscalité).

En 2009 l'application de la Directive énergie renouvelable accélère le développement des filières des biocarburants. Cette directive dite ENR (2009/28 CE) fait partie du « paquet énergie-climat » adopté par l'Union Européenne afin de développer les énergies renouvelables pour 2020. Elle fixe aux États-membres un objectif de 10% d'énergies renouvelables dans le secteur des transports en 2020 et impose aux biocarburants, pour être considérés comme durables, de répondre à des critères de durabilité sur la protection de la biodiversité, des terres riches en carbone, des tourbières et sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre (de 35% au moins).

En 2010, les acteurs des filières françaises de production de biocarburants ont développé le schéma volontaire 2BSvs de certification de la durabilité, qui assure le respect des critères fixés par la Directive énergie Climat. Ce schéma a été approuvé par la Commission européenne le 19 juillet 2011.

LA FILIÈRE BIOÉTHANOL

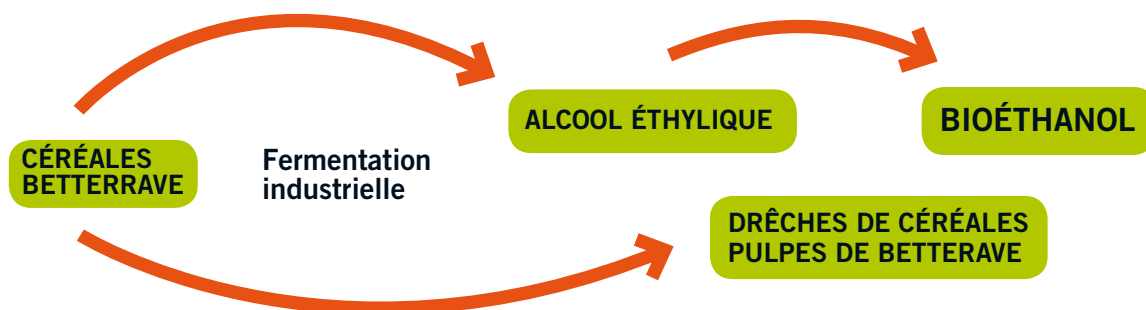
Les plantes riches en saccharose (betterave, canne à sucre) ou en amidon (blé, maïs) n'ont pas que des débouchés alimentaires. Après une phase de transformation industrielle, elles permettent de produire un composant substituable à l'essence : le bioéthanol. En Europe, le bioéthanol est principalement produit à partir de betterave, de maïs et de blé. La production de bioéthanol génère également des aliments pour animaux, les pulpes de betteraves et les drêches riches en protéines.



Betterave



Céréales (maïs, blé)



Infos clés bioéthanol

EN EUROPE

→ **39 millions d'hectolitres**, soit 3,2 millions de tonnes de bioéthanol produites en 2010

EN FRANCE

→ **18 millions d'hectolitres d'alcool éthylique** produits en 2010 dont :

- 9 millions d'hectolitres à base de betterave
- 9 millions d'hectolitres à base de céréales

Accompagnés de la production de composants pour l'alimentation animale

- 500 000 tonnes de pulpes de betterave
- 700 000 tonnes de drêches de céréales

→ Les 18 millions d'hectolitres d'alcool éthylique sont répartis entre :

- 11,5 millions d'hectolitres soit 900 000 tonnes de bioéthanol pour les carburants
- 6,5 millions d'hectolitres pour les applications traditionnelles (usages alimentaires et parachimiques, pharmacie, parfums, etc.)

