

**(A) \* \* \* \* \* Introduction \* \* \* \* \***

Laurent Cabrol : Bonjour, nous sommes ensemble jusqu'à 14 heures. Nous allons parler du prix du baril qui vient d'atteindre un record historique à New-York et nous sommes nombreux à avoir subi le choc du prix de l'essence pendant notre congé Pascal quand il s'est agit de passer à la pompe : aïe, aïe, aïe... et bien sûr on reparle des énergies de substitution. Alors est-ce la bonne solution ? A Villeneuve-sur-Lot, en Lot-et-Garonne, on vient de tester, pendant six mois, l'huile de tournesol sur le plan mécanique dans les camions de la commune. Et nous verrons que la réussite est totale, la réussite mécanique, en tout cas, la réussite technique. Les syndicats agricoles sont prêts à se lancer dans une production à grande échelle, en ce qui concerne la betterave, le colza, le tournesol. Mais quand l'État va-t-il se décider à introduire des huiles végétales dans le carburant ? Fiscalement, a-t-on pris position ? L'État a-t-il pris position ? Non, toujours pas. C'est très ambiguë. Nous parlerons aussi, dans ce rendez-vous, du boom des camping-car. [...]

Et oui, je vous le disais, le prix du baril a atteint son record historique, c'était ce matin. Le pétrole, à New-York, bat un nouveau record, à 70,86 dollars le baril. Et nous sommes nombreux à avoir compris ce qui se passait. Puisque si vous êtes de ceux qui n'ont pas pris leur voiture pendant quelques semaines, durant le congé Pascal, vous avez compris ce qui se passait en passant à la pompe. Et bien, nous allons retrouver Monsieur le Maire de Villeneuve-sur-Lot, Monsieur Jérôme Cahuzac. Bonjour Monsieur le Maire.

**(B) \* \* \* \* \* Expérience à Villeneuve-sur-Lot \* \* \* \* \***

Jérôme Cahuzac : Bonjour.

Laurent Cabrol : Vous avez testé, dans votre commune, à Villeneuve-sur-Lot, vous avez testé l'huile de tournesol additionné au gasoil. Le gasoil, il y en avait 70 %, je crois, et l'huile de tournesol 30 %. C'est cela ?

Jérôme Cahuzac : C'est cela même, pendant six mois.

Laurent Cabrol : Pendant six mois sur les camions, sur les véhicules de votre commune.

Jérôme Cahuzac : Dix camions-benne à ordures, pendant six mois, ont fonctionné avec un mélange, constitué comme vous l'avez dit, à 70 % de gasoil et à 30 % d'huile végétale pure. Et au total ces camions, ont roulé pendant à peu près une centaine de milliers de kilomètres, et donc au terme de cette expérimentation, il me semble que les analyses qu'on a pu faire sont significatives. On n'a décelé aucune panne, aucun incident technique, aucune usure anormale du moteur, aucune trace de corrosion, aucun indice de gommage des cylindres. Bref, le résultat de cette expérimentation est extrêmement positif sur le plan technique. Et c'est même tellement positif que, à compter de la semaine prochaine, ces camions-benne fonctionneront désormais, non plus avec un mélange gasoil-huile végétale pure de tournesol, mais uniquement à l'huile végétale pure de tournesol.

Laurent Cabrol : Et vos chauffeurs, ont noté, en ce qui concerne le moteur, je ne sais pas, plus de reprise, un moteur moins bruyant, que sais-je ?

Jérôme Cahuzac : C'est exactement ça. Le moteur est moins bruyant et ils estiment que le moteur à davantage de reprise. C'est exactement ça.

Laurent Cabrol : Oui. La combustion, donc, se fait dans d'excellentes conditions, il n'y a pas d'usure. Quant vous dites que vous avez testé, c'est-à-dire que mécaniquement, vous avez bien vérifié les choses.

