



Les agrocarburants : de quoi s'agit-il ?

Le CCFD s'est donné comme nouveau thème d'animation "Le Sens du développement". Cette année, la réflexion s'est plus particulièrement portée sur les modèles de développement à partir d'une porte d'entrée "Consommation". Le devenir de l'homme, des peuples, de la planète est donc au cœur de nos préoccupations. L'actualité de ces derniers mois a souvent rappelé la pertinence des réflexions que nous menons. Changement climatique, Grenelle de l'environnement, OGM ... ont fortement occupé l'espace médiatique. À cette liste on pourrait rajouter les agrocarburants. Parfois présentés comme une solution miracle face à la flambée des prix pétroliers et la raréfaction des ressources, les agrocarburants sont une parfaite illustration d'une mauvaise réponse apportée aux enjeux de développement à l'échelle planétaire. Le CCFD a donc décidé de s'engager en 2008 sur ce sujet, en partenariat avec d'autres organisations.

Une campagne sera ainsi lancée en septembre prochain, pour une durée de 3 à 4 mois. La mise en place d'une telle campagne nécessite un travail conséquent de préparation, en amont du lancement de la phase publique. Trois phases sont ainsi à souligner :

- 1) l'élaboration d'une analyse cohérente et approfondie en relation étroite avec nos partenaires du Sud : des données précises sont collectées, des études de cas réalisées, les informations sont recoupées et confrontées, de manière à cibler les situations à dénoncer, proposer des alternatives et identifier les cibles de la campagne. Cette phase en cours durera jusqu'à juin.
- 2) La préparation au lancement de la campagne : les outils de campagne sont réalisés, un calendrier d'intervention publique est arrêté, d'autres organisations sont invitées à s'associer, des premiers contacts ont lieu avec les décideurs pour les sensibiliser. Cette phase a lieu entre juin et septembre.
- 3) La campagne elle-même, grâce à la mobilisation du réseau des militants et bénévoles, véritables chevilles ouvrières de notre action grâce à qui la campagne gagne de l'impact.

I - PRÉSENTATION : QU'EST-CE QUE LES AGROCARBURANTS ?

Les agrocarburants sont des combustibles produits à partir de matières végétales agricoles, qui émettent de l'énergie au moment de leur combustion. Ils peuvent remplacer, complètement ou en partie, les carburants fossiles (issus du pétrole) dans les moteurs des automobiles.

Les deux filières des agrocarburants : éthanol et diesel

Les agrocarburants se partagent en deux grandes filières :

- *Le bioéthanol* : il est obtenu à partir de la fermentation de matières riches en sucre ou en amidon, comme le blé, le maïs, la betterave et la canne à sucre. Dans l'Union européenne, le bioéthanol est utilisé dans la fabrication de l'*éthyl-tertio-butyl-éther* (ETBE).
- *Le biodiesel* : il est obtenu à partir des huiles issues de plantes comme le colza, le tournesol, le soja, la palme, le jatropha, le ricin, l'arachide.

"Bio" ou "agro" carburant ?

En France, une bataille lexicale est engagée entre promoteurs et opposants de ce type d'énergie. Le terme "biocarburant" est une traduction littérale abusive du mot anglo-saxon "biofuel", afin d'optimiser la

connotation positive du préfixe "bio". Le CCFD, comme d'autres ONG, préfère le terme "d'agrocarburant", pour mieux souligner que la matière première est constituée de produits agricoles alimentaires. Et une chose est sûre : la production de ces carburants, qui consomme beaucoup d'intrants chimiques et provoque des dommages environnementaux, n'a rien à voir avec l'agriculture biologique !

Vers des agrocarburants de "deuxième génération" ?

Alors que ce type de carburant est aujourd'hui produit à partir de matières agricoles qui servent traditionnellement à l'alimentation, des « bio-carburants de deuxième génération » pourraient être produits à partir de matières non alimentaires, telles que les arbres de forêts et les graminées, ou des résidus et sous-produits de l'agriculture, grâce à des techniques exploitant les fibres de la plante. L'imminence de cette "deuxième génération" est souvent avancée par les promoteurs des

Le chiffre qui parle

232 kg de maïs sont nécessaires pour faire un plein de cinquante litres d'éthanol, tandis que cette quantité de maïs représente assez de calories pour faire vivre un enfant pendant un an.

agrocarburants pour faire accepter les filières actuelles. Cependant, la recherche et la mise en place de la technologie nécessaire devraient prendre, selon les experts, entre 5 et 10 ans, et à condition qu'il y ait un volontarisme dans ce sens.

Un phénomène ancien...

