S'adresser à mm@skynet.be ou pomme.be@gmail.com

AGRO-CARBURANTS : UN "*REALITY CHECK*"

• LA NÉCESSITÉ DE FAIRE UN BILAN

Avant de faire des projections quant à l'avenir des agro-carburants, il peut être utile de faire le bilan à ce jour de la **politique qui a consisté à les promouvoir, par toute une panoplie de moyens publics** légaux et financiers (subventions, exonérations, protection commerciale, normes, etc.).

Une première Directive CE en la matière a été adoptée en 2003, qui recommandait le remplacement de 5,75% des carburants d'origine fossile par des carburants d'origine agricole. Certains Etats Membres ont traduit cette recommandation, au niveau national, en obligation.

De telles directives sont à l'étude bien avant d'être adoptées, et les marchés ont donc anticipé cette décision bien avant 2003, d'autant plus que c'est précisément au "marché" - c'est-à-dire aux groupes industriels intéressés - que la Commission Européenne avait confié la définition de cette politique.[1]

On dispose donc du **recul nécessaire pour faire un premier bilan**.

• LES AGRO-CARBURANTS : QUELQUES NOTIONS

Dans l'état actuel des technologies, les agro-carburants sont produits à large échelle au niveau mondial essentiellement de deux façons[2]:
- à partir de plantes (canne à sucre, blé, betterave, maïs…) qui contiennent de l'amidon dont la fermentation donne de l'alcool, transformé en **éthanol**, qui peut être mélangé à l'essence.
- à partir de plantes oléagineuses (colza, palmier à huile, soja, jatropha…), à partir desquelles on produit l'**agro-diesel**, qui peut être mélangé au diesel.

Ces mélanges n'exigent pas de transformation des moteurs, contrairement à d'autres options (éthanol pur, batteries électriques, hydrogène…).

Le préfixe "bio" est peu approprié en français pour désigner ces carburants, puisque ce terme désigne (en anglais on parle de "organic") une production qui respecte un cahier de charges précis (production sans pesticides, engrais chimiques ni OGM), alors que les agro-carburants sont, tout au contraire, produits à grand renfort d'engrais chimiques et d'OGM et ont un bilan environnemental largement négatif (cfr infra).

• D'IMPORTANTES IMPLICATIONS EXTRA-EUROPÉENNES

Lors de l'adoption de la politique de promotion des agro-carburants, la Commission a laissé entendre que l'Europe pourrait produire elle-même les quantités requises. Ceci était rigoureusement impossible, compte tenu des **quantités gigantesques impliquées** par le pourcentage retenu (5,75%) et par notre modèle de consommation et de croissance très énergivore. Même si *toutes* les terres agricoles européennes avaient été allouées à la production *exclusive* d'agro-carburants, seule une infime partie de ce pourcentage aurait pu être atteint. En outre, la production européenne d'agro-carburants n'est **pas concurrentielle** et n'est viable que moyennant d'énormes subsides et protections.

La demande s'est donc **reportée sur les pays tiers**, un mouvement anticipé par le secteur industriel, conscient de l'énorme potentiel d'importation (et de production) ainsi créé.

Pour une société impliquée dans le commerce ou la production d'éthanol, la perspective que l'on puisse imposer que le parc automobile européen fonctionne en partie à l'éthanol représentait évidemment une

---

[1] Le groupe de travail dont le rapport a été endossé par la Commission Européenne pour définir la politique européenne en matière d'agrocarburants était constitué pour l'essentiel de cadres et dirigeants de société appartenant aux secteurs suivants
- agro-business
- biotechnologie (OGM)
- industrie automobile, qui préside le groupe
- industrie pétrolière
- usines d'agro-carburants.

On peut s'étonner que la définition d'une politique dont l'objectif annoncé était d'abord environnemental (lutte contre le réchauffement climatique) ait été confiée à un ensemble de secteurs responsables dans une large part de ce réchauffement climatique. La Commission a argumenté que les membres du groupe l'étaient à titre privé et non en tant que représentants de leur société.

[2] Au niveau local, il peut y avoir d'autres types d'agro-carburants d'importance significative localement, mais pas au niveau global.

aubaine inespérée. Idem pour une société important de l'huile de palme par exemple, la plante la plus productrice à l'ha (6000 l de carburant/ha, contre quelques centaines pour d'autres espèces végétales).

On ne s'étonnera pas dès lors que **les sociétés impliquées ou intéressées aient fait fortement pression** pour que soit adoptée la première Directive de 2003 et, tout récemment (décembre 2008), pour que soit adoptée une la nouvelle directive. Cette dernière renforce la politique initiée, en imposant (et non plus en se limitant à recommander) des pourcentages accrus de substitution (10% d'énergies renouvelables, qui seront de facto en majeure partie des agro-carburants).

• BESOIN DE TERRES ET RUÉE SUR LES TERRES AGRICOLES ET SAUVAGES DU TIERS-MONDE

Quelles terres ? Dans la pratique, les terres qui ont été converties à la production d'agro-carburants proviennent de deux sources.