Jérôme Cahuzac : Tout à fait. On a demandé à des laboratoires, qui sont indépendant de la collectivité que j'anime, de nous dire ce qu'ils pouvaient déceler de trace de phosphore, d'eau, de corrosion, d'acide, enfin bref, ce que l'on peut parfois s'attendre à trouver dans un moteur lorsqu'il utilise un carburant qui n'est pas celui pour lequel ce moteur a été spécifiquement construit. Et les conclusions de ces laboratoires ont été rendues publiques la semaine dernière. Les résultats sont à la disposition

de qui veut en prendre connaissance. Et ces résultats sont extrêmement encourageant pour continuer cette expérimentation, puisque, comme je vous l'ai dit, nous n'avons constaté aucune usure anormale du moteur, aucune corrosion, aucun dommage des cylindres, bref, la mécanique non seulement ne souffre pas, mais semble, en première analyse, davantage protégée par la combustion d'huile végétale pure que par l'utilisation de carburant classique.

Laurent Cabrol : Et d'où vient l'huile de tournesol ?

Jérôme Cahuzac : L'huile de tournesol provient d'une pression à froid d'une plante qui s'appelle le tournesol, lequel pousse dans le département. Ce qui d'ailleurs a permis à une exploitation agricole, auprès de laquelle nous nous fournissons, d'augmenter ses revenus de 30 %, sans demander de quelconque subvention à l'Europe. Jusqu'alors, cette entreprise touchait des subventions dite de jachère. C'est-à-dire pour regarder pousser de l'herbe, l'entreprise touchait des subsides de l'Europe. Ils ont décidés d'arrêter ce système qui économiquement, reconnaissons-le n'est pas très sain, même si je peux en comprendre la nécessité pour les exploitations. Et en vendant un produit à une collectivité qui en a besoin, bref, dans un circuit économique, je crois beaucoup plus sain et beaucoup plus normal, ces exploitants ont augmenté leur revenu de 30 %.

Laurent Cabrol : Si j'ai bien compris, ça a permis à votre région, en tout cas sur le plan agricole, d'avoir de nouveau et de penser à de nouveau débouché, avoir de belles perspectives.

Jérôme Cahuzac : C'est quelque chose de tout à fait essentielle parce que si l'agriculture ne doit jamais oublier ce qu'est sa fonction première, qui est une fonction nourricière, on sait aujourd'hui que le monde agricole est dans une crise, en tout cas en France, qui est une crise réelle. Le revenu agricole moyen a baissé de 10 % l'année dernière. Et donc je crois qu'il est de la responsabilité des autorités que d'offrir aux agriculteurs, au monde rural, une perspective, et notamment des compléments de ressources que peuvent constituer les biocarburants. Dans le département du Lot-et-Garonne, il y a 16 000 ha de jachère. Dans un délai de quelques années, la France comptera près d'un million et demi d'hectares de jachère, et donc, je crois qu'il est prudent, je crois clairvoyant, que d'envisager des solutions alternatives à cette jachère, qui est un peu désolante, d'autant que nous sommes dans des circonstances qui font que le prix du baril de pétrole, comme vous l'avez dit en introduction, ne baissera pas mais montera, tandis que le prix de l'huile végétale pure de tournesol, lui, baissera, puisque si aujourd'hui ce prix est à 80 centimes le litre, c'est uniquement parce qu'il faut que les exploitants amortissent un matériel viennent d'acheter. Il va de soi que quand ce matériel sera acheté, le prix ne pourra que baisser tout en permettant à cette exploitation, naturellement, de vivre normalement. Donc la divergence entre une hausse du prix du pétrole et la baisse du prix de l'huile végétale pure de tournesol, carburant qui ne pollue pas, carburant qui est une énergie propre, renouvelable, que l'on peut produire en France, en réalité, sans pratiquement de limite, qui n'abîme pas les moteurs. Il me semble que c'est le sens de l'histoire. Et c'est la raison pour laquelle, je ne comprends pas vraiment très bien, ou plutôt si j'en comprends un peu les raisons, mais je ne les approuve pas, les raisons qui font que les représentants de l'État tentent d'empêcher la poursuite de ce type d'expérimentation.

Laurent Cabrol : On en parle en filigrane, et c'est la dernière question que je vais vous poser, mais elle est importante, Monsieur le Maire, Monsieur Jérôme Cahuzac. On en parle en filigrane de ces raisons qui poussent l'État à ne pas nous inciter à avoir recours l'huile de tournesol, aux huiles végétales : c'est la fiscalité. Comment faites-vous ? Vous avez, vous, déclaré votre huile de tournesol, vous avez utilisé 30 % d'huile de tournesol dans vos carburants, ça veut dire que sur 30 % de la globalité de votre réservoir, vous n'avez pas payé de taxe.

