

# Agrocarburants et Climat

*Pourquoi ce n'est pas une bonne solution ?*

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

👉 6 pages pour comprendre

Les **agrocarburants** désignent un carburant fabriqué à partir de biomasse, majoritairement de productions agricoles. Aujourd'hui, la majorité des agrocarburants mis sur le marché est issue de productions agricoles: ils sont fabriqués à partir de productions alimentaires (le biodiésel à partir d'huiles – colza, palme, soja, tournesol, etc. – et l'éthanol, à partir de sucres – maïs, sucre de canne, betterave, etc.).

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

La politique européenne souhaitant développer les énergies renouvelables depuis 2009 (directive européenne sur les énergies renouvelables fixant des objectifs pour 2020<sup>1</sup>) n'a pas pris en compte les impacts sociaux et environnementaux indirects d'une telle politique<sup>2</sup>. 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.

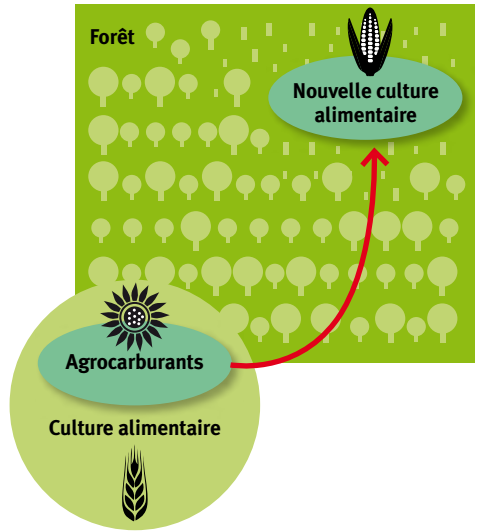


# Les impacts sur la déforestation

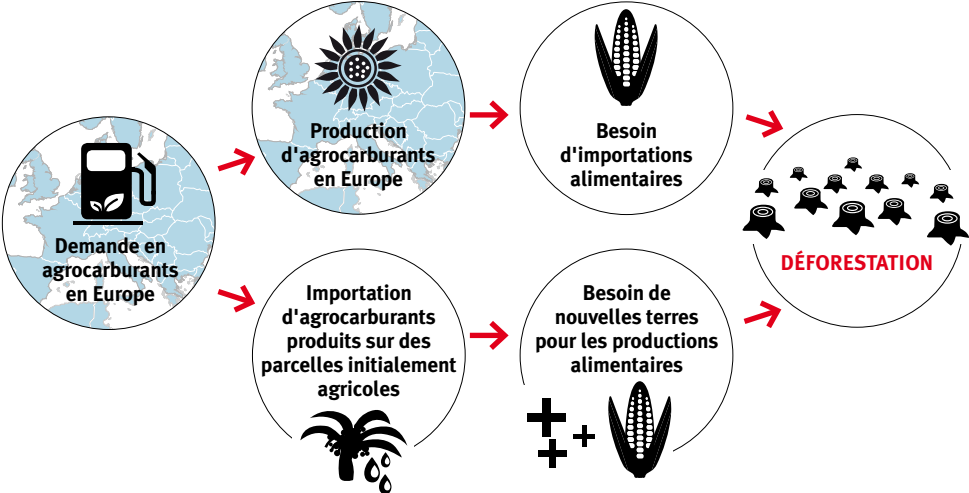
Depuis 2006, la consommation d'agrocarburants en Europe dépasse les volumes produits sur le territoire européen. En 2013, les pays de l'Union européenne ont dû importer 3154 millions de litres d'agrocarburants pour combler leurs besoins grandissants.

De plus, les hectares d'agrocarburants produits en Europe se font sur des terres initialement utilisées pour des productions alimentaires. Ces productions alimentaires doivent donc être cultivées sur d'autres terres, souvent obtenues après déforestation de forêts tropicales. Nous appelons cette disparition des forêts au profit de terres agricoles le **changement d'affectation des sols indirect** (CASI). L'accroissement de la demande en agrocarburants en Europe déplace les productions alimentaires sur de nouvelles terres dans les pays du sud.

**Souvent au dépend de forêts primaires, ces déforestations au profit de vastes monocultures ont de graves impacts sur la biodiversité, les sols, et plus globalement sur les écosystèmes et la ressource en eau.**



La 3<sup>e</sup> 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 émit la même quantité d'émissions de CO<sub>2</sub> que le Canada qui est 12 fois plus grand !



## Les agrocarburants de 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> génération, ou « avancés » : de quoi s'agit-il ?

