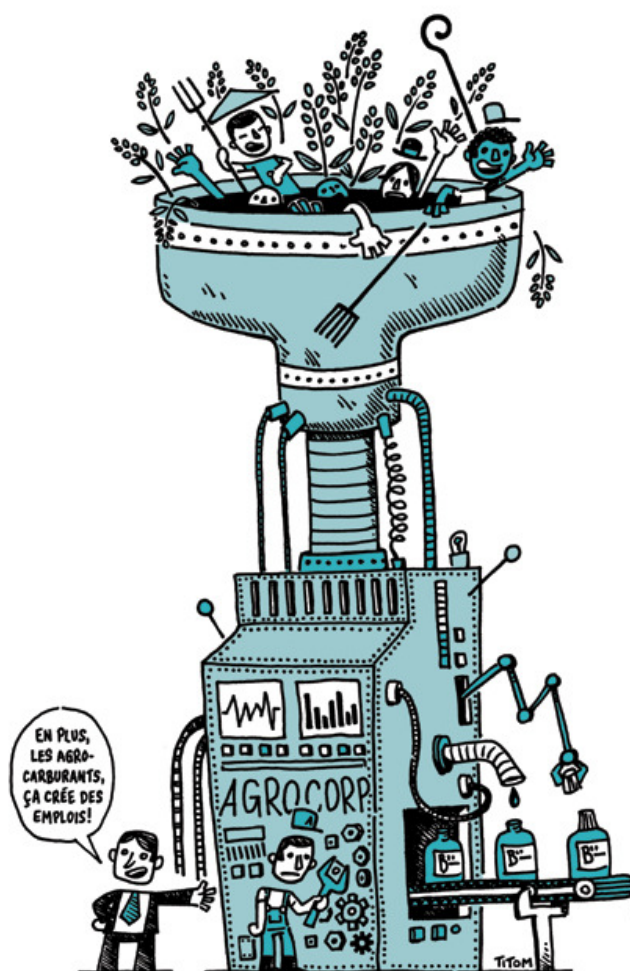


Manger ou conduire, il faut choisir



Copyright : TITOM

Renato Pinto

Septembre 2013

Pour que la Terre tourne plus **JUSTE** !

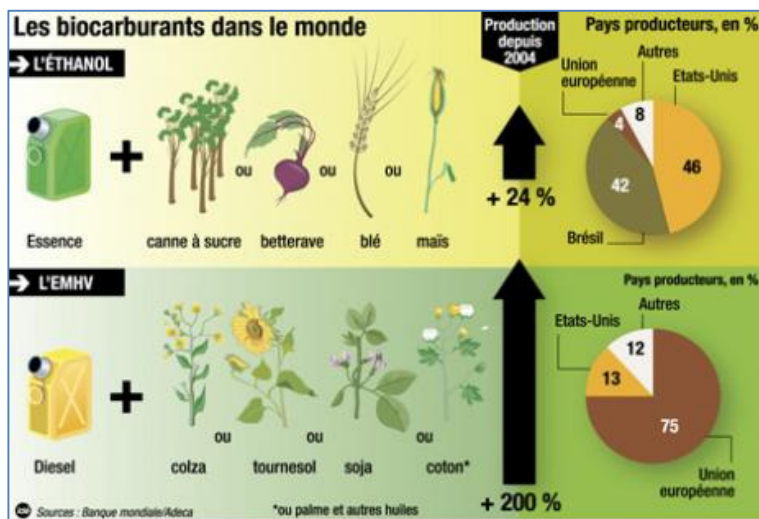
Les agrocarburants nous ont été vendus comme des énergies renouvelables, propres et peu polluantes. Pourtant, depuis quelques années, les éléments venant sérieusement écorcher l'image de ceux-ci s'amoncellent. L'envers du décor, c'est ce qu'aborde cette analyse.

S'il est un sujet qui alimente abondamment les recherches dans les milieux préoccupés par des problèmes aussi dramatiques que le réchauffement climatique et la faim dans le monde, c'est bien celui des *agrocarburants* – terme que l'on préférera à celui de *biocarburants*, ceux-ci ne faisant nullement référence à une agriculture pratiquée dans le respect de normes environnementales. Mais de quoi parle-t-on précisément ?