Jérôme Cahuzac : Alors ce n'est pas tout à fait vrai. D'abord nous payons la TVA, donc ça fait déjà près de 20 %. Et ensuite nous provisionnons une taxe à hauteur de 10 % du prix d'achat. Pourquoi 10 % ? Et parce que tout simplement, l'utilisation de l'huile végétale pure de tournesol, qui est prévue et autorisée explicitement par une directive communautaire de 2003, cette utilisation doit être taxée, il faut être bon républicain, mais la directive communautaire parle de taxation incitative, et donc nous avons calé, effectivement de façon un peu arbitraire cette taxation à 10 %. Nous provisionnons donc ces 10 %, et le jour où l'État nous demandera cette taxation et bien nous l'avons dans nos caisses et nous paierons l'État comme il se doit. Maintenant il va de soi que si l'État veut tuer cette filière dans l'oeuf qui est en train de se construire, s'il souhaite que les exploitations agricoles redeviennent ce qu'elles étaient avant, c'est-à-dire à la jachère, si l'État souhaite que des camions roulent au gasoil avec le prix que l'on connaît et la pollution que cela engendre, et bien, il faudrait que l'État taxe les huiles végétales pures de tournesol comme il taxe les dérivés du pétrole, mais à mon avis ce serait une erreur historique.

Laurent Cabrol : Mais, mais, attendez, l'État vous a assigné devant un tribunal ou non ?

Jérôme Cahuzac : Tout à fait. Le représentant de l'État dans le département, c'est-à-dire le préfet, nous a assigné devant le tribunal administratif au motif que, selon lui, l'utilisation de l'huile végétale pure de tournesol était illégale en France. Nous contestons ce point de vue, et nous ne le contestons pas parce que ça nous arrange ! Même si ça nous arrange aussi, bien sûr. Nous le contestons parce que nous disposons de deux études de professeurs droit : l'ancien doyen de la faculté de Pau et le responsable de la faculté de droit de l'université de Bordeaux, qui nous indiquent très clairement que l'utilisation d'huile végétale pure de tournesol est parfaitement légale, en France, sur le fondement de l'application d'effet directe de la directive communautaire 2003/30 [...] [*Problème de réception radio pendant une seconde*][...] est légale. Ça ne pose absolument aucun problème. Et de ce point de vue d'ailleurs, j'imagine que le préfet du département a dû recevoir des ordres écrits du Gouvernement pour nous assigner devant le tribunal administratif, parce que s'il a fait ça de lui même, je pense qu'il a pris des risques.

Laurent Cabrol : Donc c'est l'ambiguïté qui réside, c'est-à-dire que tout le monde, enfin tout le monde !? Les instances gouvernementales, l'État nous incite à trouver des moyens de solution pour pallier ce manque de pétrole, et en même temps, on est en train de vous dire : « on va vous taxer », mais on vous taxe sans vous taxer, puisqu'on vous assigne devant un tribunal sans vous dire il faut payer telle et telle somme. On est dans un fourre-tout juridique qui paraît assez inextricable.

Jérôme Cahuzac : En réalité c'est moins un fourre-tout et une ambiguïté qu'une fantastique hypocrisie. L'hypocrisie réside tout simplement dans le fait que plus le prix du baril monte, plus l'État s'enrichit. Et donc l'intérêt des pouvoirs publics aujourd'hui, qui, vous savez, connaissent dans notre pays une situation financière absolument terrible, leur intérêt c'est que le prix du baril continue à monter, parce que plus le prix du baril monte, plus la TIPP produit des subsides à l'État. Et donc on nage en parfaite hypocrisie puisque tout le monde sait très bien qu'il faut absolument trouver des énergies renouvelables et propre et si possible moins chères. Bien sûr nous devons arriver à une certaine forme d'autonomie énergétique, au moins pour ce qui est du fonctionnement des véhicules, et en même temps, les mêmes pouvoirs publics font tout ce qu'ils peuvent pour, non seulement ne pas encourager, mais même étouffer dans l'oeuf des initiatives locales qui, à l'évidence, vont pourtant, j'allais dire, dans le sens de l'intérêt général, mais qui même, d'une certaine manière, relèvent du bon sens élémentaire.

Laurent Cabrol : Merci Monsieur Jérôme Cahuzac, Maire de Villeneuve-sur-Lot. Dans un instant nous poursuivrons notre conversation avec Xavier Belin qui est vice-président de la FNSEA.

