

Etudes et actions sur les agrocarburants

Les agrocarburants, de plus en plus contestés

2008

De nombreux appels citoyens et des argumentaires, y compris émanant d'institutions comme l'OCDE et l'Union européenne, sont actuellement diffusés concernant les agrocarburants, dont le développement apparait de plus en plus comme une menace pour la sécurité alimentaire mondiale et comme un leurre imposé en bonne partie sous l'impulsion de lobbies agro-industriels.

Sommaire de cet article

- [Recherches et argumentaires sur les agro-carburants](#)
- [Pétitions, actions associatives et citoyennes](#)
- [Appel pour un débat public démocratique sur les agrocarburants](#)
- [Publication](#)

Recherches et argumentaires sur les agro-carburants

Le développement des agrocarburants apparait de plus en plus clairement comme une menace pour la sécurité alimentaire régionale et mondiale et comme une fausse solution à l'indépendance et à l'efficacité énergétique. Ainsi, les cours du maïs et du colza ne cessent d'augmenter en raison de leur utilisation pour les agrocarburants. Les émeutes de la faim se multiplient depuis quelques semaines.

D'après la responsable du Programme alimentaire mondial (PAM, agence des Nations unies chargée de l'assistance alimentaire, actuellement pour 73 millions de personnes) "le changement d'orientation de nombreuses exploitations en faveur des biocarburants a détourné des terres de la chaîne alimentaire. Les prix des produits de base atteignent un tel niveau que le litre d'huile de palme en Afrique vaut ainsi autant que le litre de carburant". (Article Le Monde, 12 mars 2008).

L'OCDE

En septembre 2007, l'OCDE, Organisation de coopération et de développement économique, représentant 30 principaux pays industrialisés, a mis en garde contre les dangers des conséquences des agrocarburants, se demandant si "le remède n'est pas pire que le mal" : augmentation du coût des produits alimentaires dans les pays de l'Union européenne et dans le monde ("n'importe quel transfert de terre de la production de nourriture vers la production de biomasse énergétique influencera à la hausse les prix des denrées alimentaires") ; déforestation et destruction d'écosystème au Sud. L'OCDE préconise l'arrêt des subventions aux agro-carburants. La contribution des agrocarburants à la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre étant controversé et peu évidente, les bénéfices des agro-carburants apparaissent difficiles à déterminer par rapport à leurs risques.

L'OCDE indique que "la réduction d'une tonne de GES aux États-Unis à partir de maïs coûte environ 500 \$ soit environ 360 €. Par comparaison, le GIEC (groupe inter-Etat sur le Climat) estime que la technique du piégeage et de stockage du carbone pourrait coûter selon les centrales concernées entre 40 \$ et 270 € la tonne évitée.

De plus, d'après l'OCDE, si l'Union européenne devait tenir ses engagements de production d'agrocarburants de 10 % de ses besoins en combustibles pour le transport routier d'ici à 2020, il lui faudrait convertir 72 % des terres cultivées, ce qui est totalement impossible... Pour atteindre ses objectifs, l'UE sera donc contrainte d'importer d'Asie et d'Amérique Latine, ce qui contribuera à la

destructions de forêts tropicales.

Pour les agro-carburants, l'union européenne apporte des aides à hauteur de 90 millions d'euros pour 2 millions d'hectares, ce qui représente 45 euros par hectare.

Une politique de transports réellement "durable" s'impose donc face aux risques écologiques liés aux agrocarburants.

- A lire sur le site de l'OCDE : [La croissance de la demande de biocarburants alimente la hausse des prix agricoles, indique le rapport conjoint de l'OCDE et de la FAO](#)

Etudes universitaires

L'étude récente du *Smithsonian Tropical Research Institute* à Balboa/Panama et de l'Université technique de Zurich, signale que la plupart des agrocarburants causent des dégâts écologiques supérieurs à leur éventuelle réduction des CO₂. L'utilisation de produits agricoles comme le maïs, le soja, la canne à sucre et huile de palme s'accompagne de la destruction d'écosystèmes fragiles et d'une utilisation massive d'engrais et pesticides tout en exerçant une influence négative sur le marché alimentaires.

