

Agrocarburants et Climat

Pourquoi ce n'est pas une bonne solution ?

POURQUOI LES AGROCARBURANTS POSENT DES PROBLÈMES DE DÉFORESTATION, DE CONCURRENCE ALIMENTAIRE ET D'ÉMISSION DE GAZ À EFFET DE SERRE ? EN QUOI LES AGROCARBURANTS PÈSENT LOURD SUR LES FINANCES PUBLIQUES ? EXISTE-T-IL DE BONS AGROCARBURANTS ?

👉 8 pages pour comprendre

On entend généralement par « biocarburants » l'ensemble des carburants et combustibles liquides, solides, ou gazeux produits à partir de la biomasse et destinés à une valorisation énergétique dans les transports¹.

La quasi totalité des biocarburants consommés actuellement en France est produite selon des procédés dits de première génération, c'est-à-dire issus de cultures alimentaires (huiles végétales, cultures sucrières et amidonnières principalement), et incorporés dans les carburants d'origine fossile à hauteur de 7 à 8%².

Le problème des agrocarburants est qu'ils provoquent un « effet papillon » complexe à l'échelle mondiale qui est insuffisamment pris en compte !

Depuis 2009, les politiques européennes et françaises, par souci de développer l'utilisation des énergies dites « renouvelables » dans le secteur des transports, ont mis en place des politiques de soutien aux agrocarburants sans prendre en compte leurs impacts sociaux et environnementaux. La forte augmentation de la demande en agrocarburants observée depuis lors a provoqué dans le monde des milliers d'hectares de déforestation, une augmentation des émissions de gaz à effet de serre, une aggravation de la volatilité des prix alimentaires et de graves problèmes d'accaparement des terres.

¹ - <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/biocarburants>

² - 75% pour les essence et 77% pour les gazole en 2018.



Les impacts sur la déforestation et le climat

La production d'agrocarburants sur des terres riches en carbone conduit à des effets directs et indirects de déforestation qui aggravent le dérèglement climatique et ont également de graves impacts sur la biodiversité, les sols, et plus globalement sur les écosystèmes et la ressource en eau. La 3^e plus grande forêt tropicale du monde, en Indonésie, a été décimée de moitié ces quelques dernières années. Bornéo, ayant été particulièrement affectée par l'expansion des cultures de palmiers à huile, a émis la même quantité d'émissions de CO₂ que le Canada qui est 12 fois plus grand !

La majorité des agrocarburants consommés en Europe ne sont pas produits sur le sol européen³.

Deux-tiers de l'huile de palme importés en Europe sont actuellement utilisés pour produire de l'énergie. Cette consommation, loin de se réduire, est par ailleurs en croissance depuis une dizaine d'année et a encore augmenté de 3 % en Europe et de 4 % en France⁴. Cette augmentation s'explique notamment par une rupture technologique, l'hydrotraitement (hydrotreated vegetable oil, HVO) qui permet d'utiliser une plus grande quantité d'huile de palme. C'est précisément cette technologie que souhaite utiliser Total pour son site de La Mède.

En France, environ 75% de l'huile de palme consommée sert à faire rouler nos voitures : un pourcentage qui pourrait encore augmenter avec

l'ouverture de la bioraffinerie de Total à La Mède en 2019. **Par ailleurs, les huiles issues de plantes servant à fabriquer le biodiesel sont issues à 15% d'huile de palme actuellement, principalement via des importations d'Indonésie et de Malaisie ; et à 5% de soja, principalement importé d'Argentine.** De plus les nouveaux procédés de production de biodiesel dit « HVO » (Huile Végétale Hydrotraitée), qui composaient 11% du biodiesel français en 2017, sont également issus de l'huile de palme⁵.

