



Les agrocarburants,  
ça nourrit pas son monde



Dossier complémentaire



Oxfam France  
AGIR ICI



# Sommaire

## **Avant-propos - “ Le temps des apprentis sorciers doit se clore au plus vite ! ”**

*Le “ miracle ” des agrocarburants, vanté par les agro-industriels et les gouvernements du Nord, risque de tourner rapidement à la débâcle. Avant qu’il ne soit trop tard, leur développement doit être jugulé et réglementé par les institutions internationales. Pour la campagne “ Les agrocarburants, ça nourrit pas son monde ”, Olivier de Schutter, rapporteur spécial des Nations unies sur le droit à l’alimentation, nous livre son analyse.*

## **Fiche 1 - Pourquoi se mobiliser contre les agrocarburants ?**

*Les agrocarburants, une solution miracle ? Bien au contraire... Nos partenaires du Sud s’alarment des impacts catastrophiques d’un développement à grande échelle des agrocarburants, et ce à tous les niveaux : environnemental, social et alimentaire.*

## **Fiche 2 - Les agrocarburants, késako ?**

*Nous alertons l’opinion publique et les responsables politiques sur les dangers de la production à grande échelle d’agrocarburants. Mais de quoi s’agit-il ? Tour d’horizon des définitions clés et des chiffres essentiels.*

## **Fiche 3 - Objectifs d’incorporation européens et français : la surenchère consumériste et productiviste**

*La directive européenne “ biocarburants ” souhaite incorporer les agrocarburants dans les transports à hauteur de 10 % d’ici à 2020. La France a adopté des prévisions encore plus ambitieuses. Des objectifs surréalistes payés par le contribuable.*

## **Fiche 4 - Comment les agrocarburants participent à la crise alimentaire mondiale**

*Les politiques de développement des agrocarburants contribuent à l’augmentation du prix des denrées, à l’origine de la récente crise alimentaire, et favorisent les cultures d’exportation aux dépens de la relance de l’agriculture vivrière.*

## **Fiche 5 - “ Agrobusiness ” contre agriculture familiale : comment le Nord “ pompe ” le Sud**

*Dans les pays du Sud, la production d’agrocarburants encouragée par l’Europe privilégie un modèle agricole de monoculture intensive au bénéfice d’une poignée d’acteurs. Dévastateur pour l’agriculture vivrière et familiale, l’“ agrobusiness ” méprise les droits fonciers et coutumiers des populations locales.*

## **Fiche 6 - Un terreau fertile pour l’esclavagisme moderne**

*Dans les pays du Sud, les conditions de travail dans les plantations destinées à la production d’agrocarburants sont parfois indignes. Et le modèle agro-industriel dominant encourage peu les gouvernements locaux à protéger leurs travailleurs. Cela constitue une aubaine pour les multinationales et les groupes financiers, qui en profitent pour faire fructifier leurs investissements massifs.*

## **Fiche 7 - Un marché créé de toutes pièces en Europe**

*Bien que les agrocarburants aient un bilan financier déplorable, le marché qu’ils cristallisent continue à être entretenu par la manne publique. En prétendant lutter contre le changement climatique, les États ne font que sécuriser les investissements de puissants groupes agro-industriels.*

## **Fiche 8 - Pourquoi la certification ne peut pas garantir des agrocarburants durables**

*Si la certification peut constituer un outil efficace pour contenir au niveau local les “ micro-effets ” de la production des agrocarburants, elle ne permettra pas d’encadrer les “ macro-effets ” générés par la hausse spectaculaire de leur production.*

# Sommaire

## **Fiche 9 - Le piège des agrocarburants de deuxième génération**

*Si la deuxième génération d'agrocarburants est présentée comme une solution miracle face aux critiques engendrées par la première, leur production nécessitera des rendements plus élevés et continuera d'asseoir le modèle agricole des monocultures intensives, néfaste pour l'environnement et les populations.*

## **Fiche 10 - Lutter contre la précarité énergétique au Sud : l'opportunité des filières de proximité**

*Si la culture à grande échelle destinée à la production d'agrocarburants s'accompagne de multiples dangers économiques, sociaux et écologiques, la production et l'utilisation d'agrocarburants à l'échelle locale constituent une solution durable pour l'accès à l'énergie des populations rurales du Sud.*

## **Fiche 11 - Filières de proximité et huile végétale pure : l'exemple à promouvoir**

*Électrification et responsabilisation des agriculteurs au Sud, rationalisation de l'approvisionnement énergétique au Nord : regards croisés sur deux projets maliens et un projet français centrés sur l'utilisation de l'huile végétale pure (HVP).*

## **Fiche 12 - Un bilan énergétique, climatique et financier déplorable**

*Pour justifier le recours aux agrocarburants, la Commission européenne met en avant la réduction de la dépendance énergétique et des émissions de gaz à effet de serre (GES). Mais l'efficacité énergétique et la rentabilité des agrocarburants sont loin d'être démontrées, au Nord comme au Sud.*