Définitions

Un agrocarburant est un carburant liquide issu de la transformation de matières végétales produites par l'agriculture. Il existe deux filières de production d'agrocarburants : celle de l'éthanol et celle des esters¹.

- Incorporé à l'essence, le bioéthanol est obtenu à partir de la fermentation de matières riches en amidon (maïs, blé) ou en sucre (betterave, canne à sucre).



Source : 20minutes.fr

¹ Il existe également des agrocarburants dits de deuxième et de troisième génération mais ceux-ci représentent actuellement une proportion extrêmement réduite des agrocarburants utilisés dans le monde.

- Mélangés à du diesel, les esters méthyliques d'huile végétale (EMHV) sont obtenus grâce à une réaction entre une huile végétale (colza, jatropha, palme, soja...) et du méthanol, réaction qui produit de la glycérine. En Europe, l'EMHV est appelé biodiesel ou biogazole ; en France, la marque *diester*, contraction de diesel et ester, est devenu un terme commun pour désigner l'EMHV².

Les principaux producteurs d'agrocarburants pour le transport sont les États-Unis, le Brésil et l'Union européenne (France et Allemagne en tête). Des pays comme le Canada, l'Argentine, la Chine et l'Indonésie se sont engagés dans la même voie.

Une réponse à de multiples problèmes ?

Ne plus dépendre du pétrole

Malgré les objectifs de développement durable fixés au niveau de l'Union européenne, les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports ont amplement augmenté entre 1990 et 2009 (de 13,8 % à 20,2 % des émissions totales) sur le Vieux Continent³. Le cas de la Belgique illustre bien le problème, avec notamment une circulation routière des automobiles qui continue d'augmenter (+1,4% en 2011 par rapport à 2010)⁴. De manière générale, le modèle économique occidental dépend en grande partie des énergies fossiles.

Parallèlement, les quantités de pétrole disponibles ne sont pas infinies et ne sont produites que de manière limitée sur le sol européen. D'où la recherche d'énergies renouvelables, alternatives aux énergies fossiles importées dont les prix sont instables.

² www.actu-environnement.com

³ *Rapport de suivi 2011 de la stratégie de développement durable de l'UE. Synthèse*, p. 25.

⁴ SPF Mobilité et Transports, *Rapport annuel*, 2012, p. 30.

Réduire les émissions de gaz à effet de serre

Les alertes relatives au dérèglement climatique se multiplient et une part de plus en plus importante de la population prend peu à peu conscience des enjeux liés à la détérioration de l'environnement, notamment due aux émissions de gaz à effet de serre. D'où la recherche d'énergies plus « propres ».

Or, sans tenir compte de données telles que les changements d'affectation des sols, les gains nets en émission de gaz à effet de serre (GES) seraient d'environ 50 à 70 % pour les bioéthanol⁵ par rapport aux combustibles fossiles, bien que les résultats varient fortement selon les études et les paramètres pris en compte.

Les promoteurs des agrocarburants les présentent comme une solution à des préoccupations multiples : il s'agit effectivement d'une énergie alternative au pétrole, renouvelable et (selon certaines estimations) moins polluante à la sortie du pot d'échappement.

Cependant, comme nous le verrons au point 4, cette vision lacunaire masque de multiples facteurs intervenant en amont et en aval du processus d'utilisation des agrocarburants.

Une croissance réclamée par le politique

La directive 2009/28/CE du 23 avril 2009, adoptée par le Parlement européen et le Conseil, fixe un objectif d'une part « d'au moins 20 % d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans la consommation finale brute d'énergie de la Communauté d'ici à 2020 » (art. 3, §1). Cela implique notamment que « chaque État veille à ce que la part de l'énergie produite à partir de sources renouvelables dans toutes les formes de

⁵ « Les agrocarburants sont-ils polluants ? », www.lemonde.fr 10.04.2010.

transport en 2020 soit au moins égale à 10 % de sa consommation finale d'énergie dans le secteur des transports » (art. 3, §4).