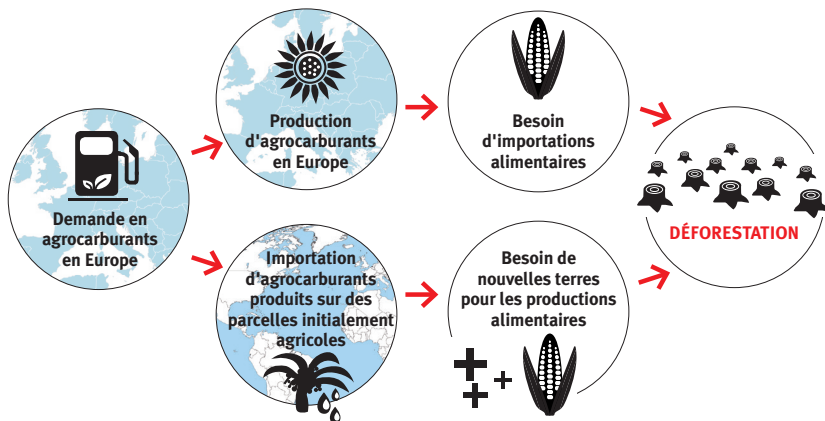
Les hectares d'agrocarburants produits sur le sol européen, à partir de colza ou de betterave par exemple, se font également sur des terres initialement utilisées pour des productions alimentaires.

Or, l'importation d'agrocarburants depuis d'autres pays, combinée à la production d'agrocarburants sur le sol européen, déplacent les productions alimentaires sur de nouvelles terres dans les pays du Sud, comme s'en est inquiété le rapporteur des Nations unies pour le droit à l'alimentation.

À l'échelle d'un marché globalisé, ces productions alimentaires doivent donc être importées d'autres terres, souvent obtenues après déforestation de forêts tropicales. C'est ce que l'on appelle **le changement d'affectation des sols indirect (CASI)**.

L'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), dans son dernier rapport

L'impact des biocarburants sur le changement d'affectation des sols au niveau mondial



3 - Données 2017 EU Energy Statistical Pocketbook <https://www.transportenvironment.org/press/around-half-eu-production-crop-biodiesel-based-imports-not-crops-grown-eu-farmers-new-analysis>
4 - chiffres UE 2018 et FR 2017, <https://www.transportenvironment.org/press/almost-two-thirds-palm-oil-consumed-eu-burned-energy-new-data>
5 - <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/biocarburants>

quinquennal sur l'état des forêts, estime ainsi que **80% de la déforestation mondiale est causée par l'expansion des terres utilisées pour l'agriculture.**

Lorsque les effets du changement d'affectation des sols indirect (CASI) sont pris en compte, la majorité des agrocarburants émet plus de gaz à effet de serre que les carburants conventionnels! Les données issues de l'étude Globiom (2016) de la Commission européenne permettent d'évaluer l'impact en termes de changement d'usage des sols engendré par une demande supplémentaire d'agrocarburants en Europe. À partir de ces données, additionnées à celles des émissions directes, **on estime qu'en moyenne au niveau européen les agrocarburants de première génération ont un bilan CO₂ 50% plus néfaste que les carburants fossiles**⁶.