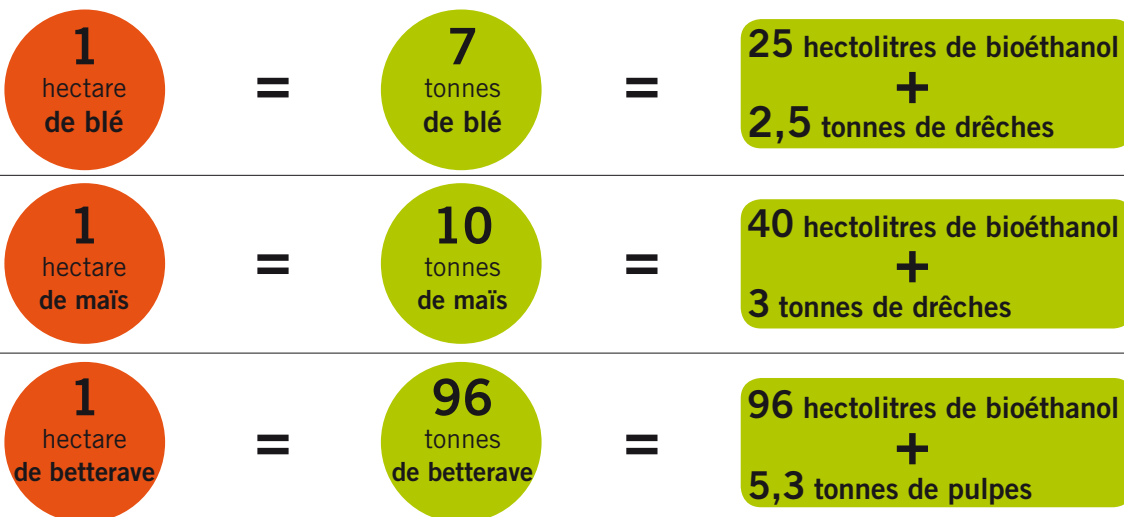
→ La filière bioéthanol a créé ou maintenu **5 000 emplois directs et indirects**

→ Elle génère **600 millions d'euros de chiffre d'affaires**

→ En 2010, le **taux d'incorporation de bioéthanol** dans les essences était d'environ 6%

→ **Fin 2011, plus de 75% du parc de véhicules** à essence est compatible avec le SP95-E10

→ En 2010, le bioéthanol utilisé en France a représenté **450 000 tonnes équivalent pétrole** et a réduit **les émissions de CO₂ de près de 1 million de tonnes**



LA FILIÈRE BIODIESEL

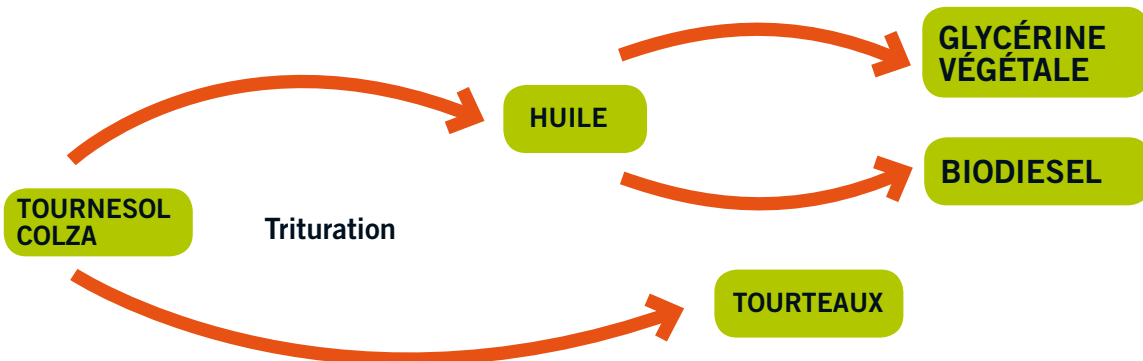
Les oléagineux (colza, tournesol, soja...) sont cultivés pour leurs graines ou leurs fruits riches en matières grasses, qui permettent de fournir des huiles végétales indispensables à l'organisme, de produire une énergie renouvelable, le biodiesel, et de participer au développement d'une chimie renouvelable. Les protéines extraites des oléagineux, appelées tourteaux, sont utilisées pour l'alimentation animale



Tournesol



Colza



Infos clés biodiesel

EN EUROPE

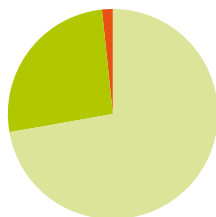
- **28 millions de tonnes de graines oléagineuses** produites en 2011 dont :
 - 19 millions de tonnes de Colza
 - 8 millions de tonnes de tournesol
- **25 millions de tonnes de tourteaux oléagineux** produites en 2011
- **9,6 milliards d'euros**, c'est le chiffre d'affaires de la filière biodiesel
- **30 000 emplois** créés ou maintenus