C'est essentiellement par l'incorporation d'agrocarburants que l'Union européenne comptait atteindre ces objectifs, mais face aux critiques qui se sont progressivement amoncées – on verra pourquoi –, les députés européens ont estimé que la part d'agrocarburants de première génération, produits à partir de cultures alimentaires et énergétiques, « ne devrait pas dépasser 6% de l'énergie finale consommée dans les transports en 2020, contre 10% selon l'objectif en vigueur pour 2020⁶ ».

Parallèlement, le texte fixe un objectif de 2,5 % à atteindre en ce qui concerne les biocarburants dits de 2^e et de 3^e générations, fabriqués à base de déchets agricoles et forestiers ou de microalgues. « Au final, ces carburants doivent permettre d'atteindre l'objectif de 10 % d'énergies renouvelables dans les transports d'ici 2020 – les 1,5 % restant provenant des véhicules électriques⁷ ».

Aux États-Unis, la production d'agrocarburants et les quantités requises sont également fixées par les pouvoirs publics. 40 % du maïs y est destiné à la production d'éthanol, afin de se conformer aux normes établies par le *Renewable Fuel Standard* qui fixe un niveau minimum d'agrocarburants à incorporer à l'essence automobile – une réglementation critiquée par le directeur général de la FAO⁸.

⁶ <http://www.europarl.europa.eu/news/fr/news-room/content/20130906IPR18831/html/Le-Parlement-europ%C3%A9en-soutient-les-biocarburants-avanc%C3%A9s>

⁷ http://www.lemonde.fr/planete/article/2013/09/11/le-parlement-europeen-plafonne-les-agrocarburants-juges-nuisibles_3474080_3244.html

⁸ « La FAO réclame une suspension de la production de bioéthanol de maïs aux États-Unis », www.lemonde.fr 10.08.12.

Une fausse bonne idée

La folie des grandeurs

Pour atteindre ses objectifs d'incorporation d'agrocarburants dans les transports, l'Europe devrait consacrer environ un cinquième de ses terres arables à la production des matières premières nécessaires. Irréaliste ! Cela contraint donc les États européens à importer abondamment, tant les quantités requises sont colossales.

La pression sur le foncier s'est exacerbée depuis quelques années, et la demande croissante en agrocarburants n'y est pas étrangère. D'après une analyse du Groupe d'Experts de Haut Niveau sur la Sécurité Alimentaire et la Nutrition⁹, « on estime qu'en 2006, 14 millions d'hectares étaient consacrés à la production de biocarburants, soit environ 1 pour cent des terres arables de la planète. Ce chiffre devrait grimper pour atteindre 35 à 54 millions d'hectares d'ici à 2030 (2,5 à 3,8 pour cent des terres arables disponibles). [...] Cependant, les biocarburants de "première génération" ne peuvent remplacer les combustibles fossiles en raison de leur taux de retour énergétique faible, voire négatif, et des grandes superficies de terres nécessaires à leur production en quantité suffisante. Ce faible rendement, ajouté aux pressions qui pèsent déjà sur les terres arables, explique que l'essor des biocarburants constitue un puissant moteur pour les investissements fonciers internationaux ».

« Les biocarburants exacerberont les difficultés liées à la sécurité alimentaire dans les 20 années à venir », dénonce ce rapport de 2011, qui souligne qu'« en plusieurs endroits, lorsque des plantations destinées à la production de biocarburants sont installées, les petits propriétaires locaux perdent des terres et l'accès aux ressources forestières ».

⁹ Régimes fonciers et investissements internationaux en agriculture, HLPE, www.fao.org 07.2011.

Les recommandations de ce dossier sont sans appel : « Eu égard au rôle central que joue l'expansion des biocarburants dans l'accélération des investissements fonciers, le CSA [Comité de la sécurité alimentaire mondiale] devrait demander aux gouvernements la suppression des objectifs de consommation de biocarburants ainsi que des subventions et des tarifs douaniers sur leur production et leur traitement ».

