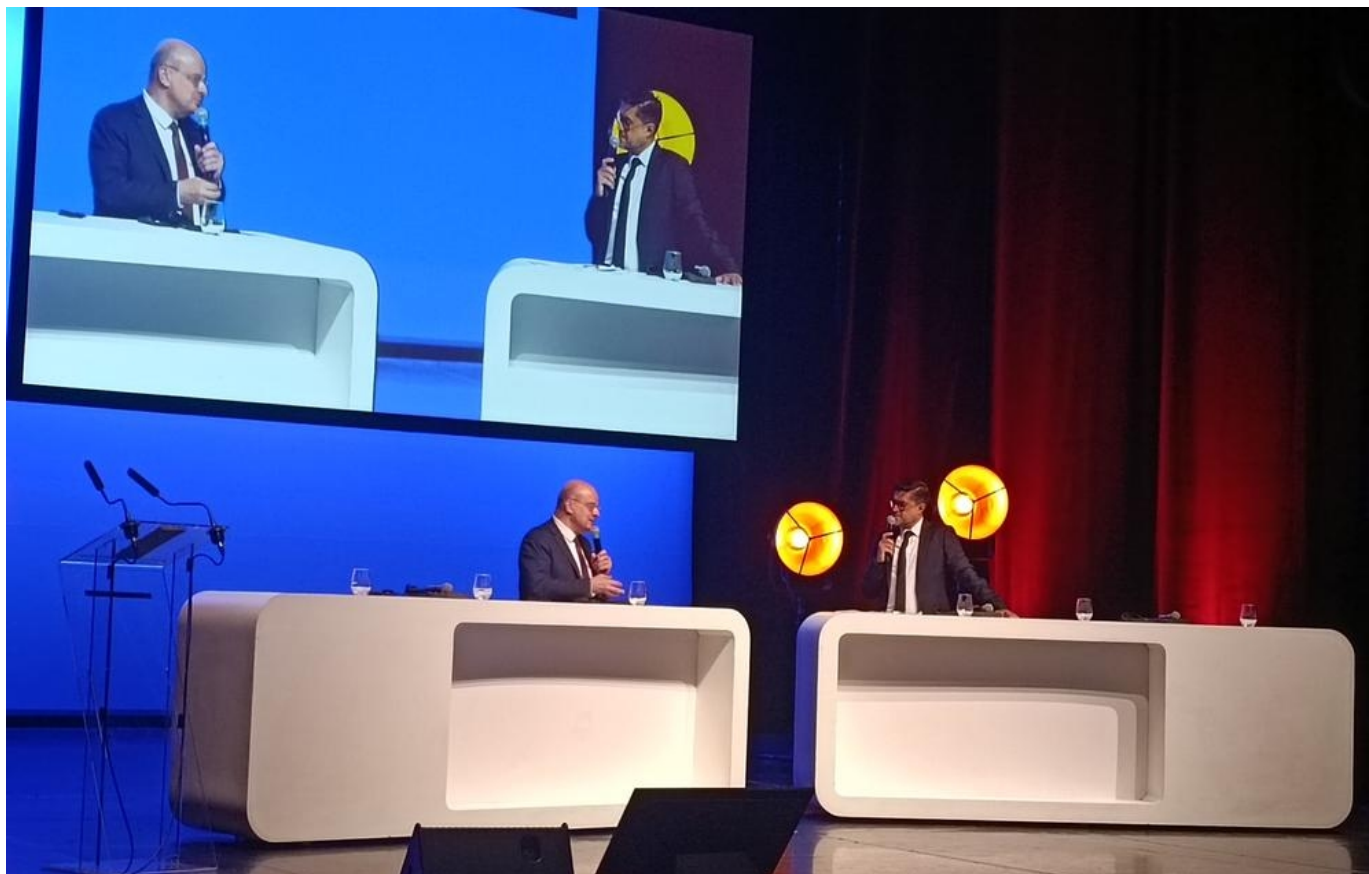


# La biomasse au cœur des débats au Forum mobilités bas carbone à Pau



Le député européen MoDem Christophe Grudler invité par Eric Dournès à la tête de Créa-Sud.