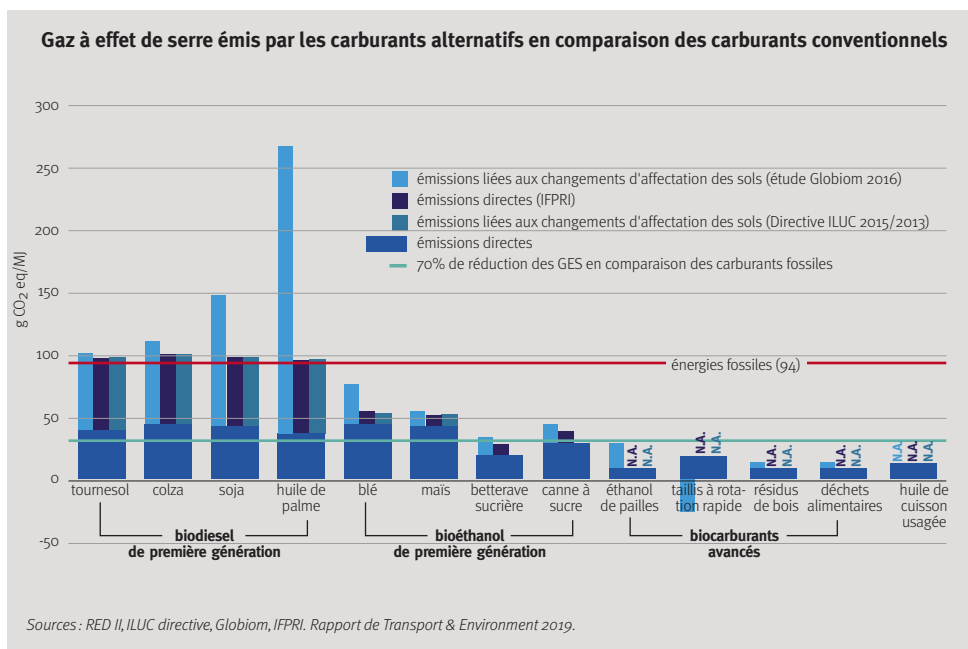
Parmi eux, **les biodiesel issus d'huiles végétales, qui représentent la majorité des marchés français et européen, ont un bilan CO₂ 80% plus néfaste que le diesel fossile.** Le biodiesel issu

d'huile de palme et de soja a un bilan 2 à 3 fois plus néfaste. Le colza a également un bilan plus lourd que les carburants fossiles.

Le bioéthanol génère environ 30% de GES de moins en moyenne, mais il existe d'importantes variations en fonction des matières premières : le bioéthanol à base de blé et d'orge est comparable à l'essence fossile ou pire, alors que le bioéthanol à base de maïs et de sucre représente environ 50% du bilan carbone de l'essence.

En France le bioéthanol est originaire à 36% du blé, 20% de maïs et 33% de betteraves⁷. Cette filière est par ailleurs en croissance : les ventes de super-éthanol E85 (65 à 85% d'éthanol) ont ainsi bondi de 43% sur les 8 premiers mois de l'année 2018 selon le Syndicat national des producteurs d'alcool agricole (SNPAA).

6 - https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2016_04_TE_Globiom_paper_FINAL_o.pdf
7 - <https://www.ecologique-solaire.gouv.fr/biocarburants>



Les impacts sur la sécurité alimentaire mondiale

Parce que la production d'agrocarburants se fait sur des terres agricoles, leur développement massif sur les marchés mondiaux engendre :

- **une hausse des prix alimentaires et à une augmentation de leur volatilité;**
- **une pression sur l'accès aux terres, affectant les populations les plus vulnérables.**

L'augmentation et la volatilité des prix alimentaires

Quel que soit le type d'agrocarburants choisi, s'il est cultivé sur une terre agricole à la place d'une culture alimentaire, il accroît la pression sur les terres. S'il est produit à partir de plantes pouvant être destinées à l'alimentation, il influence le prix des denrées alimentaires.

Il existe un large consensus scientifique sur le fait que la demande de biocarburants, en particulier la consommation américaine d'éthanol de maïs, a joué un rôle majeur dans la crise des prix alimentaires de 2006-08. Une étude européenne⁸ récente faite à partir d'une analyse approfondie de la littérature scientifique conclut que les politiques de promotion de l'usage des biocarburants entraînent bien une hausse du prix des denrées alimentaires. L'ampleur de ces effets varie en fonction des sources considérées, des matières premières et des évolutions de la demande, mais l'augmentation est estimée entre 16 et 171%/EJ de biocarburants produits, les huiles végétales ayant l'impact le plus élevé.

8 - Thought for food - A review of the interaction between biofuel consumption and food markets, Cerulygy 2017
9 - https://www.oxfamfrance.org/wp-content/uploads/2016/10/file_attachments_rapport_oxfam_agrocarburant_comment_leurope_rechauffe_la_planete.pdf



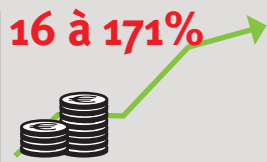
© Robert Clark

L'accaparement des terres

Les politiques de soutien aux agrocarburants constituent le principal moteur de l'accaparement des terres. Pour produire ces agrocarburants, il faut des terres, que les investisseurs vont principalement chercher dans les pays en développement, où les droits des populations locales sur les ressources naturelles sont peu sécurisés.