Un bilan écologique douteux

Si l'on considère tout le processus de production et d'utilisation des agrocarburants, le bilan environnemental soulève de gros doutes. D'après un rapport du Programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE), « alors qu'atténuer le changement climatique est un moteur majeur du soutien aux biocarburants, le potentiel d'atténuation climatique des biocarburants actuels est relativement minime et les coûts à ce jour semblent hors de proportion ». Le même rapport dénonce le fait que les normes de durabilité promues par endroits (notamment au sein de l'UE) « ne prennent souvent en compte que certains impacts choisis le long de la chaîne de production¹⁰ ».

¹⁰ Évaluation des biocarburants, PNUE, 2009.

Le changement d'affectation des sols, la destruction de forêts tropicales, l'appauvrissement des terres dû aux monocultures, le gaspillage d'eau, ainsi que la perte de biodiversité, comptent parmi les effets collatéraux qui plombent le bulletin environnemental des agrocarburants, voire en annulent totalement l'effet positif escompté. On estime que « 80% des agrocarburants utilisés aujourd'hui ne produisent pas moins, mais plus de gaz à effet de serre que l'essence ou le diesel, si l'on tient compte des effets directs et indirects liés à leur production.¹¹ »

Rappelons donc que le préfixe « bio » de biocarburants ne fait nullement référence à une agriculture pratiquée dans le respect de l'environnement ! Au contraire, dans bien des cas, la production de matières premières destinées à la fabrication d'agrocarburants est littéralement dopée à coup de pesticides et autres engrais chimiques, souvent propagés sur des semences transgéniques.

Impact socioéconomique

Est-il acceptable d'utiliser quantité de produits alimentaires et de vastes surfaces agricoles pour alimenter... des moteurs ? Et ce alors que près d'1 milliard de personnes sont sous-alimentées dans le monde ! Il faut 232 kg de maïs pour faire un plein de 50 L d'éthanol... soit une quantité suffisante pour fournir assez de calories à un enfant pendant un an !¹²

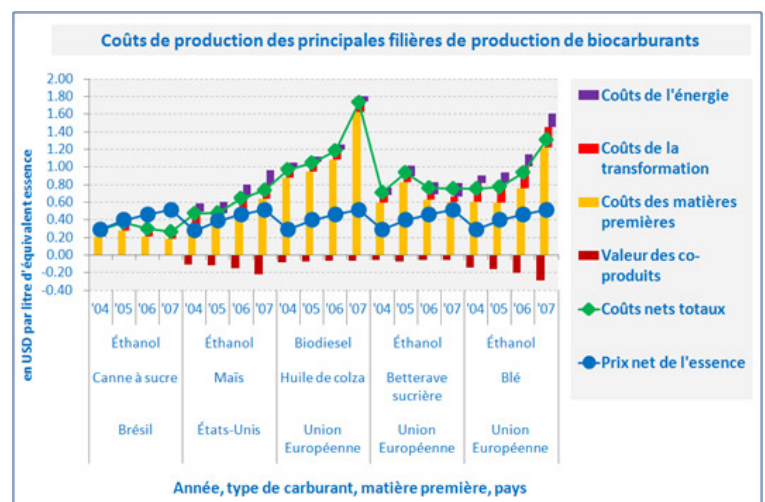
Outre ce questionnement éthique, la promotion et le développement des agrocarburants a un impact sensible sur les prix des denrées alimentaires. D'après l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE), « en raison du rôle croissant joué par les

¹¹ http://www.cncd.be/IMG/pdf/CNCD_brochure_agrocarburants_FR_BD_2.pdf

¹² Lire à ce sujet le dossier *Les agrocarburants, ça nourrit pas son monde*, rédigé par Oxfam France, le CCFD et les Amis de la Terre.

biocarburants, les marchés agricoles deviennent de plus en plus sensibles à l'évolution des prix de l'énergie ». Une influence à laquelle vient s'ajouter celle exercée par les politiques de soutien aux agrocarburants en vigueur, sous l'effet desquelles « les prix moyens du blé, du maïs et des huiles végétales devraient respectivement augmenter de 5 %, 7 % et 19 % environ au cours de la période 2013-2017.¹³ »

Par ailleurs, les coûts de production des agrocarburants sont toujours nettement supérieurs à ceux des carburants fossiles, comme le démontre le graphique ci-dessous (source : www.oecd.org). Dans la plupart des cas, le développement de cette filière reste fortement tributaire du soutien public, qui prend différentes formes : soutien budgétaire, prescriptions d'incorporation ou de consommation, ou encore droits à l'importation...