#### **(C) \* \* \* \* \* Point de vue FNSEA \* \* \* \* \***

Laurent Cabrol : Nous parlons du prix baril qui vient d'atteindre un record historique à New-York, nous parlons même du choc du prix de l'essence qui a été pour nous perceptible durant ce congé Pascal. Nous avons donc en ligne Jérôme Cahuzac qui est maire de Villeneuve-sur-Lot. J'aimerais maintenant, avec Xavier Belin qui est vice-président de la FNSEA, que nous en parlions au chapitre des agriculteurs, c'est un... Vous êtes près, vous les syndicats agricole, comme les agriculteurs dans leur ensemble, bien sûr, que vous représentez, vous êtes près à vous lancer dans une production à grande échelle de betterave, de colza ou de tournesol. Mais où en êtes vous ? Est-ce qu'on vous donne aujourd'hui les feux vert ? Monsieur Belin, bonjour.

Xavier Belin : Bonjour Laurent. Ben écoutez, oui, j'ai été très intéressé par ce que disait Monsieur Cahuzac tout à l'heure. Aujourd'hui au niveau de l'agriculture, d'abord, bon, ça n'est plus anecdotique, puisqu'on produit déjà environ 500-600 mille tonnes de biocarburant chaque année. Principalement donc, du Diester, qui est donc un ester d'huile végétale, d'huile de colza et de tournesol, et dans une moindre mesure de l'éthanol qui produit à partir de betterave et de céréale. Les objectifs fixés par les deux derniers gouvernements, celui de Monsieur Raffarin et celui de Monsieur De Villepin, mettent maintenant la barre beaucoup plus haut, puisse qu'on vise à l'horizon 2008 ; ben la norme communautaire qui était une norme indicative, mais fortement recommandée aux états, c'est-à-dire 5,75 % d'incorporation dans les carburants. Pour vous donner un ordre d'idée, cela représente... On consomme en France, chaque année, 45 millions de tonnes de carburant, donc, voyez, convertissez 6 % ça fait à peu près 2,5 millions de tonnes de biocarburant d'ici 2008. Et là on va encore plus loin, puisque pour 2010, ça été l'annonce de Dominique De Villepin au congrès de la FNSEA, 7 % d'incorporation à l'horizon 2010, ce qui va donc porter ce chiffre à peu près 3,2 millions, 3,5 millions tonnes de carburant.

Laurent Cabrol : Là c'est une incorporation qui se fait avant. Ce n'est pas à nous de le faire. Quand on prendra de l'essence à la pompe, le mélange aura déjà été fait.

Xavier Belin : Mais c'est déjà le cas aujourd'hui. Lorsque vous consommez par exemple du diesel, vous avez entre 1,5 et 2 % de biodiesel incorporé directement chez les raffineurs de pétrole et qui se retrouve dans le circuit de distribution. Donc si vous voulez, il y a... je crois qu'il ne faut pas opposer les gens. Il y a une voie qu'on va appeler grand public, qui est la voie de... distribué par les pétroliers et puis les grands distributeur, les grandes surfaces. Là on fait l'incorporation avant, donc dans des taux qui vont progressivement aller jusqu'à près de 6 % en 2008 et 7 % en 2010, sans que l'automobiliste ne le sache finalement, sauf à incorporer directement le produit, mais ça sera un produit qu'on appelle banalisé et qui sera réversible puisque, attendez, l'une des priorités, l'un des points fort du cahier des charges de ces produits, c'est justement de permettre, en étant incorporé, de ne rien changer à son véhicule. Et donc un automobiliste qui se sert au quatre coins de la France avec un carburant ayant reçu un mélange ou non, n'aura aucun problème technique, et c'est ça l'un des points majeurs du cahier des charges.

Laurent Cabrol : Et puis ce qui est intéressant, l'État récupère ses taxes, puisque là on ne fait pas la différence.

Xavier Belin : Alors là, il faut être précis. Actuellement, si je prends l'exemple du gasoil, la taxe intérieure sur les carburants, elle est de 42 centimes d'euro par litre. Là dessus, l'État, au premier janvier, nous accorde, aux producteurs, à travers la filière, finalement, accorde 25 centimes d'euro de défiscalisation. Donc, résumé autrement, entre l'agriculteur, le transformateur et celui qui met en marché le biocarburant, il y a 17 centimes d'euro sur 42 qui sont payés sous forme de taxe intérieure.