On estime ainsi que si les 70 000 km² de terres exploitées pour produire des agrocarburants à destination de l'UE en 2008 avaient été utilisées pour cultiver du blé et du maïs, elles auraient pu nourrir quelque 127 millions de personnes sur une année entière⁹.

Estimation de l'impact des biocarburants sur l'augmentation des prix alimentaires (données Cerulygy, 2017)



Les politiques publiques de soutien aux biocarburants

Les politiques publiques européennes et françaises ont longtemps favorisé l'utilisation de biocarburants dans les transports de manière indifférenciée, sans prendre en compte les différences entre les types de biomasse et les impacts sociaux et environnementaux associés.

Depuis 2009, l'instauration d'un objectif d'utilisation des énergies renouvelables dans les transports au niveau européen a ainsi longtemps incité les États membres à soutenir l'utilisation des agrocarburants de première génération.

Soucieuse d'amorcer une prise en compte des impacts des agrocarburants, l'Union européenne a réformé ce cadre réglementaire en 2015 en instaurant un plafonnement de l'utilisation des biocarburants conventionnels à 7% pour l'atteinte de l'objectif cible d'utilisation d'énergies renouvelables dans les transports en 2020; et a mis en place des premières estimations, incomplètes, des changements indirects d'affectation des sols. En 2018, la révision de la directive Énergies Renouvelables (REDII) a permis une avancée en permettant aux États membres de moduler à la baisse l'objectif général d'utilisation d'énergie renouvelable dans les transports pour 2030: **entre 2020 et 2030, ceux-ci sont libres de limiter la part des agrocarburants à zéro, et ont pour seule obligation de développer à hauteur de 7% les biocarburants avancés ainsi que d'autres carburants renouvelables (électricité...) ne présentant pas de concurrence avec les usages alimentaires pour atteindre les objectifs européens pour 2030.** Les biocarburants avancés sont par ailleurs double comptés pour l'atteinte des objectifs d'incorporation.

Au niveau français, un soutien fiscal aux agrocarburants de première génération est toujours instauré par le biais d'un objectif d'incorporation s'appliquant aux distributeurs sous la forme d'une taxe relative à l'incorporation de biocarburants (TIRIB, anciennement TGAP). Les objectifs d'incorporation dans les filières diesel et essence sont en augmentation progressive depuis 2007. La loi de Finances pour 2019 a ainsi relevé les objectifs d'incorporation de 7,5% à 8,2% pour la filière essence et de 7,7% à 8% pour la filière diesel entre 2018 et 2020.

Par ailleurs l'essor de la filière superéthanol est soutenu fiscalement puisqu'elle bénéficie d'un taux réduit de TICPE: un peu moins de 12 centimes par hectolitre, contre près de 60 centimes pour le gazole et plus de 66 centimes pour les essences sans plomb SP95.

La Programmation Pluriannuelle de l'Énergie prévoit également un maintien de l'incorporation d'agrocarburants de première génération à 7% jusqu'en 2028, alors même que les États membres sont libres d'en sortir à partir de 2020.

Elle fixe par ailleurs des objectifs d'incorporation de biocarburants dits « avancés » de 3,8% en 2028 pour la filière essence et 3,2% pour la filière gazole.

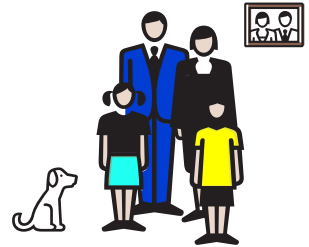
Le 18 décembre 2018, dans le cadre l'examen du projet de loi de finances (PLF), l'Assemblée Nationale a voté l'exclusion des produits à base d'huile de palme de la liste des « biocarburants » à partir du 1^{er} janvier 2020.

