

La bio-chaleur est dix fois plus efficace que le biocarburant
Que l'automobiliste finance donc la bio-chaleur !

Brûler de la biomasse permet de remplacer du fioul. C'est beaucoup plus efficace que de produire du gazole à partir de biomasse. Pourquoi donc ne demande-t-on pas aux automobilistes de financer la bio-chaleur pour remplacer du fioul, qui est comme du gazole ? Parce que, dans notre pays, tout est cloisonné, les ministères, les administrations, les groupes d'intérêt – donc la pensée elle-même : comme les automobilistes consomment des carburants pétroliers, il faut qu'ils paient pour remplacer ces carburants par un carburant non fossile – n'est-ce pas « évident » ? Pourtant, en créant une passerelle entre le secteur du chauffage et celui des transports, il y a beaucoup mieux à faire.

L'économie du bois est paradoxale : la demande bloque l'offre et les finances y sont spécifiques

Les rapports sur la forêt se succèdent mais bien peu se rendent compte de ceci : **1-** Lorsque l'arbre est mûr, le choix qui s'offre au propriétaire n'est pas de le produire ou non ; il est de le couper aujourd'hui ou demain. Si la demande devient plus forte, le prix vont augmenter ; il faut donc attendre pour vendre : *la demande bloque l'offre*. **2-** L'échéancier des dépenses et des recettes de la sylviculture est fait de *périodes de dépenses* et de *moments de recettes* (et non, comme c'est habituel, l'inverse) ; la forêt a donc besoin de prêts remboursables, intérêts et capital, à l'échéance ; j'ai « inventé » cela il y a trente ans ; ce sont des PID, prêts à intérêts indexés et différés. **3-** Tout acte de sylviculture (transformation de taillis en futaie, éclaircie, coupe d'arbres mûrs) a pour effet de mettre sur le marché du gros bois ou du petit bois.

Donc, *pour avoir du bois, il ne faut pas en demander* ; un bon moyen sera de *rendre possible la sylviculture* en répondant à ses très spécifiques besoins financiers.

La biomasse coûte dix fois moins que le biocarburant

Un distributeur de carburant doit incorporer 7 % de biocarburant. Sinon, il paie une taxe égale à la valeur hors TVA mais TIPP comprise du carburant pétrolier en trop. Il est donc prêt à payer le biocarburant près de deux fois plus cher que le carburant fossile, disons 2 € par litre au lieu de 1 €/l : 1000 € de plus par m³.

Or, transformer un mauvais taillis vieillissant en futaie est un investissement qui, de suite, met sur le marché du bois qui, brûlé dans des réseaux de chaleur, remplacera du fioul ou du gaz. Une dépense de 3000 € pour reboiser un hectare libère 150 m³ de bois pouvant remplacer 40 m³ de fioul, **soit 70 €/m³**. Il y a quelques millions d'hectares de taillis en France. Au-delà, il y a de grandes étendues à planter en miscanthus ou autres plantes à croissance rapide.

Ce n'est pas tout : la transformation de taillis en futaie permettra de produire du bois d'œuvre qui stockera longtemps le CO₂, et des petits bois qui, brûlés, remplaceront du fioul ou du gaz – en tout plusieurs centaines de tonnes de CO₂ par hectare. Dans le coût global, il faut ajouter l'entretien des plantations et le coût des réseaux de chaleur et tenir compte du fait que ces économies de CO₂ interviendront en quelques décennies. En tout, l'investissement coûte **30 € à 50 € par tonne de CO₂ évité**.

Un *investissement* de 70 €/m³ de fioul, de 30 à 50 €/tCO₂, évité, c'est *bien moins cher* que l'obligation d'incorporer du biocarburant ou la réglementation thermique du bâtiment (voir une note antérieure) !

Pour moins de CO₂ et moins de pétrole, que l'automobiliste finance la sylviculture !

Pour être dix fois plus efficace qu'aujourd'hui, il suffirait de dire aux distributeurs de carburant : « Vous devez présenter des 'certificats d'incorporation de bioénergie' pour 7 % de vos ventes. Vous acquérez ces certificats soit en incorporant du biocarburant, soit en versant une contribution à un fonds de financement de la bioénergie : 0,7 € équivalant à 1 litre (par exemple) ». On pourrait alors porter l'obligation d'incorporation à 8 ou 10 % sans augmenter le prix payé par l'automobiliste car le prix du biocarburant diminuerait. Et cela apporterait à la filière bois de quoi financer des réseaux de chaleur et, par des prêts adaptés à la forêt, la transformation de dizaines de milliers d'hectares de taillis par an.

La politique de l'énergie sera efficace si *son but est clairement identifié* : non pas moins d'énergie mais *moins d'énergie fossile et cela au moindre coût*. Il faut aussi *une vue décroisonnée* : le schéma présenté ici, qui concerne la sylviculture, l'énergie, les finances, le bâtiment et l'urbanisme, est évidemment plus difficile à réaliser que la production de biocarburant. Mais les pouvoirs publics n'ont-ils pas *le devoir* de mettre en oeuvre ce qui est le moins coûteux ?

Voir *L'économie de la forêt* (Edisud), *Moins de CO₂ pour pas trop cher* (l'Harmattan) et www.hprevot.fr