- [Consulter cette étude \(en anglais\)](#)

Le centre de recherche de la commission européenne

Le Centre commun de recherche (*Joint research center*), organisme scientifique interne de la Commission européenne a publié en décembre 2007 un rapport *Biocarburants dans le contexte européen*, qui indique que "le projet de la Commission de fixer comme objectif obligatoire le taux de 10% d'agrocarburants pour les transports en 2020 coûtera très cher à l'UE (entre 35 et 65 milliards d'euros), nécessitera d'immenses étendues de terres hors de l'UE et ne sera pas efficace pour réduire les émissions de gaz à effet de serre". De plus la création potentielle d'emplois est négligeable, puisque "les gains dans le secteur des agrocarburants seront probablement compensés par des pertes dans d'autres secteurs touchés par cet objectif".

Au vu des informations et études en cours, le commissaire européen à l'environnement, M. Dimas, adopte lui aussi désormais une position critiques sur les agro-carburants.

Pétitions, actions associatives et citoyennes

Agir pour l'Environnement lance une campagne "Agro-carburants, la menace", avec le MDRGF, Action consommation, le Réseau agriculture durable, la Confédération paysanne, le Réseau action climat, les Amis de la terre, la FNAB, le CCFD, Biocoop, la Ligue de l'enseignement... [Consultez notre article](#).

La Confédération Paysanne

La Confédération a publié en février 2008 le *Dossier noir des agrocarburants*. Quelques éléments de sa conclusion :

"La Confédération Paysanne estime que les agrocarburants développés à l'heure actuelle en France, le « biodiésel » et le « bio-éthanol », sont des leurres, et au niveau de leur intérêt énergétique, et en tant que solution durable pour une diminution des émissions de gaz à effet de serre. Quant à la deuxième génération d'agrocarburants, rien ne permet de dire aujourd'hui qu'elle présentera de meilleurs bilans environnementaux que la génération actuelle.

Si l'agriculture répond en premier lieu à sa vocation alimentaire, il est inconcevable alors d'utiliser des surfaces agricoles à d'autres productions et éventuellement à des agrocarburants... "

- [Télécharger le document complet](#) (Document PDF)

Association EDEN

- [L'association EDEN, animée par Patrick Sadones, possède une importante expertise sur les agro-carburants et produit différentes études.](#)

- [Téléchargez son étude pour la Confédération paysanne](#) (PDF, 11 pages)

[Patrick Sadones et Alain Prost font un bilan contradictoire sur l'éthanol 85, [dans une vidéo](#)

Les Amis de la Terre

Les Amis de la Terre proposent un dossier sur les agrocarburants : "l'utilité des agrocarburants pour lutter contre les gaz à effet de serre ou pour diminuer la facture énergétique est sérieusement mise en doute. On assiste à la destruction de forêts tropicales, à la confiscation de terres agricoles. Les émeutes de la faim se multiplient. Des scientifiques, des syndicats paysans du Sud, des organismes officiels OCDE, FAO, Centre Commun de Recherche tirent la sonnette d'alarme ! Et la question se pose : Comment a-t-on pu s'engager aussi rapidement dans la production d'agrocarburants ?"

- [Lire en ligne sur le site des Amis de la Terre](#)

Réseau Action Climat

Le collectif Réseau Action Climat a produit différents argumentaires, notamment en juin 2007 à l'occasion de la consultation publique sur les agro-carburants par la Commission européenne.

- [Lire sur le site du RAC](#)

Kokopelli

L'association Kokopelli, qui défend la conservation de variétés anciennes de semences, publie [un point de vue](#) "Mettez du sang dans votre moteur, la tragédie des nécro-carburants".

Appel pour un débat public démocratique sur les agrocarburants

Des organisations membres de l'ex Réseau pour une alimentation et une agriculture durables, inventives et solidaires (RAADIS) et d'autres associations partenaires, avaient élaboré et diffusé un Appel sur les agrocarburants, en 2006-2007. Au regard des critiques générales sur les agrocarburants, les argumentaires développés dans cet appel restent tout à fait d'actualité

Nous, membres du RAADIS, réseau pour une agriculture et une alimentation durables inventives et solidaires, représentant des associations de consommateurs, de protection de l'environnement, de développement rural et agricole, des syndicats paysans, et des organisations de solidarité internationale, mettons en question la pertinence des choix de développement de la filière des agrocarburants. Les décisions prises jusqu'ici n'ont pas donné lieu à un débat public et contradictoire.

Nous demandons au nouveau gouvernement français la suspension de la mise en œuvre des programmes actuels sur les agrocarburants, et réclavons un véritable débat citoyen préalable à l'élaboration de toute politique publique dans ce domaine. Au moment où l'ADEME a dû ré-ouvrir le dossier controversé du bilan énergétique réel des agrocarburants et de leur réduction effective des émissions de gaz à effet de serre, nous considérons indispensable que le débat politique prenne pleinement en compte ces incertitudes et contradictions. La question des agrocarburants doit être intégrée dans les concertations entamées par le ministre de l'Ecologie, de l'Aménagement et du Développement Durable dans le cadre du « Grenelle » de l'environnement.