Laurent Cabrol : Cela veut dire que nous à la pompe on ne s'apercevra pas de grand chose quant au prix, mais vous vous récupérez un petit bout d'argent.

Xavier Belin : Un petit bout, mais qui permet bien sûr de supporter les investissements. Sachez que pour aller à ces 7 % en 2010, d'incorporation, ce sont plusieurs centaines de millions d'euros d'investissement qui vont être réalisés dans des outils industriels de grosse capacité. Ce sont des usines, en générale, qui produisent entre 200 et 400 mille tonnes par unité et qui sont situés à proximité justement des raffineurs pour permettre une incorporation en directe.

Laurent Cabrol : Xavier Belin, ne bougez pas, je rappelle que vous êtes vice-président de la FNSEA, fédération nationale des syndicats d'exploitants agricoles, Arnaud est en ligne, il habite Toulouse. Bonjour Arnaud.

Arnaud : Oui bonjour.

Laurent Cabrol : Vous habitez Toulouse et vous nous parlez de ce qui passe au Brésil.

Arnaud : Exactement. Moi j'ai vu dans beaucoup de reportages et j'y suis allé il y a pas très longtemps que beaucoup de personnes, là-bas, roulent à la canne à sucre, à l'alcool de canne à sucre, et beaucoup aussi roulent avec des voitures françaises qui sont modifiées légèrement au niveau de la mécanique pour accepter cet alcool. Donc franchement, je ne vois aucun obstacle, à part celui de l'État, pour que, en France, les constructeurs, type Peugeot, Renault, fassent la même chose pour les voitures françaises en France, je ne comprends pas, on est capable de faire des choses à l'étranger, pourquoi on ne le fait pas chez nous ?

Laurent Cabrol : Ben techniquement, effectivement, c'est tout à fait logique. Xavier Belin va vous répondre, non pas sur la canne à sucre, parce qu'en France, enfin en métropole, on n'en a pas beaucoup, mais sur la betterave à sucre qui elle nous permettrait d'avoir peut-être de l'éthanol aussi.

Xavier Belin : Bien sûr, mais, on fait déjà, on produit déjà de l'éthanol à partir de betterave à sucre et de céréales et de maïs. L'important c'est effectivement qu'on puisse utiliser de manière plus conséquente. Alors si on reste sur la situation actuelle, ça fera des volumes, certes conséquents, mais pas à l'échelle du Brésil ou des États-Unis. Par contre si la France et l'Europe adoptaient demain ce qu'on appelle des véhicules FlexFuel, des véhicules qui permettent d'utiliser, indépendamment, ou de l'essence ou de l'essence incorporée à de l'éthanol, ou de l'éthanol quasiment pure, en tout cas jusqu'à 85 % de dosage. Dans ce cas là les quantités seraient plus importantes. Il est vrai et je crois que Arnaud a raison de le souligner, les deux grands pays aujourd'hui qui sont très en avance sur cette question sont les États-Unis d'un côté, le Brésil de l'autre, qui produisent, tenez vous bien, aujourd'hui entre 15 et 20 millions de tonnes chacun de biocarburant à partir de canne ou de maïs. L'Europe a un effort de son côté à faire. Je dois dire, d'ailleurs, parce qu'on est souvent, vous savez, un peu anti-européen, ou en tout cas on a une façon un peu facile de taxer l'Europe. Pour le coup, c'est parce qu'il y a des initiatives européennes et notamment l'initiative qui avait été prise par Madame De Palacio du temps où elle était commissaire au transport et à l'énergie que finalement les pays de l'union européenne ont été invités à passer la surmultiplié sur ces questions. Ça fait quand même, et vraiment, je suis rigoureux dans ce que je vais vous dire, ça fait exactement 15 ans aujourd'hui que, en France en particulier, sur la filière diesel, nous avons été des pionniers mondiaux dans ce domaine là. Mais entre le choix

technique ou le process mis au point et la décision politique, il a fallu presque 15 ans pour enchaîner les chose.

Laurent Cabrol : Ne bougez pas Xavier Belin, je remercie Arnaud. Je voudrais donner la parole, rapidement, à Marie-Cécile qui habite l'Hermenault en Vendée. Elle a une question à vous poser directement. Marie-Cécile, bonjour.

