

## Agrocarburants ou biocarburants ?

Agrocarburants ou biocarburants désignent généralement la même chose : la production de carburants liquides à partir de la biomasse, c'est-à-dire des végétaux. Nous avons choisi le mot agrocarburants car il permet de mieux rendre compte des modes de production agro-industriels de cette filière. Le mot « biocarburant » laisse penser que cette énergie n'a que très peu d'impacts sur l'environnement. Les biocarburants sont à distinguer d'autres sources d'énergie issues de la biomasse, comme les biogaz, le biométhane, ou l'énergie de chauffage issue de la combustion du miscanthus par exemple.

## La situation en France

En suivant la tendance actuelle, la production d'agrocarburants en France en 2010 devrait occuper 1,8 million d'hectares, soit environ 6% des terres agricoles. Selon les conclusions du COMOP, «Energies renouvelables» du Grenelle de l'Environnement, on pourrait mobiliser 2,5 à 3 millions d'hectares supplémentaires, soit un total de 4,8 millions d'hectares, ou 16% des terres agricoles françaises en 2020 pour produire des agrocarburants. Or cela ne permettrait pas d'atteindre l'objectif européen de 10%, et le recours à l'importation serait nécessaire.

**En mars 2007, lors du Conseil des ministres européens, l'Union européenne s'est engagée à ce que les énergies renouvelables représentent 20% de la consommation d'énergie en 2020. Dans le même temps, le Conseil européen a décidé que les agrocarburants devraient représenter au moins 10% de la consommation d'essence et de gazole des transports, dans chaque Etat membre. Aujourd'hui, alors que de nombreux rapports mettent en avant les problèmes posés par le développement des agrocarburants, le paquet climat-énergie doit faire des propositions pour la mise en œuvre de cette décision.**

## LE CONTEXTE

La plupart des pays Européens se sont engagés depuis plusieurs années dans des politiques de développement des agrocarburants. Dans les années quatre-vingt et quatre-vingt-dix, pour limiter les surproductions agricoles, la politique agricole commune (PAC) a encouragé les jachères, sur lesquelles il était possible de développer des cultures énergétiques, comme le colza ou le tournesol.

Une directive européenne de 2003 encourage le développement des agrocarburants. Elle oblige en effet les distributeurs de carburants à en incorporer un certain pourcentage dans l'essence et dans le diesel. La France a choisi d'aller plus loin que ces objectifs européens. En 2005, le Premier Ministre a annoncé qu'en 2008, le taux d'incorporation devrait être de 5,75%, et qu'il serait de 7% en 2010, puis de 10% en 2015. Ces objectifs sont considérés par de nombreux experts comme trop ambitieux, compte tenu du temps nécessaire pour construire de nouvelles usines de transformation, et du manque de terres disponibles pour les cultures nécessaires à cette production. De plus cela impliquerait très probablement de devoir importer des agrocarburants.

## > Les grandes filières d'agrocarburants

Il existe aujourd'hui deux grandes filières d'agrocarburants dits de 1<sup>re</sup> génération. Ils ont en commun d'utiliser des cultures alimentaires pour produire des carburants.

La première filière est celle de la production d'huiles végétales, mélangées au diesel. Ces filières, qui produisent du **biodiesel**, utilisent les graines de plantes comme le colza, le tournesol, le soja ou le palmier à huile. Ces graines sont pressées, puis l'huile recueillie subit des transformations chimiques, donnant des esters méthyliques que l'on mélange ensuite au diesel.

La seconde filière consiste à utiliser les sucres : le saccharose issu de certaines cultures comme la betterave, la canne à sucre ou l'amidon provenant du blé ou du maïs. Ces sucres sont transformés en éthanol, ensuite mélangé à l'essence. C'est ce que l'on appelle couramment le **bioéthanol**.

Les différentes filières n'ont pas les mêmes impacts sur l'environnement, parce que le bilan de gaz à effet de serre (GES) peut varier. Un des enjeux consiste d'ailleurs à évaluer les réductions d'émissions réellement réalisées par l'utilisation des agrocarburants.

### Agrocarburants ou alimentation ?

Il faut environ 200 kg de céréales pour nourrir un individu pendant un an. Avec cette même quantité de céréales, on produit entre 50 et 75 litres de bioéthanol, selon les filières. Il convient donc d'analyser sérieusement les différentes filières, certaines ayant un bilan assez positif, d'autres ayant un bilan très négatif.