EN FRANCE

- **1,9 million de tonnes de biodiesel** produite en 2010
soit 1,7 million de tonnes de gazole
- La filière biodiesel a créé ou maintenue **6 300 emplois** directs et indirects
- En 2011, le taux d'incorporation de biodiesel dans les essences était d'environ 7%
- **100% du parc de véhicules diesel** est compatible avec le carburant diesel B7 contenant 7% de biodiesel
- En 2010, la consommation de biodiesel en France a évité **5 millions de tonnes de CO₂**

PRODUCTION DE GRAINES OLÉAGINEUSES EN FRANCE EN 2011

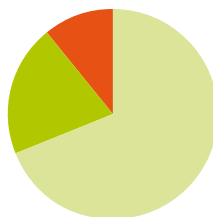
7 410 000 TONNES



Colza	5 356*
Tournesol	1 934*
Soja	120*

PRODUCTION DE TOURTEAUX EN FRANCE EN 2010

3 402 000 TONNES



Colza	2 351*
Tournesol	684*
Soja	367*

PRODUCTION DE BIODIESEL EN FRANCE EN 2010

1 910 000 TONNES

* en milliers de tonnes

GLOSSAIRE

B10 : Carburant qui contient en volume jusqu'à 10% de biodiesel et 90% de gazole.

B30 : carburant qui contient en volume 30% de biodiesel 70% de gazole. Il est destiné à l'usage des flottes captives, par exemple des collectivités territoriales.

BIOCARBURANT : combustible liquide ou gazeux utilisé pour le transport et produit à partir de la biomasse. Ce terme renvoie principalement aux carburants issus de la production agricole. Depuis peu, certains biocarburants sont issus de déchets organiques d'origine animale ou d'huiles usagées. Les biocarburants peuvent se substituer aux carburants fossiles.

BIODIESEL : biocarburant élaboré en règle générale à partir d'huile végétale (principalement issue de colza et de tournesol produits en France) ou animale. Il est incorporé dans le gazole.

BIOÉTHANOL : biocarburant provenant de la fermentation des sucres et l'amidon contenu dans des matières premières végétales (betterave à sucre, céréales, raisin, matières cellulosiques, etc.) Il est incorporé dans l'essence.

BIOMASSE : La biomasse est l'ensemble des matières organiques (produits, déchets et résidus) issues de l'agriculture, de la sylviculture, de l'aquaculture et de la pêche.

CHANGEMENT D'AFFECTATION DES SOLS DIRECT : conversion d'une surface cultivée, d'une prairie permanente ou d'une forêt, vers une autre utilisation, telle qu'une culture (quelle que soit sa finalité), une infrastructure routière ou urbaine, une carrière, etc.

CHANGEMENT D'AFFECTATION DES SOLS INDIRECT (CASI) : concept qui affirme qu'un changement d'affectation des sols direct (quelqu'en soit la cause) en un lieu peut en provoquer un autre ailleurs sur la planète. En particulier, cela consiste à faire l'hypothèse que la réduction des surfaces destinées à des cultures alimentaires entraînerait un besoin de surfaces ailleurs, provoquant à leur tour un changement d'affectation des sols, par exemple la destruction de forêts, de tourbières ou de prairies permanentes, avec un impact sur les émissions de CO₂.

CHIMIE DU VÉGÉTAL : chimie ayant recours en partie ou totalement à des ressources renouvelables d'origine végétale (céréales, oléagineux, cellulose, algues, bois, etc.)

COPRODUITS : produits issus d'un processus de transformation d'une matière première et dont ils ne sont pas l'objectif principal. La production de biocarburants en France génère en même temps des produits essentiels pour l'alimentation animale (tourteaux, drèches, pulpes). Les biocarburants permettent aussi de fournir d'autres coproduits, en moins grandes quantités, notamment de la glycérine végétale utilisée dans l'industrie cosmétique, ou du gaz carbonique de qualité alimentaire pour les boissons gazeuses.

DRÊCHE : la drêche de maïs ou de blé est obtenue après l'extraction de l'amidon de ces céréales. Elle est utilisée dans l'alimentation animale.

E20 : l'E20 est un carburant qui contient en volume 20% d'éthanol et 80% d'essence.

E85 : l'E85 est un carburant qui contient en volume de 65% à 85% de bioéthanol et de 15% à 35% d'essence.