L'existence des agrocarburants n'est pas nouvelle. En France, l'éthanol servait de combustible pour les moteurs lors des périodes de pénurie pendant la dernière guerre. Par la suite, des agriculteurs, soutenus par des environnementalistes, ont réclamé en vain le droit de produire des agrocarburants pour leur propre consommation, au lieu d'avoir recours à des combustibles à base de pétrole importé. Mais c'est le Brésil qui peut prétendre au titre de champion dans cette catégorie : à la suite du choc pétrolier de 1973, ce pays décide de développer à grande échelle cette alternative aux carburants fossiles, qui représente environ un quart des carburants des transports brésiliens aujourd'hui.

...mais dont l'essor des filières à l'échelle mondiale est récent...

Les filières d'agrocarburants restaient néanmoins, jusqu'alors, essentiellement tournées sur des marchés nationaux, et quasi absentes des échanges internationaux. Un tournant décisif a lieu en 2003, lorsque les États-Unis et l'Union européenne se fixent des objectifs chiffrés et contraignants d'incorporation dans leur consommation énergétique des transports. Trois facteurs concourent à ces décisions : d'une part, les agrocarburants offrent un nouveau débouché à des secteurs agricoles traditionnellement soutenus (maïsiculteurs américains, betteraviers européens...), aujourd'hui en crise et au moment où les Occidentaux se sont engagés à diminuer leurs subventions ; d'autre part, il s'agit de diversifier les sources énergétiques, dans la perspective de réserves pétrolières en diminution ; enfin, les agrocarburants sont présentés comme un outil de lutte contre le changement climatique. L'émergence de ces nouveaux marchés est encouragée par les multinationales de l'agrobusiness (Cargill, Dreyfus...), les constructeurs automobiles, ainsi que les fonds privés d'investissement (Bill Gates, George Soros...).

Surtout, les objectifs ambitieux de ces politiques énergétiques dépassent les capacités de production locales. La Commission européenne vient de proposer le 23 janvier 2008 aux États membres un objectif de 10 % d'incorporation d'agrocarburants dans les carburants routiers en 2020. L'Union européenne ne produit aujourd'hui que pour assurer environ 1 %. Elle pourrait dégager assez de surfaces pour produire au mieux, selon les estimations, entre 3 et 5 % : le choix de recourir à des importations est donc implicite, d'autant plus que les tarifs sont plus avantageux.

...et mobilise aujourd'hui d'énormes surfaces agricoles dans nombre de pays

La mise en place de ces marchés au Nord attise l'émergence de cultures d'exportations au Sud. Les pays déjà agro-exportateurs de produits alimentaires (soja, sucre de canne, huile de palme...) visent désormais la demande en agrocarburants : la production brésilienne d'éthanol devrait plus que doubler afin de tripler les exportations au cours des 7 prochaines années, tandis que l'Indonésie souhaite quadrupler sa production d'huile de palme d'ici 2025. Mais de nouveaux pays souhaitent également se tailler une part du gâteau : le Mozambique a identifié 40 % de ses terres arables comme pouvant servir à produire des agrocarburants, la Tanzanie près de la moitié de son territoire. Peu de pays en développement, sur les trois continents au Sud, semblent ignorer cette nouvelle filière qui se présente si prometteuse.

II - DES CONSÉQUENCES NÉGATIVES CERTAINES SUR LES POPULATIONS AU SUD, ET DES "QUALITÉS" AUJOURD'HUI REMISES EN QUESTION

Les agrocarburants encouragent la hausse des prix alimentaires

La hausse spectaculaire, depuis fin 2006, des prix mondiaux des céréales s'explique en partie par de mauvaises récoltes dues à de mauvaises conditions climatiques et à une demande plus élevée des pays émergents. Mais elle trouve surtout sa racine dans la spéculation, due au fait que l'augmentation considérable de la demande des-

Produire en Europe pour le marché européen : quelle pertinence ?

Répondre à la demande européenne de diversification énergétique par une production européenne : l'idée ne semble a priori pas absurde, et aurait surtout l'avantage éthique, vis-à-vis des filières d'importations, de ne pas "exporter" au Sud les inconvénients en termes d'impacts environnementaux et sociaux. Certaines cultures pourraient se prêter à ce nouvel objectif, comme le colza, le maïs, mais surtout la betterave dont la filière sucre est en cours de démantèlement. Des surfaces aujourd'hui en jachère pourraient être optimisées, tout en relançant une dynamique d'emplois agricoles. L'encadrement réglementaire européen en matière de contrôle du foncier, de droit à produire, et de pratiques environnementales serait susceptible d'éviter les dérives existantes au Sud. Mais le coût de production des agrocarburants européens est largement supérieur à celui des importations, avec une incidence sur les finances publiques importantes, via les subventions et les défiscalisations. Et reste une question cruciale : le bilan énergétique de ces agrocarburants nécessitant beaucoup d'intrants issus du pétrole est-il vraiment positif ?

tinée à la production d'agrocarburants ne pourra jamais être rattrapée par l'offre. L'augmentation des prix affecte surtout les populations les plus vulnérables, dont l'alimentation constitue le principal budget. La « crise de la tortilla » au Mexique s'explique par l'augmentation du prix du maïs, due à la consommation croissante qu'en font les États-Unis pour produire de l'éthanol. Le Maroc, l'Ouzbékistan, le Yémen, la Guinée, la Mauritanie et le Sénégal ont également été le théâtre de manifestations directement liées à l'augmentation du prix de produits alimentaires de première nécessité.