### Convertir prairies et forêts en culture ?

Si l'on coupe une forêt ou si l'on convertit une prairie en terre agricole pour les agrocarburants, le bilan de ces derniers peut être très négatif. En effet, prairies et forêts sont de véritables réservoirs de carbone, qui est ré-émis dans l'atmosphère, quand elles sont transformées en cultures énergétiques. Il est donc important de prendre en compte l'ensemble des émissions de GES liées à la production d'agrocarburants pour en faire le bilan.

### Les générations à venir d'agrocarburants

La seconde génération d'agrocarburants est basée sur l'utilisation de l'ensemble de la plante, et non plus uniquement une partie. Son rendement sera probablement meilleur, même si aujourd'hui les technologies de production ne sont pas au point. Mais il est trop tôt pour connaître l'ensemble des impacts de ces filières. Sont aussi au stade de prototype des 3<sup>ème</sup> ou 4<sup>ème</sup> génération d'agrocarburant, à partir d'algues ou de plancton. Mais leur développement industriel ne peut être envisagé avant au moins une décennie.

## LES ENJEUX

Aujourd'hui, la France et l'Union européenne s'interrogent sur le fait de maintenir l'obligation d'incorporer un pourcentage d'agrocarburants à l'essence et au diesel. En effet, de nombreux rapports publiés ces dernières années posent la question de l'efficacité économique, énergétique et environnementale des agrocarburants ainsi que leurs impacts sociaux, notamment dans les pays du Sud.

La hausse du prix du pétrole encourage en effet les acteurs à se tourner vers d'autres productions permettant de répondre aux besoins croissants d'énergie dans les transports. Il y a donc un fort engouement pour les agrocarburants.

**> En 2007, on a consommé en France 1,34 M tep d'agrocarburants, pour une consommation finale dans les transports de 51,6 Mtep, ce qui correspond à peu près à 2,5% de l'énergie consommée par les transports.**

Cependant la production d'agrocarburants pose de nombreux problèmes.

**> D'abord, leur efficacité énergétique et climatique n'est pas toujours au rendez-vous.** Dans certains cas, la production d'agrocarburants contribue à émettre plus de GES que si l'on utilise des carburants fossiles. C'est le cas quand on détruit des forêts pour les remplacer par des cultures d'agrocarburants, ou quand on utilise beaucoup d'engrais, généralement produits à partir de gaz naturel et dont la fabrication émet certains GES très puissants, comme le protoxyde d'azote.

**> Ensuite, le développement des agrocarburants peut entrer en concurrence avec la production de denrées alimentaires.** Les cultures utilisées pour fabriquer des agrocarburants sont souvent les mêmes que pour l'alimentation. Une demande croissante en agrocarburants peut donc entraîner une hausse du prix des produits alimentaires de base, comme le blé ou le maïs. Cela intervient dans un contexte où les prix des denrées alimentaires sont déjà très élevés.

**> Le développement irraisonné des agrocarburants peut conduire à menacer la biodiversité, mais aussi la qualité des sols, de l'air et de l'eau.** Comme tout système de production agricole intensif, la production des agrocarburants peut donc causer de graves dommages à l'environnement.

**> Enfin, le développement des agrocarburants demeure une politique très coûteuse, parce qu'elle est gourmande en subvention publique.** Selon l'OCDE, « on estime que les aides à la production d'agrocarburants sont environ de 15 milliards d'euros en 2007 pour les pays de l'OCDE ». Cela équivaut à des subventions d'environ 800 € par tonne de CO<sub>2</sub> évitée, soit bien plus que d'autres politiques de réduction des émissions, comme par exemple le soutien aux économies d'énergies ou à l'isolation du bâtiment.

Toutes les filières de production d'agrocarburants n'ont pas les mêmes impacts. Aujourd'hui, le rendement de la production de bioéthanol en Europe ou aux Etats-Unis ne présente pas d'intérêt en termes de réduction des émissions de GES. Par contre, la production d'éthanol avec de la canne à sucre au Brésil peut être intéressante de ce point de vue, sauf si elle menace directement la forêt tropicale et les écosystèmes locaux.