Agrocarburants : une fausse solution durable !

Le développement de carburants d'origine végétale, destinés à se substituer à ceux d'origine fossile est présenté par les pouvoirs publics comme une solution efficace pour lutter contre le réchauffement de la planète. L'Europe a donc décidé pour atteindre son objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le cadre du Protocole de Kyoto (-8% en 2010 par rapport au niveau de 1990) d'incorporer des agrocarburants à hauteur de 10% dans les carburants classiques en 2020. A l'échelle française, le Plan Villepin place cet objectif à 7% dès 2010. Le développement des agrocarburants est également présenté comme la solution à une dépendance énergétique dangereuse, à la création d'emplois en zone rurale et comme un nouveau débouché pour l'agriculture essoufflée des pays industrialisés. Ceci explique le caractère volontariste et l'effort budgétaire important en faveur de cette politique, dont l'effet reste pour l'instant médiocre sur la production et qui bénéficie principalement aux filières industrielles au travers de détaxations .

Une contribution faible à la réduction des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports

À toutes les étapes de fabrication, la production d'agrocarburant rejette des gaz à effet de serre (de la fabrication d'engrais de synthèse pour la culture au transport jusqu'au lieu de vente). Au final, même si la plante a capté du CO₂ tout au long de sa croissance, le bilan en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre reste moyen, car il a fallu utiliser de l'énergie fossile tout au long du processus de fabrication de l'agrocarburant. Selon les modes de calcul, les réductions annoncées d'émissions de gaz à effet de serre sont très variables (réduction de moitié selon certaines sources , mais selon d'autres sources on constate un léger dépassement par rapport aux émissions générées par les carburants fossiles), montrant bien qu'il subsiste encore des imprécisions concernant la pertinence des agrocarburants pour limiter les impacts du transport sur le climat. La filière éthanol reste la moins efficace pour réduire véritablement les émissions de gaz à effet de serre.



Un bilan énergétique faible

L'efficacité énergétique (EE) se définit comme la différence entre l'énergie primaire fossile consommée pour produire l'agrocarburant et l'énergie restituée par ce dernier. Globalement, l'EE des agrocarburants développés en Europe est faible (l'éthanol de canne à sucre produite au Brésil possède une meilleure EE). On utilise aujourd'hui par exemple 1 unité d'énergie fossile pour produire 1,2 unité d'énergie sous forme d'éthanol de blé ou 2,5 sous forme de biodiesel .

Une faible contribution à l'autonomie énergétique de la France

Le rendement énergétique net des agrocarburants par unité de surface est médiocre (production moyenne d'une tonne de carburant d'origine végétale par hectare). Leur développement nécessitera donc l'utilisation d'importantes surfaces agricoles. En France, pour atteindre 7% d'agrocarburants dans les transports, il faudrait utiliser 12 à 17 % de la surface agricole labourable (jachère comprise). Ainsi la totalité des jachères disponibles et utilisables en France, ainsi qu'une partie des surfaces destinées aujourd'hui à l'alimentation, seront destinées à des usages énergétiques. En maximisant cette surface en cultures énergétiques en France, on pourrait à peine répondre à la demande en carburant des machines agricoles : les engins agricoles consomment aujourd'hui 2 millions de tonnes équivalent pétrole (TEP) par an, ce qui représente déjà la production d'huile végétale de 2,5 millions d'hectares de colza et tournesol. Miser sur des filières courtes pour répondre à ces besoins permettrait de maximiser les bénéfices environnementaux. Or la politique gouvernementale actuelle donne la priorité au développement d'agrocarburants pour la consommation énergétique dans le transport routier, qui en France s'élève à environ 50 millions de TEP, sans même remettre en question ce niveau élevé de consommation. Ainsi, même l'objectif minimal d'incorporation de 10% de carburants végétaux semble impossible à atteindre

avec les seules cultures énergétiques européennes. Il faudra donc importer, en particulier des pays en développement, ce qui soulève de nombreux problèmes sociaux et environnementaux.