Il s'agit d'une part de terres non agricoles, essentiellement de terres couvertes de forêt. La production d'agro-carburants est allée de pair avec une **déforestation accélérée et spectaculaire**, qui a atteint l'ensemble du monde en développement, dans les trois continents: Asie (Indonésie, Malaisie, Papouasie, Laos…), Amérique Latine (Brésil, Colombie, Equateur…), Afrique (Cameroun, RDC, Tanzanie…).

Il s'agit d'autre part de terres déjà mises en culture, qui ont subi une reconversion consistant à **remplacer la production alimentaire ou son utilisation** pour en tirer des agro-carburants. Ceci s'est observé non seulement dans les pays du Tiers-Monde, mais aussi dans les pays industrialisés, avec des effets dérivés pour les pays en développement. C'est ainsi que 30% du maïs nord-américain sert désormais à alimenter le parc automobile américain, ceci s'étant répercuté directement sur le Mexique, où le prix de la tortilla, élément de base de l'alimentation des mexicains, s'est vu multiplié par quatre. Des émeutes de la fin se sont produites dans ce pays bien avant 2008.

Trois remarques à ce sujet:

1. Les technologies ne sont **pas au point** pour permettre de combiner efficacement les deux objectifs alimentaire et énergétique (en utilisant les parties comestibles des plantes pour l'alimentation et les déchets pour faire du carburant).
2. Il est en fait indifférent que les agro-carburants soient élaborés à parti d'un végétal comestible (céréale…) ou non (arbres…). C'est le prélèvement de **terres (**qui étaient ou pourraient être affectées à la production d'alimentation) qui est déterminant.
3. A la diminution effective de la production agricole destinée à l'alimentation s'ajoutent les effets de la **spéculation**, qui aggrave encore la pénurie et/ou les hausses de prix.

• NOURRIR LES HUMAINS OU FAIRE TOURNER LES MOTEURS ?

Compte tenu des énormes besoins d'un modèle économique et sociétal énergivore, la politique de promotion du **recours à l'agriculture pour répondre aux besoins de carburant** a eu l'effet d'un véritable **raz-de-marée qui a atteint le monde entier**. On estime que dès 2006-2007, 1% des terres agricoles mondiales produisaient non plus pour alimenter les hommes, mais pour alimenter les voitures.

Ces effets ne relèvent pas de l'hypothèse, du risque. Ils sont une réalité, un effet observé. Cette réalité est à mettre en regard avec le fait que désormais 1 milliard d'être humains vivent en dessous du seuil de pauvreté et souffrent de dénutrition ou de malnutrition, alors que ce chiffre - déjà effarant - n'était encore "que" (si l'on peut dire) de 850 millions de personnes voici quelques années.

150 millions de personnes en plus sont donc tombées en dessous du seuil de pauvreté. Selon un rapport de la Banque Mondiale publié en août 2008[3], **75% de la crise alimentaire mondiale** serait à imputer à la politique européenne et nord-américaine de promotion des agro-caburants.

Si la précision du chiffre est sans doute discutable, la nature des effets de cette politique ne laisse par contre pas place au doute.

[3] En réalité, ce rapport n'a pas été publié, mais filtré, la Banque Mondiale ne voulant pas, dit-on, le rendre public avant les élections américaines. La presse anglo-saxonne s'est référée à ce rapport sous le titre: *"Secret report : biofuels caused foodcrisis"*
http://www.guardian.co.uk/environment/2008/jul/03/biofuels.renewableenergy

• DES IMPACTS HUMAINS, SOCIAUX ET POLITIQUES

Qui acquiert les terres?

La politique de promotion des agro-carburants a propulsé de nouveaux acteurs sur le marché de l'acquisition de terres agricoles.

Plusieurs secteurs ont investi massivement dans l'achat de terres, y compris moyennant des formes de consortium inédites entre secteurs auparavant sans lien (industrie automobile/OGM, par exemple):

- agrobusiness
- biotechnologie
- industrie pétrolière
- industrie automobile
- mégafortunes (Bill Gates, Georges Soros..) et banques.

Les grandes sociétés multinationales actives dans ces secteurs agissent le plus souvent au travers de petites ou moyennes sociétés locales, les uns et les autres procédant au mépris des droits des populations locales en toute impunité. Celles-ci sont expulsées de leurs terres de façon souvent violente, notamment via le recours à des forces paramilitaires, comme c'est le cas à grande échelle en Colombie, mais aussi ailleurs, à une échelle moindre.

Au détriment de qui?

La ruée sur les terres a expulsé notamment des populations forestières, dont la présence correspond précisément aux zones forestières encore préservées (dans le bassin amazonien, dans le bassin du Congo, en Papouasie Nouvelle-Guinée, à Sumatra et d'autres îles de l'archipel indonésien…).