### > Hausse des prix alimentaires

La récente hausse des prix des matières premières agricoles a remis sur l'agenda la question de la sécurité alimentaire. Les émeutes de la faim qui ont eu lieu au début de l'année 2008 dans plusieurs grandes zones urbaines du Sud ont rappelé que l'objectif du millénaire adopté par les Nations unies, de réduire de moitié, entre 1990 et 2015, la proportion de la population qui souffre de la faim, était loin d'être atteint. Dans son rapport prospectif sur l'alimentation pour les années 2007-2016, la FAO prévoit une augmentation de 20 à 50% du prix des denrées alimentaires. Selon l'IFPRI, un institut spécialisé sur les questions d'alimentation et d'agriculture, qui a étudié plus directement l'impact du développement des agrocarburants sur les prix alimentaires, on peut s'attendre à des hausses significatives de nombreuses denrées alimentaires à l'horizon 2020, par exemple de 16 à 30% pour le blé selon les scénarios, ou encore de 54 à 135% pour le manioc, et de 23 à 41% pour le maïs, en raison du développement des agrocarburants.



# LES DEMANDES DE LA FONDATION NICOLAS HULOT

- > **Rendre contraignant l'objectif de réduction de 20% de la consommation d'énergie d'ici 2020.**
- > **Mettre en place des mesures ambitieuses de réduction de la consommation d'énergie dans les transports et dans le bâtiment.**
- > **Abandonner l'objectif contraignant de 10% d'incorporation des agrocarburants.**
- > **Développer des mécanismes de certifications prenant en compte les enjeux environnementaux économiques et sociaux et permettant de différencier les filières.**

Aujourd'hui, nous avons suffisamment de doutes sur l'impact réel des agrocarburants pour ne pas nous lancer sans réfléchir dans un développement de grande ampleur de cette source d'énergie.

> La première priorité est de réduire la demande d'énergie et notamment de pétrole, en réduisant fortement les consommations des transports (y compris pour l'aviation) et du bâtiment. La mise en place de normes et de mesures fiscales sont donc à privilégier pour encourager la baisse de la consommation d'énergie.

> Des efforts importants doivent donc être faits pour que les véhicules mis sur le marché soient moins consommateurs de carburants. Un renforcement des réglementations, par exemple en limitant à 120 g les émissions des véhicules particuliers neufs mis sur le marché en 2012, qui encouragent un usage plus raisonnable de l'énergie, sont des leviers d'action à utiliser. De même, limiter l'utilisation du chauffage au fuel et accélérer la rénovation thermique du bâtiment aura un impact positif sur les consommations d'énergies fossiles.

> La proposition faite par l'Union européenne d'obliger les distributeurs de carburants à mélanger 10% d'agrocarburants à leurs produits en 2020 est donc inadaptée. En effet, elle risque de causer plus de dommages à l'environnement que d'en résoudre, en particulier en encourageant la déforestation, en portant atteinte à la qualité des sols, de l'eau, à la biodiversité, avec des gains relativement faibles voire négatifs pour le climat.

La mise en place de cette obligation est de plus très coûteuse pour l'État et les citoyens, puisqu'elle subventionne des réductions d'émissions peu importantes par rapport au coût du développement de la filière.

**Nous demandons donc au gouvernement français, qui aura la responsabilité de faire adopter le paquet climat énergie de l'Union européenne sous sa présidence, de proposer que l'objectif de 10% d'agrocarburants ne soit plus contraignant. Il faudra ensuite élaborer des critères de qualité pour garantir que les agrocarburants mis sur le marché ne portent atteinte ni à l'environnement, ni au droit à l'alimentation des habitants de la planète.**

Le développement de certains agrocarburants peut néanmoins être une option intéressante pour améliorer l'accès à l'énergie dans certains pays du Sud. Si les agrocarburants sont produits dans des conditions respectueuses de l'environnement et des populations locales et utilisés localement, ils peuvent permettre d'améliorer l'accès à l'énergie.

Par ailleurs, la France devrait renforcer la filière bois énergie et promouvoir la transformation du méthane en biogaz. Elle doit poursuivre la recherche sur la 2<sup>ème</sup> génération d'agrocarburants et l'évaluation exhaustive de l'ensemble des impacts sociaux, environnementaux et économiques de cette filière.

Pour en savoir plus sur les enjeux de la PFUE → [www.pacte-ecologique.org](http://www.pacte-ecologique.org)