**B.M.PAR BÉNÉDICTE MALLET, PUBLIÉ LE 8 MAI 2024 À 6H00, MODIFIÉ LE 9 MAI 2024.**

**Les projets industriels nécessitant des apports en bois et en résidus agricoles se multiplient afin de décarboner le secteur du transport. Le forum Mobilités bas carbone organisé à Pau a apporté un éclairage sur ces ressources très sollicitées.**

On pouvait s'en douter. Le sujet sur la disponibilité de la biomasse en matière de projets industriels a attiré les défenseurs de l'environnement au forum Mobilités bas carbone. Le Collectif Touche pas à ma forêt, représentant plusieurs associations de protection de la nature, n'a pas manqué d'intervenir à la suite de la présentation au Palais Beaumont d'une étude « sur la disponibilité et l'impact sur les sols, l'eau et l'environnement de la biomasse ».

Un enjeu particulièrement suivi depuis que [Elyse Energy a présenté pour la première fois il y a un an, dans le cadre de ce même forum, ses projets d'usines à Lacq](#) de production de e-carburants à destination du transport aérien et maritime, nécessitant de conséquents apports en biomasse ligneuse et en eau.

## **Priorité aux résidus agricoles**

La nécessité de décarboner le secteur du transport via ces carburants de nouvelle génération a été défendue par Christophe Grudler. Le député européen MoDem, en charge de l'industrie, s'est cependant voulu rassurant : pas question de détruire des forêts destinées au bois d'œuvre, il s'agit selon lui de viser l'utilisation de résidus agricoles. Pas de crise d'usage donc, avec 7 % de terres agricoles actuellement utilisables pour l'énergie, « alors qu'actuellement seuls 3 à 4 % sont exploités ».

Auteur de l'étude, le consultant Ivan Vera Concha s'est voulu prudent sur les choix qui seront faits en Europe. « La quantité de biomasse pouvant être obtenue de manière durable au sein de l'Union européenne peut constituer une matière première précieuse pour la décarbonisation », estime-t-il.

« Cependant, elle sera confrontée à des défis de coûts et de logistique ainsi qu'à la concurrence potentielle d'autres secteurs tels que l'industrie chimique », prévient-il. Selon lui, en 2050, 20 % de la consommation énergétique sera issue de la biomasse.

## **Très coûteux**

Le consultant en recherche appliquée aux Pays-Bas recommande d'organiser cette chaîne d'approvisionnement, de tenir compte du stress hydrique selon les pays, des conséquences sur la biodiversité de ces cultures à destination des carburants.

« L'omission de telles caractéristiques peut conduire à des évaluations inadéquates et, par conséquent, à des recommandations politiques défectueuses », estime-t-il. Reste que produire des carburants biosourcés coûtera bien plus cher que ceux issus de l'énergie fossile. Il faudra donc aussi déterminer qui acceptera de mettre la main à la poche.

## **Safran au défi des bio-carburants pour décarboner l'aérien**

Il n'y a pas que le transport terrestre qui soit soumis à des objectifs de décarbonation. L'aérien aussi, au travers d'obligations d'insérer dans les kérosènes de moteurs d'avions ou d'hélicoptères des carburants durables. Les derniers règlements européens obligent par exemple les constructeurs européens à l'introduction de carburants dits durables à concurrence de 2% en 2025, 6 % en 2030 et jusqu'à 70 % en 2050, a rappelé mardi Cédric Goubet, PDG de Safran Helicopter Engines, basé à Bordes (son interview complète est à retrouver en vidéo sur notre site).

Autrement, les motoristes pour l'aériens sont engagés dans une course contre la montre, à l'instar des constructeurs automobiles soumis à la disparition des moteurs thermiques pour les voitures neuves d'ici 2035. Et si le transport aérien par hélicoptères est bien moins concerné que l'aviation avec 1% seulement des 3 % d'émissions mondiales de l'aérien, Cédric Goubet explique que l'ex-Turbomeca s'est engagé lui aussi dans des recherches et des tests. Au passage, il rappelle que le groupe Safran va consacrer les 3/4 des 4 milliards d'euros en R&D d'ici 2025 à cette question de la décarbonation.

Invité à la table ronde sur les perspectives de décarbonation dans les transports au Forum des

mobilités bas carbone, Cédric Goubet a insisté sur une donnée essentielle : les biocarburants requerront une “énergie considérable” pour être fabriqués, “or la biomasse n’est pas extensible”. Une manière de dire en creux que le transport aérien, dont les perspectives électriques sont pour l’instant limitées, doit être le principal bénéficiaire des carburants liquides bas carbone.