Le modèle agro-industriel vient concurrencer l'agriculture familiale...

Les débouchés sur les marchés énergétiques et la hausse des prix mondiaux encouragent l'industrie agro exportatrice, caractérisée par une concentration des terres et le recours aux monocultures intensives peu créatrices d'emplois. Ce modèle vient concurrencer les modes de vie des communautés locales. Les agricultures familiales et la production alimentaire sont particulièrement touchées dans le conflit sur l'accès à la terre et aux ressources naturelles. Dans un contexte où 850 millions de personnes dans le monde - dont les 3/4 sont des ruraux - souffrent de la faim, le développement des agrocarburants est associé à des modèles productivistes basés sur les monocultures. Ces modèles ne rapportent des bénéfices qu'à une poignée d'acteurs : grands propriétaires, industriels et commerçants d'aliments ou d'énergie.

...et accentue la dégradation des ressources naturelles

L'impact environnemental et sanitaire d'une production à grande échelle des agrocarburants peut être considérable, par le biais d'un recours accru aux engrais et aux produits chimiques provoquant une pollution des eaux, des sols, de l'air et un épuisement des ressources naturelles. De plus, les monocultures représentent un facteur de déforestation, soit directement (cas du palmier à huile en Indonésie), soit de manière indirecte en repoussant d'autres activités agricoles telles que l'élevage vers la forêt (cas de la canne à sucre au Brésil).

Quel bilan énergétique ?

Le bilan énergétique est le rapport entre l'énergie (fossile) consommée pour produire une unité d'agrocarburant et l'énergie qui va s'en dégager lors de sa combustion. Ce bilan varie surtout énormément selon les conditions de production, suivant qu'il s'agisse d'une culture pérenne (canne à sucre : le rendement serait de l'ordre de 6 à 8 unités d'énergie produite pour une consommée) ou à cultiver chaque année (betterave : de l'ordre de 0,8 à 1,5), que l'agrocarburant soit consommé sur place ou transporté, que sa production fasse appel à des techniques mécanisées ou à une main-d'œuvre manuelle, etc. De plus en plus de scientifiques, mais aussi d'institutions telles que l'Organisation de coopération et de développement économique

(OCDE), l'Organisation pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) et la Chambre des communes britannique remettent aujourd'hui en question le caractère positif de ce bilan.

L'efficacité contre le changement climatique mise en doute

Un argument avancé par les promoteurs des agrocarburants lors de l'émergence de ces filières a été le caractère positif dans la lutte contre le changement climatique, en tant qu'alternative aux carburants fossiles. Mais l'efficacité des agrocarburants en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre n'est pas non plus si évidente. Paul Crutzen, prix Nobel de chimie 1995, affirme qu'un litre de carburant issu de l'agriculture peut contribuer jusqu'à deux fois plus à l'effet de serre que la combustion de la même quantité de combustible fossile, du fait des émissions de protoxyde d'azote dues à l'agriculture intensive.

De plus, cette dernière, grosse consommatrice d'intrants chimiques à base de pétrole, ne permettrait finalement pas une alternative crédible à la consommation d'énergie fossile.

Enfin, la déforestation est un effet pervers de la production d'agrocarburants dans la perspective d'une diminution des gaz à effet de serre tels que le CO₂ : 1 ha de forêt indonésienne retient 306 tonnes de carbone, contre 63 pour 1 ha de palmiers à huile.

Diversification énergétique ? D'autres choix sont possibles

Le modèle énergétique en vigueur, basé sur les ressources pétrolières, est aujourd'hui confronté à la diminution des ressources disponibles, non renouvelables. En ce sens, les agrocarburants ont pu être présentés comme une mesure alternative. Néanmoins, de nombreuses organisations environnementales affirment que d'autres choix sont disponibles, moins coûteux pour la collectivité, tels que le recours au solaire, l'éolien, la géothermie... Le recours aux agrocarburants pour les transports occulte un questionnement fondamental : la maîtrise et la diminution de la consommation énergétique.

III - DÉVELOPPEMENT DES AGROCARBURANTS : PERTINENCE D'UNE CAMPAGNE, FACE À DES ÉCHÉANCES IMMÉDIATES

Les politiques en faveur des agrocarburants seront-elles confirmées ?