## **Fiche 13 - Une menace lourde pour l'environnement**

*De l'augmentation des pollutions chimiques et du risque génétique à l'appauvrissement de la biodiversité, des sols et des réserves en eau, le développement massif des agrocarburants a de graves impacts écologiques sur notre planète, au Nord comme au Sud.*

## **Fiche 14 - Surconsommation : la responsabilité des pays riches**

*Le débat sur les agrocarburants révèle l'impasse dans laquelle se trouve le modèle de surconsommation des pays riches, qui se base sur un recours massif aux énergies fossiles. Il est urgent de changer la donne.*

## **Fiche 15 - Consomm'acteurs, comment réduire votre consommation de carburant ?**

*Avant d'investir dans des alternatives au pétrole, nous devons avant tout apprendre à réduire notre consommation de carburant. Cela passe par une utilisation raisonnée des transports, la promotion d'une agriculture de proximité et une production de déchets limitée. Revue de détail des gestes quotidiens du consomm'acteur.*

## **Glossaire et notes**

*Rédaction : Jean-Denis Crola, Sébastien Godinot, Ambroise Mazal / Maquette : Flavia Faggiana / Crédits photos : Grégory Laburthe-Tolra (couverture), CAD Mali (fiche 4), Georges Bartoli - CCFD (fiche 5), Aubrey Wade - Oxfam (fiches 6, 7, 11), Toby Adamson - Oxfam (fiche 9), Jean-Denis Crola - Oxfam (fiche 10), Jim Holmes - Oxfam (fiches 12, 15), Tom Greenwood - Oxfam (fiche 13), Abi Vitale - Oxfam (fiche 14) / Amis de la Terre, CCFD - Terre solidaire, Oxfam France - Agir ici / 2008*

# Le temps des apprentis sorciers doit se clore au plus vite !

**Le “ miracle ” des agrocarburants, vanté par les agro-industriels et les gouvernements du Nord, risque de tourner rapidement à la débâcle. Avant qu’il ne soit trop tard, leur développement doit être jugulé et réglementé par les institutions internationales. Pour la campagne “ Les agrocarburants, ça nourrit pas son monde ”, Olivier de Schutter, rapporteur spécial des Nations unies sur le droit à l’alimentation, nous livre son analyse.**

Un temps présentés comme une solution miracle pour lutter contre les gaz à effet de serre résultant de l’utilisation d’énergies fossiles dans le transport, les agrocarburants font à présent l’objet de plusieurs remises en cause. Les critiques se situent à trois niveaux. Tout d’abord, la hausse brutale des prix de certaines matières premières agricoles en 2006-2008 s’explique notamment par les politiques des États-Unis et de l’Union européenne – ainsi que d’un petit nombre d’autres pays – qui consistent à fixer des objectifs à atteindre pour la production ou l’utilisation d’agrocarburants et à progresser vers ces objectifs par le biais de subsides aux producteurs ou d’incitations fiscales aux consommateurs. Un expert de la Banque mondiale estime que 75 % de la hausse des prix des denrées alimentaires sur les marchés internationaux sont à mettre au compte de ces politiques si l’on prend en considération la spéculation qu’elles ont encouragée sur les terres arables et sur les marchés à terme des matières premières agricoles. D’autres évaluent cet impact de 15 % à 43 % selon les plantes dont il s’agit. Si les estimations varient, aucun expert indépendant ne conteste plus la réalité d’un impact sur les prix.

Il apparaît ensuite que les avantages environnementaux attribués aux agrocarburants ont été largement surestimés. Produire du bioéthanol ou du biodiesel exige beaucoup d’énergie. Certaines méthodes de production réclament des volumes d’eau considérables. Et afin de produire des agrocarburants – particulièrement de l’huile de palme, destinée à la fabrication du biodiesel –, on a opéré des déforestations massives dans des pays comme la Malaisie ou l’Indonésie. Un consensus se fait jour au sein de la communauté scientifique : le bilan énergétique et, plus largement, environnemental des agrocarburants est très variable selon la plante considérée et la métho-

de de production utilisée. Ce bilan est, dans certains cas, négatif au point même que le recours à certains types d’agrocarburants pourrait accélérer le changement climatique au lieu lutter contre celui-ci.