ESTER MÉTHYLIQUE D'HUILE VÉGÉTALE (EMHV) : biodiesel obtenu à partir d'huiles végétales. Par une opération de transestérification avec du méthanol, l'huile végétale (principalement issue du colza en France) est transformée en EMHV.

ESTER MÉTHYLIQUE D'HUILE ANIMALE (EMHA) : biodiesel obtenu à partir d'huile issue de graisses animales.

ESTER MÉTHYLIQUE D'HUILE USAGÉE (EMHU) : biodiesel obtenu à partir d'huiles végétales alimentaires usagées.

ETBE : Produit obtenu par synthèse à partir du bioéthanol et d'isobutylène, l'Ethyl Tertio Butyl Ether est utilisé en mélange avec l'essence.

FLEX FUEL : ces véhicules, encore appelés véhicules à carburant modulable, possèdent un moteur « essence » adapté pour fonctionner avec toutes les concentrations de bioéthanol jusqu'à 85%. Ils peuvent utiliser toutes les essences vendues en France (SP98, SP95, SP95-E10, Superéthanol-E85).

GAZ À EFFET DE SERRE : gaz qui contribue à l'effet de serre, qui maintient la chaleur à la surface de la terre et, en excès, provoque le réchauffement climatique. Gaz carbonique (CO₂), méthane, protoxyde d'azote (N₂O) etc.

POUVOIR CALORIFIQUE INFÉRIEUR (PCI) : le PCI d'un carburant est la quantité d'énergie contenue dans un 1 kilogramme (PCI massique) ou 1 litre (PCI volumique) de ce carburant.

PULPE : la pulpe de betterave est un coproduit obtenu après extraction du sucre. Elle est utilisée dans l'alimentation animale.

SP95-E10 : l'E10 est un carburant qui contient en volume jusqu'à 10% d'éthanol et au moins 90% d'essence.

TAXE GÉNÉRALE SUR LES ACTIVITÉS POLLUANTES (TGAP) : pour les biocarburants, la TGAP est la taxe que payent les distributeurs de carburants quand ils incorporent moins de biocarburants que l'objectif annuel qui leur est fixé par la réglementation. Elle vise à favoriser l'incorporation de biocarburant dans les carburants par chaque distributeur.

TOURTEAU : le tourteau est obtenu après extraction de l'huile des graines (colza, tournesol, soja, etc.) Il constitue une ressource riche en protéines, indispensable à l'alimentation animale.

FILIERE DU BIOETHANOL

AGPM - ASSOCIATION GÉNÉRALE DES PRODUCTEURS DE MAÏS



AGPM
maiz'EUROP

L'AGPM assure la représentation et la défense des intérêts techniques & économiques des maïsiculteurs et de la plante maïs auprès des autorités françaises et européennes. Organisée en sections spécialisées elle représente et défend également les intérêts spécifiques du maïs doux, du maïs semences et des irrigants. L'AGPM est le cœur syndical de Maïz'Europ', l'organisation fédératrice de la filière française de maïs. La France produit environ 15 millions de tonnes de maïs grain, soit 25% de la production européenne, à destination des marchés alimentaires, de l'alimentation animale, des industries (amidonneries, semouleries) et des biocarburants.

AGPB - ASSOCIATION GÉNÉRALE DES PRODUCTEURS DE BLÉ ET AUTRES CÉRÉALES



L'AGPB représente les intérêts des producteurs français de céréales à paille (blé tendre, blé dur, orge, sorgho, avoine, seigle, etc.) Ceux-ci en récoltent annuellement plus de 50 millions de tonnes - 20% de la production européenne - utilisées pour l'alimentation humaine et animale ainsi que par des industries non alimentaires. A hauteur de 55-60%, ces récoltes approvisionnent l'Europe et de nombreux pays tiers. L'AGPB œuvre auprès des pouvoirs publics en faveur de la cohérence de la politique agricole. Avec les professions d'amont et d'aval de la céréaliculture, elle travaille au dynamisme des filières dont dépendent les débouchés des céréales.