Le choix en faveur des agrocarburants de la part d'acteurs de poids dans les échanges agricoles internationaux tels qu'États-Unis et Union européenne est aujourd'hui remis en question par des organisations de solidarité internationale, mais aussi par les agences des Nations unies qui alertent sur les dangers que courent les populations les plus vulnérables, et plaident pour une meilleure régulation de ces filières.

Les Nations unies, qui organisent plusieurs conférences sur ce thème au cours de l'année 2008, pourraient inviter les États à modérer et réguler les filières internationales d'agrocarburants.

Au sein de l'Union européenne, les États membres et le Parlement européen devront examiner au cours de l'année 2008 le texte de Directive proposé par la Commission : leur avis sera déterminant sur le maintien ou non de l'objectif des 10 % d'agrocarburants en 2020 dans les transports de l'Union européenne ainsi que sur les conditions auxquelles seront soumises les importations des pays en voie de développement.

Quels outils de régulation de la production et des échanges ?

L'Organisation mondiale du commerce (OMC), jusque-là hostile aux barrières non douanières (sociales ou environnementales) dans les échanges internationaux, dispose néanmoins dans ses textes des clauses ouvrant la possibilité d'y recourir (notamment l'Article 20 du GATT). La volonté des États pour légitimer ces outils de régulation reste sur cette question déterminante.

Par ailleurs, l'OMC tente de boucler dans les semaines à venir un accord libéralisant les échanges de produits agricoles, tandis que de plus en plus de pays (Argentine, Ukraine, Russie, Chine) tentent de limiter les exportations de céréales, en instaurant des quotas ou en relevant les taxes de manière parfois prohibitive, afin de privilégier le marché intérieur pour éviter les tensions sociales. De telles politiques restrictives, contraires aux règles du libre-échange, seront-elles légitimées ?

Défendre le droit à l'alimentation, la mission du CCFD

Fidèle à ses valeurs et à ses engagements en faveur du droit à l'alimentation et contre les injustices sociales, le CCFD devra s'attacher à rappeler des principes qui lui sont chers.

L'agriculture doit être au cœur des politiques publiques de développement

Comme le souligne le dernier Rapport de la Banque mondiale, alors que 75 % de la population pauvre mondiale vit dans les espaces ruraux, seulement 4 % de l'aide publique va à l'agriculture dans les pays en développement. Les politiques publiques doivent donc se tourner vers l'agriculture, et les investissements publics dans les infrastructures rurales (irrigation, routes, transports, énergie...).

Les agricultures familiales doivent être soutenues pour lutter contre la pauvreté

L'expérience historique montre que la production agricole familiale, plutôt que l'agriculture intensive ou industrielle, est la plus à même de lutter contre la pauvreté. La production de richesses par hectare

est en général supérieure (fonction économique), elle permet de maintenir beaucoup plus d'emplois par unité de surface (fonction sociale), de mieux gérer les écosystèmes et les sols (fonction environnementale). Toutefois, ces avantages ne s'expriment que si des politiques agricoles et économiques appropriées sont mises en œuvre.

La souveraineté alimentaire doit être reconnue

La souveraineté alimentaire — le droit des peuples et des pays à définir eux-mêmes leur politique agricole, et à protéger leurs marchés — doit prévaloir sur les logiques financières au sein des mécanismes et règles du commerce mondial, afin de permettre les conditions d'un dynamisme rural et agricole et l'émergence de filières locales stables et rémunératrices pour les producteurs locaux.

Conditions socio-environnementales aux importations : la proposition de Directive européenne est insuffisante

Dans sa proposition de Directive sur les énergies renouvelables du 23 janvier dernier, la Commission européenne souhaite conditionner les importations à quatre critères. Les agrocarburants importés devraient :

1. permettre une diminution de 35 % des émissions de gaz à effet de serre par rapport à un carburant fossile,
2. ne pas être produits sur des terres de haute biodiversité,
3. ne pas être produits sur des terres constituant des puits de carbone (tourbières, forêts, etc.),
4. être cultivés selon les bonnes pratiques environnementales définies par la Politique agricole commune.

Restrictive, la certification proposée par la Commission ne permettra pas d'évaluer le bien-fondé de cette filière. « Ces critères sont un élément pour tenter de freiner les conséquences, d'atténuer les effets, mais ils n'assument pas le problème de fond, à savoir la nature du modèle de développement proposé », analyse Danilo Rueda, de Justice & Paix, partenaire du CCFD en Colombie où l'implantation des palmiers à huile chasse les populations locales. « Les considérations environnementales peuvent être un outil, mais doivent être comprises dans une approche intégrale avec d'autres aspects économiques, culturels et politiques qui questionnent la nature capitaliste de la production ».

Contact :

Ambroise Mazal, chargé de plaidoyer Souveraineté alimentaire, a.mazal@ccfd.asso.fr