Marie-Cécile : Bonjour.

Laurent Cabrol : Nous vous écoutons.

Marie-Cécile : Oui, je voulais savoir : le fait de produire des biocarburants, le bénéfice réel pour l'environnement parce qu'on sait que le fait de produire massivement certaines cultures, ça implique l'utilisation d'engrais, de pétrole pour les tracteurs et puis aussi la pollution des nappes par l'utilisation des engrais, des pesticides, herbicides et tout ce qui s'en suit.

Laurent Cabrol : Donc d'un côté, vous dites on accentue, en quelque sorte la pollution. Est-ce que c'est bien intéressant ?

Marie-Cécile : Est-ce qu'il y a un bénéfice réel ?

Laurent Cabrol : Xavier Belin, votre réponse.

Xavier Belin : Trois niveaux de réponse d'abord. Rappeler que pour... lorsque l'on produit trois tonnes de biocarburant, il faut seulement une tonne d'équivalent pétrole pour produire ces trois tonnes. C'est l'effet de la photosynthèse sur les plantes et donc là il y a vraiment un effet bénéfique. Sur les aspects environnementaux, c'est la même chose. Aujourd'hui, notamment sur les gaz à effet de serre, en particulier sur le gaz carbonique, le fait que la plante ait recycler, finalement, en amont le gaz carbonique que nous rejetons par nos véhicule, par la combustion dans les véhicules, fait que l'équilibre est atteint, et ça c'est un point également très positif.

Laurent Cabrol : Vous voulez dire on rejette moins par les véhicules.

Xavier Belin : On rejette autant, sauf que, au moment où la plante va croître, elle va consommer ce qu'elle aura, ou ce que la plante cultivée un an avant... ou ce que l'automobile aura rejeté un an avant. Donc là il y a un effet évidemment très intéressant. Et puis dernier mot, nous travaillons en ce moment avec nos instituts techniques, avec l'INRA, avec nos instituts par filiaire, sur une charte qui va s'apparenter à l'agriculture raisonnée et qui vise justement à être très transparent sur les pratiques agricoles qui vont être mise en oeuvre pour produire ces biocarburant. Mais je dois dire que quand je produit, moi, du colza ou du blé ou du maïs pour faire de l'éthanol ou du Diester, j'utilise la même technique dans mes champs. Je ne vais pas être plus attentif pour l'une que pour l'autre. Donc c'est une marche en avant et une marche vers plus qu'il faut essayer.

Laurent Cabrol : Que vous fassiez ça ou autre chose, de toute manière vous avez vos tracteurs dans les champs. C'est ce que vous nous dites.

Xavier Belin : Mais bien sûr. Mais en même temps, je crois qu'il y a de toute façon un bilan, que nous tenons à la disposition de tous les citoyens, qui est un... sur le site [www.prolea.com](http://www.prolea.com), qui fait référence à une étude conduite par PricewaterHouseCoopers, qui montre tout ces éléments là, qui a vraiment démonté tous les mécanismes, en lien avec l'ADEME, avec l'Institut Française du Pétrole, avec un certain nombre de partenaires, pour justement apporter la démonstration qu'on ne pollue pas plus en utilisant les biocarburants, mais qu'au contraire, on apporte une vrai réponse aux questions environnementales

Laurent Cabrol : Il y aurait beaucoup de chose encore à dire. Merci à Marie-Cécile, merci à vous Monsieur Belin, Xavier Belin, vice-président de la fédération des syndicats d'exploitants agricole. J'ai pas le temps de prendre Paul qui est en ligne, qui lui pense que l'éthanol est un bon moyen de substitution pour le pétrole. Au Brésil ça marche bien, on en a parlé, et il se sent concerné parce qu'il a une voiture. Il aimerait bien aussi rouler à l'éthanol. On vous a expliqué dans quel esprit cela pouvait se faire. Nous aurons l'occasion d'y revenir. C'est un genre de sujet qui revient régulièrement dans nos conversations puisque nous sommes en pleine mouvance, et vous voyez que les choses évoluent quand même. Sauf sur le plan fiscal, où là encore, il y a une certaine confusion, surtout de la part de l'État.

**\* \* \* \* \* Fin du sujet sur les biocarburants \* \* \* \* \***