Notons également que le phénomène des agrocarburants accentue la spéculation sur les matières premières agricoles, ce qui n'est pas sans impact sur la volatilité des prix des denrées alimentaires.

¹³ *Politiques de soutien des biocarburants : une évaluation économique*, OCDE, 2009, p. 125.

Olivier De Schutter, rapporteur des Nations unies pour le droit à l'alimentation, en conclut qu'il serait préférable de « mettre un terme aux 'biofuel mandates' publics et aux subsides fiscaux qui jouent un rôle majeur dans la hausse des prix alimentaires et constituent un moteur important dans la course aux terres arables dans les pays en développement¹⁴ ».

Les conclusions de l'OCDE sont aussi explicites : « La plupart des filières de biocarburants contribuent clairement à la hausse des prix des denrées alimentaires, même si leur impact ne doit pas être surestimé. L'évolution du secteur des biocarburants pourrait donc accroître l'insécurité alimentaire des catégories de population les plus vulnérables des pays en développement. Cet effet non souhaité est important par rapport aux avantages modestes et aux coûts élevés des politiques de soutien des biocarburants actuellement en vigueur. Il serait donc judicieux d'analyser plus en profondeur les autres stratégies envisageables¹⁵ ».

À ce stade, on est en droit de se poser la question : à qui profite l'actuelle ruée vers les agrocarburants ? Outre les constructeurs automobiles qui adaptent progressivement leur mécanique, on ne s'étonnera pas de lire les noms de quelques géants de la pétrochimie (Total, Shell, Petrobrass) soucieux de « verdir » leurs produits¹⁶, de l'agro-industrie (Cargill, Louis Dreyfus) ou encore de la finance (Goldman Sachs) parmi les sociétés qui placent progressivement leurs billes dans ce domaine. Une véritable manne pour Monsanto et les entreprises biotechnologiques également : leurs OGM

répondent parfaitement aux exigences de rentabilité et de culture intensive dictées par la production massive d'agrocarburants »¹⁷.

Conclusion

En matière de lutte contre le dérèglement climatique, l'impact des agrocarburants est plus que mitigé. Leur utilisation de plus en plus massive représente une fausse solution, qui revient à éluder les vrais problèmes, notamment l'hyperconsommation des sociétés industrialisées. Parallèlement, tant que l'utilisation de carburant des pays industrialisés et émergents continue d'augmenter, il est illusoire de croire que l'on mettra fin à leurs besoins en pétrole, même en y incorporant de plus en plus d'agrocarburants.

Sur le plan social, on frise la catastrophe : pressions sur la paysannerie, accaparements de terres, accentuation des fluctuations de prix des produits agricoles...

Enfin, comment contourner le problème moral ? Serait-on dépendant du système au point de sacrifier le droit fondamental à l'alimentation sur l'autel de la surconsommation ? Pour Jean Ziegler, ancien rapporteur des Nations unies pour le droit à l'alimentation, « la fabrication de biocarburants est un crime contre l'humanité¹⁸ ».

¹⁴ Communiqué de presse, www.srfood.org 31.10.2011.

¹⁵ *Op. cit.*, p. 129.

¹⁶ BRAVO E., « Qui tire profit du commerce des biocarburants ? » <http://risal.collectifs.net/spip.php?article2100> 09.03.2007.

¹⁷ MALENGREZ M., « Industriels : entre croisade et ruée vers l'or vert », <http://politique.eu.org/spip.php?article804> 10.2008.

¹⁸ « Les biocarburants accusés d'exacerber la crise alimentaire », www.lemonde.fr 14.04.2008.