10 - Directive ILUC (Indirect Land Use Change) 2015/1513.

11 - <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/fiscalite-des-energies>

Concrètement quel impact pour les ménages ?

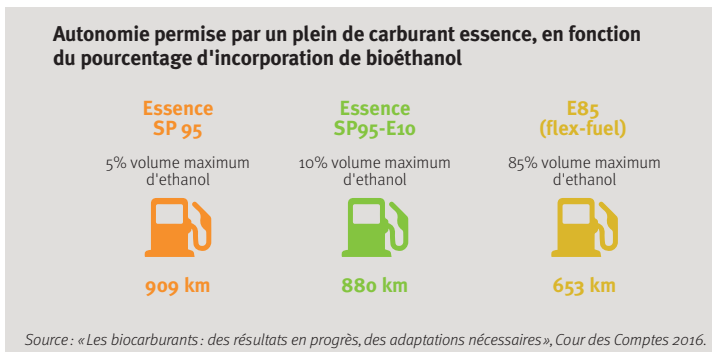
Les agrocarburants, sans qu'on le sache vraiment, représentent un réel coût pour les ménages et les opérateurs.



- La loi oblige les distributeurs de carburants à incorporer des agrocarburants à hauteur de 7 à 8 % ! Ceux-ci doivent payer la taxe relative à l'incorporation de biocarburants (TIRIB) s'il ne la respecte pas : c'est une subvention déguisée pour les producteurs qui voient leurs prix de vente gonflés sur le marché, et donc répercutés à la pompe.
- L'intensité énergétique des agrocarburants est moins importante que celle des carburants conventionnels. Si certains biocarburants sont moins chers à la pompe, l'automobiliste parcourt moins de kilomètres pour un même volume de carburant. Celui-ci paie donc cette politique à travers, entre autres, une surconsommation de carburant.

Selon la Cour des Comptes, l'intensité énergétique est inférieure de 34% pour le bioéthanol par rapport à l'essence et de 8% pour le biodiesel par rapport au gazole. Ainsi, 1 000 litres d'éthanol ont le même pouvoir calorifique que 657 litres d'essence.

En conséquence, à plein de carburant identique, l'autonomie d'un véhicule diminue quand le pourcentage d'incorporation de biocarburants augmente, comme le montre le schéma ci-après pour la filière essence.



Ainsi, les économies pour le consommateur ne sont pas une réalité du fait de la non prise en compte de la surconsommation des véhicules et des différences de fiscalité, notamment pour le superéthanol. **En prenant en compte le manque à gagner fiscal et la surconsommation de carburant, la Cour des Comptes avait ainsi estimée à 3 milliards d'euros la somme payée par le contribuable et le consommateur français entre 2005 et 2010 !**

ACTIONS POSSIBLES POUR FAIRE DES ÉCONOMIES SUR UN AN

en changeant de véhicule et / ou en changeant de comportement



Acheter un véhicule plus performant

peut donner droit à une aide financière : bonus ou prime à la conversion, selon qu'il est neuf ou d'occasion. C'est un investissement rentable puisque le véhicule consommera moins de carburant. Partager son véhicule avec un autre particulier (autopartage) permet des économies supplémentaires.



Prendre les transports en commun

En ville, utilisons les transports en commun : un abonnement annuel coûte 17 fois moins cher que d'utiliser une voiture quotidiennement!



Conduire moins vite

C'est émettre moins de CO₂. 10 km/h en moins permet d'économiser 3 à 5 L de carburant et de réduire de 12,5% les émissions de CO₂ sur 500 km.



Faire du covoiturage quotidiennement

En partageant sa voiture pour aller au travail, on divise par deux, trois, quatre, sa consommation de carburant!



Se déplacer en vélo

La moitié des déplacements en voiture font moins de 3 km. Pédaler 20 minutes par jour pour enmener ses enfants à l'école ou faire ses courses évite d'émettre 1/2 tonne de CO₂ par an et économise ainsi 200 L de carburant.

Les agrocarburants de 2^e et 3^e génération, ou « avancés » : de quoi s'agit-il ?