De même, de nombreux paysans se sont vus massivement déposséder de leurs moyens de subsistance, pour se retrouver sans emploi ni possibilité d'emploi dans les quartiers pauvres des villes. Dans un pays comme le Paraguay, transformé en gigantesque champ de soja transgénique, la population rurale s'est ainsi contractée de 75 à 50% en l'espace de 10 ans.

• UN BILAN ENVIRONNEMENTAL NÉGATIF

Avancée comme devant contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES), la production à grande échelle d'agro-carburants a dans les faits eu un effet très nocif sur ce plan et plus globalement pour l'environnement.

Le déboisement dont elle s'accompagne va en effet de pair avec d'importantes **émissions de GES**, tandis qu'il détruit des puits de carbone, c'est-à-dire des zones capables d'absorber ces mêmes GES.

Plus globalement, la production d'agro-carburants s'est avérée nocive pour l'environnement, dans la mesure où elle s'accompagne d'une kyrielle d'**autres effets pervers**: appauvrissement des sols et perte de bio-diversité liés à la monoculture, utilisation intensive de pesticides et engrais chimiques (d'origine fossile!), pollution des eaux et des sols, utilisation de quantités énormes d'eau...

S'agissant plus spécifiquement des GES, si la combustion d'agro-carburants produit moins de CO^2 que la combustion de carburants d'origine fossile, elle produit par contre plus d'autres GES, comme le N^2O, qui contribue 296 fois plus à l'effet de serre que le CO^2.[4] Mais surtout, si on prend en compte les émissions *tout au long du processus de production* (et pas seulement à l'heure de la combustion dans les moteurs des véhicules), celles-ci sont *supérieures* à celles causées par l'utilisation des combustibles fossiles (OCDE). Selon les calculs de Paul Crutzen, Prix Noble de Chimie pour ses travaux sur la dégradation de la couche d'ozone, la contribution des agro-carburants à l'effet de serre pourrait être jusqu'à deux fois supérieure.

Il faut rappeler à ce sujet que, d'après des spécialistes du GIEC et plus précisément du rapport Stern, *l'agriculture mondiale est à l'origine de 41% des émissions mondiales de GES.*

En synthèse, l'idée d'utiliser l'agriculture pour couvrir les besoins énergétiques **a *abouti à renforcer et étendre à une échelle encore plus grande un modèle agricole destructeur de l'environnement***, qui a contribué à la crise environnementale dans ses diverses dimensions, y compris celle du réchauffement climatique.

[4] Ce qui explique les pressions du secteur industriel pour que seul le CO^2 soit pris en compte dans les normes et calculs.

- **LES VRAIS ENJEUX**

La politique actuelle a abouti à accentuer, étendre et aggraver encore un modèle agricole:

- pernicieux pour l'environnement;

- pernicieux pour la sécurité alimentaire, du fait qu'il a promu inconsidérément l'agriculture d'exportation et abandonné l'autre, avec pour résultat qu'en quelques décennies (parfois: années), des pays capables ou potentiellement capables de couvrir leurs besoins alimentaires sont devenus importateurs nets d'aliments, aliments que la population pauvre, y compris les paysans expulsés vers les villes, est incapable d'acquérir;

- dominé par les perspectives de profit à court terme, au mépris des équilibres écologiques et sociaux de longue durée.

Dans le contexte de la crise de ce modèle (crise alimentaire et environnementale), couplée à l'explosion de la crise financière, l'accaparement de terres pour la production d'agro-carburants s'est doublée tout récemment d'une nouvelle ruée sur les terres (où viennent notamment s'investir d'importants fonds spéculatifs) en anticipation de l'aggravation de ces crises.

A quand une réponse à la mesure des problèmes?

Des leçons s'imposent.

Les perspectives offertes par les agro-carburants ont dispensé de regarder en face[5] un aspect central du problème : la surconsommation d'énergie, qui appelle des réponses technologiques, mais aussi sociétales.

La question de l'approvisionnement énergétique ne peut être analysée sous l'angle exclusif de la technologie ou du seul point de vue des opportunités de profit. Elle soulève de très nombreuses questions d'ordre macroéconomique, environnemental, géopolitique, social, politique, civilisationnel.

Ce qui est fondamentalement en jeu, c'est le rapport de l'homme à la planète (une planète déjà passablement abîmée) et les rapports entre les groupes humains qui peuplent cette planète. Il ne s'agit pas (seulement) de résoudre des problèmes technologiques, mais de répondre à des défis de société.

Monique Munting

ex-fonctionnaire à la Commission Européenne, chercheuse et consultante, réalisatrice du film

Disponible sous forme de dvd dans 5 langues : français - anglais - espagnol - néerlandais - portugais

[5] Un exemple: En Europe, le trafic aérien est le secteur du transport qui croît le plus rapidement, mais le kérosène reste exonéré des impôts (accises) auxquels est soumise l'essence (pour rappel: quand nous achetons de l'essence, nous payons en fait plus de taxes que d'essence !). Aux Etats-Unis, le candidat républicain à la présidence proposait de supprimer purement et simplement la taxation de l'essence !