**P**our faire face aux problèmes posés par les agrocarburants directement issus des cultures alimentaires, de nouvelles recherches se sont portées sur de nouvelles générations d'agrocarburants. On parle d'agrocarburants de 2<sup>e</sup> ou 3<sup>e</sup> 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 vigilant.

### Ne pas refaire les mêmes erreurs que par le passé

Aucun objectif de développement ne doit être fixé pour des agrocarburants engendrant des concurrences de terres. Des études d'impacts sérieuses et indépendantes doivent être réalisées, et des critères de durabilité doivent être fixés.

### Exclure les cultures énergétiques qui posent les mêmes problèmes que les cultures alimentaires

Il faut avoir en tête qu'une culture énergétique n'est pas une culture alimentaire mais utilise tout autant des terres agricoles et aura donc les mêmes conséquences de CASI. Il ne faut donc pas parler de cultures alimentaires versus énergétiques, mais de cultures basées sur des terres. C'est le cas par exemple du miscanthus et du jatropha.

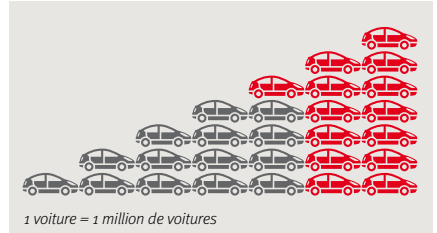
### Attention aux concurrences avec d'autres usages : taux de matière organique dans les sols ou concurrence avec des filières économiques

Par exemple, le développement des pailles comme agrocarburants ferait concurrence avec une augmentation de la réintroduction des pailles dans les sols pour en améliorer la fertilité. On pense également à l'utilisation des sciures issues des scieries, mais ces dernières sont déjà utilisées pour la fabrication de panneaux agglomérés.

# Les impacts sur le climat

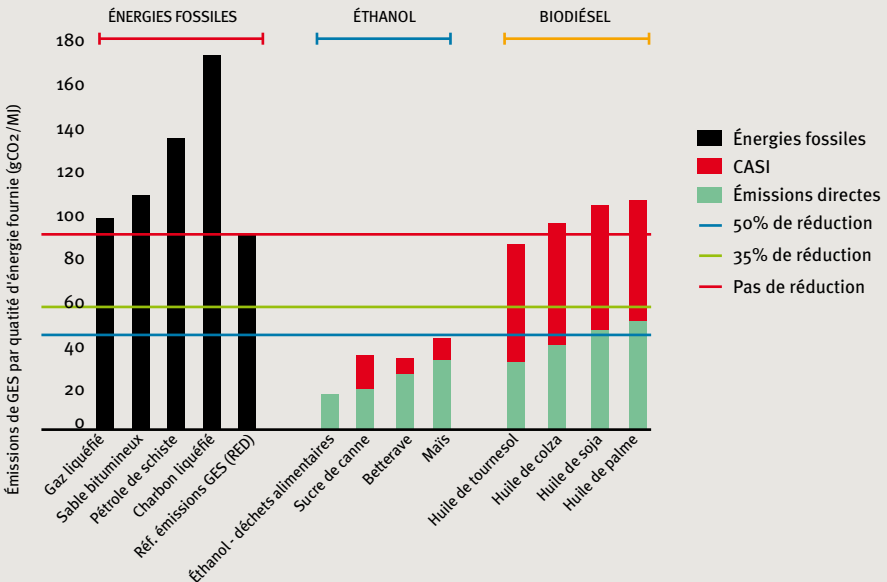
🌿 **Une forêt est un réservoir de carbone (dans les arbres et dans le sol).** Chaque hectare de déforestation engendre les émissions d'énormes quantités de dioxyde de carbone, contribuant aux changements climatiques.

🌿 À cause de l'augmentation prévue de la demande européenne en agrocarburants et sur la base des projections initiales des États membres, les émissions de gaz à effet de serre pourraient augmenter de 300 à 640 million de tonnes d'ici à 2020. C'est l'équivalent de 14 à 29 millions de voitures supplémentaires sur les routes européennes!<sup>3</sup>



🌿 Si nous prenons en compte les effets du changement d'affectation des sols indirect (CASI), certains agrocarburants émettent plus de gaz à effet de serre que les carburants conventionnels! C'est le cas des biodiésels, qui représentent les 3/4 des agrocarburants utilisés en Europe. **Le biodiésel de colza atteint une émission de 100g CO<sub>2</sub>eq/MJ tandis que le diésel conventionnel est à 95!**