## **L’IDÉE QUE LES AGROCARBURANTS POURRAIENT ASSURER LA SÉCURITÉ ÉNERGÉTIQUE DES PAYS EST UN MYTHE**

Enfin, la production d’agrocarburants encourage l’extension dans les pays en développement de larges plantations de canne à sucre, de maïs ou de palmier à huile. Les conditions de travail y sont parfois très mauvaises, confinant à du travail forcé – le cas du Brésil est malheureusement édifiant à cet égard. Qui plus est, le développement de telles plantations menace les petits paysans. Ces derniers sont victimes de la hausse des prix des surfaces cultivables, qui les empêche d’accroître la part de terrain qu’ils cultivent et les expose parallèlement à des expropriations, surtout dans les régions où leurs droits de propriété ne sont pas bien établis. Ils sont en outre moins bien placés que les grands exploitants agricoles pour bénéficier de l’“ aubaine ” des agrocarburants, étant donné que seules les grandes exploitations peuvent réaliser des économies d’échelle et répondre aux besoins de volume et aux délais des marchés d’exportation.

L’impact du développement des agrocarburants sur les droits de l’homme est donc réel. Or, les justifications du recours aux agrocarburants sont peu convaincantes. À l’exception sans doute du bioéthanol produit à partir de la canne à sucre – comme le Brésil le fait depuis 1938 et, de manière plus massive, depuis le lancement du programme Próalcool en 1975 –, le bilan environnemental est faible, voire négatif. Si des emplois sont créés dans le secteur, il s’agit généralement d’emplois de faible qualité et qui ne compensent pas nécessairement la destruction des moyens de subsistance des petits fermiers, expropriés dans des conditions souvent contestables et sans compensation adéquate. Enfin, l’idée que le recours aux agrocarburants pourrait assurer la sécurité énergétique des pays qui les utilisent est un mythe : si l’on considère les quantités de surfaces cultivées nécessaires à la production de plantes destinées à la fabrication de carburants, la conversion de toutes les terres disponibles en plantations consacrées à cette

production ne suffirait même pas à rompre notre dépendance vis-à-vis du pétrole.

## **LE DÉVELOPPEMENT DES AGROCARBURANTS DOIT FAIRE L'OBJET D'UNE RÉGULATION INTERNATIONALE**

Il faut changer de cap. Dans l'immédiat, il est indispensable de suspendre les programmes d'investissement dans les agrocarburants, puisque nous ne sommes pas capables d'en mesurer tous les impacts. Et il faut d'urgence abandonner la fixation d'objectifs quantitatifs pour la production ou la consommation d'agrocarburants dans le transport, car cela constitue une invitation à la spéculation sur les marchés des matières premières agricoles avec des conséquences particulièrement graves pour les populations les plus vulnérables : la Banque mondiale estime que 105 millions de personnes dans le monde basculeront dans l'extrême pauvreté en raison de la hausse des prix des denrées alimentaires en 2007-2008, cette hausse ayant été largement causée par la course aux agrocarburants.

Cela ne signifie pas que tous les agrocarburants soient nécessairement à condamner, ni surtout qu'ils doivent tous être mis sur le même pied. Dans plusieurs pays d'Afrique ou en Inde, certains projets se développent, à une petite échelle, sur des terres marginales. Ils permettent de garantir un supplément de revenus aux petits paysans et de réduire la facture pétrolière des États concernés. Certaines plantes, comme le jatropha ou le sorgho doux, qui présentent un bilan énergétique et environnemental positif, ne rentrent pas directement en concurrence avec la production à visée alimentaire. C'est pourquoi le développement des agrocarburants doit faire l'objet d'une régulation internationale qui puisse prendre en compte les spécificités de chaque situation.

## **LA "CERTIFICATION" SERAIT UN TROMPE-L'ŒIL PERMETTANT DE S'ACHETER UNE BONNE CONSCIENCE À PEU DE FRAIS**

D'une part, il faut fixer les critères que les États seraient incités à respecter pour la production d'agrocarburants. Ces critères doivent tenir compte : de l'impact des agrocarburants sur la sécurité alimentaire, qui résulte de la hausse des prix des matières premières agricoles découlant de cette nouvelle source de demande ; des impacts sociaux et environnementaux de la production d'agrocarburants ; et, enfin, du type de développement induit par la production d'agrocarburants, lorsque ces derniers sont produits dans des pays en développement pour répondre à l'appétit, apparemment insatiable, des consommateurs des pays industrialisés. La mise en concurrence des populations du Sud et des populations

du Nord est à éviter à tout prix, si l'on veut empêcher que les secondes, au pouvoir d'achat extraordinairement plus élevé, affament les premières afin de faire rouler leurs automobiles. Seule une production d'agrocarburants qui favorise l'accroissement des revenus des petits paysans du Sud et contribue au respect du droit à l'alimentation devrait être admise. Il faut le souligner : une "certification" ne portant que sur le respect de critères sociaux et environnementaux ne suffit pas si elle ne prend pas également en compte les impacts macroéconomiques (sur le niveau des prix des denrées alimentaires) et les risques d'un développement déséquilibré en faveur des plus grands exploitants agricoles, naturellement les mieux placés pour l'exportation vers les marchés des pays industrialisés. Pareille "certification" serait une façade en trompe-l'œil permettant de s'acheter une bonne conscience à peu de frais : il faudrait la dénoncer avec force.