De graves conséquences sur le développement des pays du Sud

La concurrence entre cultures énergétiques et cultures alimentaires présente des risques pour la sécurité alimentaire dans certaines zones, et à l'échelle mondiale. Alors que 850 millions de personnes, principalement des agriculteurs, souffrent de la faim dans le monde notamment parce qu'ils n'ont pas accès aux ressources leur permettant de produire de quoi se nourrir et gagner leur vie, l'utilisation de larges superficies agricoles et de financements publics pour la production d'agrocarburants ne peut qu'aggraver fortement cette situation. La superficie cultivée dans le monde est de 1,4 milliards d'hectares, avec une faible possibilité d'accroissement ; selon les projections de la FAO, la superficie arable va principalement augmenter dans les pays en développement (Amérique du Sud et Afrique sub-saharienne), avec seulement 120 millions d'ha supplémentaires, d'ici 2030 (pour une grande partie dans des zones de forêts primaires). Du fait de la croissance démographique, la superficie cultivée par habitant va être réduite de moitié : de 0,4 SAU par habitant aujourd'hui, les prévisions tablent sur 0,2 ha de SAU en 2050. Pourtant la demande croissante d'agrocarburants incite les compagnies multinationales comme les gouvernements du Sud à développer la production d'agrocarburants sur les vastes superficies agricoles ou forestières de certains pays : palmier à huile (Indonésie, Malaisie..), soja, canne à sucre et ricin (Argentine, Brésil, Paraguay ;...). Cette expansion se fait selon un modèle intensif en capitaux et spécialisé, mais peu créateur d'emplois. Le rapport de force dans l'accès aux ressources se fait au détriment des communautés locales : leurs droits et besoins prioritaires sont ignorés voire bafoués, l'impact est souvent dramatique sur leurs conditions de vie et d'alimentation. La déforestation augmente considérablement l'effet de serre (10 à 30% des émissions de CO₂) et la perte de biodiversité qu'elle engendre est de plus évidente.



Une incitation forte à des modèles de production néfastes au Nord comme au Sud :

La terre disponible étant le principal facteur limitant pour le développement des agrocarburants, la recherche de rendements maximaux est encouragée, engendrant des modèles de production dont on connaît l'impact social négatif (destruction ou absence de création d'emplois, effets sur le tissu socio-économique local) et les dégâts sur l'environnement (en associant simplification des rotations et recours massif aux engrais et pesticides, voir OGM, ils contribuent à l'érosion des sols, à la perte de biodiversité et à la pollution de l'eau). Si l'incitation à la production d'agrocarburants n'est pas assortie d'une incitation à un modèle de production durable, elle n'offrira donc pas les bénéfices sociaux et environnementaux vantés aujourd'hui, ni dans les pays en développement, ni en Europe. L'industrie de transformation telle qu'elle est conçue et soutenue créera très peu d'emplois, et surtout pas dans les zones agricoles les plus sinistrées.

Compte tenu de la progression mondiale rapide et continue de la demande en carburants, et au vu des données précédentes, la politique de développement des agrocarburants n'est donc en rien LA solution au problème des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, et ne permettra pas à la France d'aller vers une autonomie énergétique s'inscrivant dans un développement plus durable et solidaire.

Ainsi, vus les effets attendus sur la société,

- Vue la dépense publique colossale déployée pour le développement de ces produits, au regard des volumes produits
- Vue l'existence de solutions alternatives, moins coûteuses, plus efficaces énergétiquement et moins polluantes, mais qui ne bénéficient aujourd'hui ni de réflexion et recherche, ni de soutien,
- Vue la concentration des intérêts de cette politique dans les mains des industriels de l'agriculture, et la faiblesse des consultations publiques à son sujet, qui n'ont pas permis une réflexion équilibrée sur son

contenu,

Nous demandons, avant tout nouvel investissement dans cette filière, la tenue d'un débat démocratique sur la question, son intégration dans les discussions actuelles pour le « Grenelle de l'Environnement », et concrètement, l'organisation d'une conférence de citoyens et d'un débat parlementaire avant la fin de l'année 2007.

Ces débats constitueront une première étape, permettant une meilleure position du problème et de ses enjeux.

Ils lanceront un processus de travail, impliquant la société civile et basé sur une approche interministérielle, comprenant les différentes étapes nécessaires à la construction d'une politique publique : définition de programmes de recherche, mise à l'agenda du sujet au niveaux politique français et européen, débats sur les orientations et décisions à prendre, approche transversale, donc conforme aux exigences méthodologiques du développement durable...

Publication

- *La faim, la bagnole, le blé et nous*, Fabrice Nicolino, Fayard, 2007 ;

<http://fabrice-nicolino.com/biocarburants/>