## Gaz à effet de serre émis par les carburants conventionnels et les agrocarburants



# 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 :

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

## La volatilité des prix alimentaires

- Quelque soit le type d'agrocarburants choisi (qu'il s'agisse d'une culture alimentaire ou énergétique), s'il est cultivé sur une terre agricole à la place d'une culture alimentaire, **il y a concurrence dans l'utilisation des terres.**
- En Europe, 55% de la production de colza est utilisé pour le biodiésel (en 2008). La croissance de la demande en biodiésel engendre une augmentation des importations d'huile végétale, majoritairement de l'huile de palme. **La culture des palmiers à huile engendre la déforestation de vastes étendues.**
- En outre, les cours des matières premières agricoles ont tendance à s'aligner encore davantage sur ceux du pétrole, qui sont particulièrement volatils.
- Si rien ne change, le prix du colza pourrait augmenter d'ici à 2020 de **11%**, celui du tournesol et de l'huile de palme de **5%**.

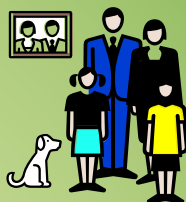


© Robert Clark

## 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 leurs ressources naturelles sont peu sécurisés.
- D'après l'étude de la Coalition internationale pour l'accès à la terre, jusqu'à deux tiers des terres accaparées dans le monde entre 2000 et 2010 pourrait servir à produire des agrocarburants.
- Si les terres utilisées pour produire les agrocarburants nécessaires à la consommation européenne en 2008 avaient été consacrées à la production de blé et de maïs, **elles auraient pu permettre de nourrir 127 millions de personnes pendant une année entière.**

# Concrètement pour les ménages ?



Les agrocarburants, sans qu'on le sache vraiment, sont présents dans l'essence et le diésel. Cela a un coût pour les ménages. **La Cour des Comptes chiffre ce coût à plus de 3 Milliards d'euros payés par le contribuable et le consommateur français entre 2005 et 2010!**

- L'intensité énergétique des agrocarburants est moins importante que celle d'un carburant conventionnel. Le consommateur doit donc retourner plus souvent à la pompe pour faire le même nombre de kilomètre!
- De plus, la loi oblige le distributeur de carburants à incorporer des agrocarburants à hauteur de

7%! Il doit payer une **taxe générale sur les activités polluantes** (TGAP) 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.

- Sans compter que, depuis plusieurs années, les agrocarburants bénéficient d'un avantage fiscal (exonération partielle de la taxe intérieure de consommation – TIC), mais qui doit normalement prendre fin le 31 décembre 2015. Au vu de tous les problèmes listés, c'est une nécessité!

## 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.



**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 CO<sub>2</sub>. 10 km/h en moins permet d'économiser 3 à 5 L de carburant et de réduire de 12,5% les émissions de CO<sub>2</sub> sur 500 km.



### Co-voiturage quotidien

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



### Vélo

La moitié des déplacements en voiture font moins de 3 km. Pédaler 20 minutes par jour pour emmener ses enfants à l'école ou faire ses courses évite d'émettre ½ tonne de CO<sub>2</sub> par an et économise ainsi 200 L de carburant.

1. Cette directive fixe un objectif de 10% d'énergies renouvelables dans les transports d'ici à 2020.
2. Il existe également la directive européenne sur la qualité des carburants, qui ne prend pas non plus en compte les impacts sociaux et environnementaux indirects.

3. Ce calcul est basé sur un développement des agrocarburants jusqu'à 8,6% en 2020. Or, depuis 2015, un plafond a été fixé à 7% pour les biocarburants. Cependant, la France a fixé dans la loi de transition énergétique un objectif de 10% de développement des renouvelables dans les carburants sans plafond pour les biocarburants, et même un objectif de 15% de renouvelables dans les carburants d'ici à 2030!

#### Sources

- Centre d'analyse stratégique, 2011, Les aides publiques dommageables à la biodiversité.
- Cour des Comptes, 2012, Évaluation de la politique d'aide aux biocarburants.
- Comité pour la fiscalité écologique, 2013, Impact d'un rattrapage fiscal entre le gazole et l'essence.
- Oxfam, 2012, Les semences de la faim – la politique européenne de soutien aux agrocarburants : vers un scénario catastrophe.
- IEEP, 2011, Anticipated Indirect Land Use Change Associated with Expanded Use of Biofuels and Bioliquids in the EU.
- IEEP, 2012, EU Biofuel Use and Agricultural Commodity Prices : A review of the Evidence Base.
- European commission, 2012, Impact Assessment accompanying ILLUC proposal.
- The little book of biofuels, T&E, Bird life, EEB, 2014.