Pour faire face aux problèmes posés par les agrocarburants directement issus des cultures alimentaires, les recherches se sont portées sur de nouvelles générations d'agrocarburants. On parle de biocarburants de 2^e ou 3^e génération, ou encore de biocarburants « avancés », et ne sont pas encore produits à une échelle industrielle. Il s'agit de résidus agricoles ou sylvicoles, de cultures non comestibles (dites énergétiques) et de déchets industriels ou municipaux.

Mais des problèmes se posent encore, sur lesquels il est nécessaire d'être vigilants. Les biocarburants avancés présentent de manière générale un bilan environnemental plus positif que les agrocarburants de première génération, car ils ne mobilisent pas directement de cultures alimentaires. Néanmoins ces carburants sont issus de sources de biomasse dont la disponibilité est limitée. De plus, certaines filières sont susceptibles de mobiliser des surfaces agricoles ou forestières et peuvent causer des déplacements indirects d'usage des sols et donc des émissions de gaz à effet de serre. Ces effets ne sont pas à l'heure actuelle suffisamment pris en compte par la réglementation.

Les recommandations du Réseau Action Climat

❖ MAINTENIR LA SUPPRESSION DE L'HUILE DE PALME DE LA LISTE DES BIOCARBURANTS

L'huile de palme est l'agrocarburant présentant le pire bilan écologique. Des pressions s'exercent pour revenir sur l'avancée permise par le Parlement français dans le cadre du projet de loi de Finances 2019 : il s'agit de maintenir cette avancée à l'échelle française qui est en conformité avec le droit européen. La Commission européenne a ainsi reconnu dans un acte délégué adopté en mars 2019¹² que les carburants produits à partir de cultures oléagineuses, au premier rang desquelles l'huile de palme, présentaient un risque élevé de changements d'affectation des sols indirects leur utilisation n'étant à ce titre pas soutenable. De plus, la directive européenne REDII permet aux États membres de fixer un plafond d'incorporation plus bas pour les agrocarburants de première génération, et différencié selon les matières premières, en prenant en compte les changements d'affectation des sols indirects.

❖ METTRE EN PLACE UN PLAN DE SORTIE DES AGROCARBURANTS DE PREMIÈRE GÉNÉRATION

La France peut et doit sortir au plus vite des agrocarburants de première génération issus de cultures alimentaires, alors que la programmation actuelle (PPE, NECP français) prolonge jusqu'en

2028 l'atteinte du plafond maximal de 7% fixé par la Commission européenne. L'huile de soja constitue, après l'huile de palme, la matière première présentant le risque le plus élevé d'induire des changements d'affectation des sols indirects.

❖ NE PAS REPRODUIRE LES MÊMES ERREURS QUE PAR LE PASSÉ : PRENDRE EN COMPTE LES CONCURRENCES D'USAGE ET LA DISPONIBILITÉ DES RESSOURCES

Le développement de biocarburants avancés doit être soumis à de stricts garde fous. Les surfaces agricoles utilisées ne devraient pas faire concurrence à des productions alimentaires, même dans le cas de cultures énergétiques. La classification européenne actuelle ne prend pas en compte la disponibilité réelle des ressources en biomasse et les conditions de leur exploitation durable. La concurrence et la hiérarchie des usages de la biomasse et des déchets ne sont pas non plus suffisamment prises en compte. Au-delà des émissions de GES il faut considérer l'ensemble des impacts environnementaux, notamment sur les ressources en eau, la biodiversité, l'érosion des sols, et les émissions de polluants, ainsi que les impacts sociaux, notamment l'impact sur la sécurité alimentaire et les droits humains.

12 - https://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-19-1656_en.htm

POUR PLUS D'INFORMATIONS

Agathe Bounfour

Responsable Transports Europe - Réseau Action Climat - France

agathe.bounfour@reseauactionclimat.org | +33(0)7 82 08 56 77

Le Réseau Action Climat fédère les associations impliquées dans la lutte contre les changements climatiques