CGB : CONFÉDÉRATION GÉNÉRALE DES PLANTEURS DE BETTERAVES



La CGB, fondée en 1921, regroupe 14 syndicats régionaux de planteurs de betteraves. Ses principales activités sont :

- Représenter et défendre les intérêts de ses 26 000 adhérents vis-à-vis de leurs différents partenaires politiques, industriels et administratifs à l'échelon français, européen et mondial
- Élaborer, négocier, mettre en œuvre et contrôler la bonne application des accords interprofessionnels définissant les conditions générales d'achat et de réception, de livraison et de paiement des betteraves par les usines
- Organiser le contrôle des réceptions de ces betteraves dans les usines
- Rechercher et promouvoir de nouveaux débouchés pour la betterave et la pulpe, avec une mention particulière pour le bioéthanol

SNPAA : SYNDICAT NATIONAL DES PRODUCTEURS D'ALCOOL AGRICOLE

« LES INDUSTRIELS DE L'ALCOOL ET DU BIOÉTHANOL »



Le SNPAA rassemble en France les producteurs industriels d'alcool agricole. Cet alcool est destiné aux usages alimentaires et parachimiques, à la pharmacie, la cosmétologie ainsi qu'au marché des biocarburants, dans lequel il est appelé bioéthanol. Le Syndicat assure la promotion des intérêts professionnels de ses membres.

FILIERE DU BIODIESEL

FOP : FÉDÉRATION FRANÇAISE DES PRODUCTEURS D'OLÉAGINEUX ET DE PROTÉAGINEUX



Créée en 1990, la FOP est la Fédération française des producteurs d'oléagineux (colza, tournesol, soja) et de protéagineux (pois, féveroles, légumes secs). La FOP fait partie de Prolea, la filière française des huiles et des protéines végétales qui regroupe 5 organismes : la FOP, l'Onidol, Organisation nationale interprofessionnelle des graines et des fruits oléagineux ; l'Unip, Union nationale interprofessionnelle des plantes riches en protéines ; le Cetiom, Centre technique interprofessionnel des oléagineux métropolitains ; Sofiprotéol, entreprise industrielle et financière. La FOP, dans une dynamique de filière, promeut et défend les intérêts des 90 000 producteurs d'oléo-protéagineux auprès des pouvoirs publics français et européens.

ESTERIFRANCE : SYNDICAT FRANÇAIS DES ESTERIFICATEURS



Créé en 1994, ESTERIFRANCE est le syndicat français des estérificateurs d'huiles végétales et de graisses animales à usage de carburant ou de combustible. Il effectue toutes démarches et actions utiles auprès des pouvoirs publics et des organismes de toute nature, au niveau national, européen et international, pour défendre les intérêts des entreprises du secteur de la transestérification. Il procède à l'étude des problèmes de tout ordre intéressant la profession et diffuse à ses adhérents toutes informations utiles à leur activité.

Crédits photos : AGPM (p. 8), Patrick Allard (p. 2, 33), Bioéthanol (p. 22, 33), Cédric Helsly / Prolea (p. 14, 32, 33), Jean-René Jacques / Prolea (p. 33), Jolyot / PROCETHOL 2G (p. 11), Philippe Montigny / Prolea (p. 2, 8, 32), Passion Céréales / Watier (p. 32), X.

Conception et création : Yannick Le Bourdonnec Conseil et g+ europe
Conception graphique : Tristan Duhamel



BIOCARBURANTS

UNE ÉNERGIE RENOUVELABLE PRODUITE EN FRANCE
UNE VALORISATION POUR L'AGRICULTURE FRANÇAISE

AGPM

Siège social
21, chemin de Pau - 64121 Montardon
www.agpm.com
gildas.cotten@agpm.com

Bureau de Paris
23/25, avenue de Neuilly - 75116 Paris

AGPB

23/25, avenue de Neuilly - 75116 Paris
www.agpb.fr

CGB

43/45 rue de Naples - 75008 Paris
www.cgb-france.fr

SNPAA

23 avenue d'Iéna - 75016 Paris
www.snmaa.fr
www.bioethanolcarburant.com
contact@snmaa.fr

FOP

11 rue de Monceau - CS 60003 - 75378 Paris Cedex 08
www.prolea.com
fop@prolea.com

ESTERIFRANCE

11 rue de Monceau - CS 60003 - 75378 Paris Cedex 08
www.prolea.com
contact@esterifrance.com