D'autre part, pour que ces critères soient effectivement respectés, il faut instaurer un mécanisme de contrôle sur le plan international. J'ai proposé qu'un forum permanent soit établi à cette fin. Une telle instance de contrôle pourrait, en retour, justifier que l'on assujettisse l'accès des agrocarburants aux marchés internationaux au respect de cet ensemble de critères définis au plan international. Un processus semblable au processus de Kimberley qui concerne les diamants pourrait être enclenché : les pays participants seraient autorisés à refuser l'accès de leur marché aux agrocarburants ne se soumettant pas à une discipline collective visant à s'assurer que les effets positifs de la production d'agrocarburants l'emportent sur les effets négatifs. À terme, seule la menace de sanctions commerciales pourra constituer une incitation suffisante pour que les États se plient à cette discipline collective. Dans l'immédiat, seul un moratoire sur les investissements dans ce secteur peut forcer les États à définir rapidement des critères imposant cette discipline. Le temps des apprentis sorciers doit se clore au plus vite !

# Pourquoi se mobiliser contre les agrocarburants ?

**Les agrocarburants, une solution miracle ? Bien au contraire... Nos partenaires du Sud s'alarment des impacts catastrophiques d'un développement à grande échelle des agrocarburants, et ce à tous les niveaux : environnemental, social et alimentaire.**

***Il faut 232 kilos de maïs pour produire 50 litres d'éthanol : de quoi faire un plein de voiture, ou apporter les calories nécessaires à l'alimentation d'un enfant pendant un an...***

Le monde est désormais confronté à un double problème énergétique : les réserves de pétrole diminuent tandis que la planète se réchauffe. L'Union européenne considère le recours aux agrocarburants comme un moyen d'assurer ses approvisionnements en énergie pour les transports et de lutter contre le changement climatique.

***Ces projets favorisent des multinationales qui tentent d'imposer un modèle de développement destiné à une accumulation du capital, en mettant en péril la stabilité environnementale et sociale de notre planète.***

**CINEP, Colombie, partenaire de la campagne**

Mais les scientifiques émettent des doutes sérieux sur leurs avantages écologiques (fiches 11 et 12), en particulier sur la capacité des monocultures intensives à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Et la production d'agrocarburants accélère la déforestation : en Indonésie, l'équivalent en forêt d'un terrain de football disparaît toutes les dix secondes pour laisser la place aux plantations de palmiers à huile.

Ce n'est malheureusement que la partie visible de l'iceberg. Les agrocarburants menacent aujourd'hui les cultures vivrières et les populations locales (fiche 5), en accaparant la terre et les ressources naturelles. Alors que sur notre planète des centaines de millions de personnes souffrent déjà d'une extrême pauvreté et de la faim, poursuivre le développement massif des agrocarburants ne fait qu'aggraver la crise alimentaire mondiale (fiche 4).

## **DES OBJECTIFS IRRESPONSABLES**

Pourtant, la production d'agrocarburants destinée à la consommation locale des populations rurales des pays du Sud peut représenter une occasion d'accéder à l'énergie. Produits à petite échelle et bien utilisés, les agrocarburants pourraient renforcer une agriculture de proximité (fiches 9 et 10). Mais ce n'est pas ce type de culture qui est mis en avant par l'Europe (fiche 3).

Loin de favoriser un modèle de développement moins consommateur d'énergie, les agrocarburants entretiennent la surconsommation dans le secteur des transports. En décembre prochain, le Conseil européen des chefs d'État et de gouvernement

tranchera sur l'obligation d'incorporer 10 % d'agrocarburants aux carburants fossiles de nos réservoirs d'ici à 2020. Sans attendre, la France veut déjà aller plus loin : sous la pression

de lobbies agro-industriels, elle a adopté un plan fixant des objectifs encore plus ambitieux : le " plan biocarburants " 2004, révisé en 2005, fixe l'objectif d'une incorporation de 10 % d'agrocarburants à l'horizon 2015. Il met en place des dispositions fiscales et encourage le développement des voitures " flex-fuel " équipées pour les agrocarburants et le carburant E85.

## **AGIR AVANT QU'IL NE SOIT TROP TARD**

Il est urgent de s'attaquer au cœur du problème : réduire à la fois la surconsommation de carburants en Europe (fiche 13) et refuser les politiques d'encouragement des agrocarburants promues en dépit du bon sens par la France et par l'Europe (fiche 7).

Pour faire face efficacement aux enjeux posés par les agrocarburants, notre action doit avoir lieu à toutes les échelles : européenne, nationale, locale et individuelle.

## C'EST POURQUOI NOUS CIBLERONS LORS DE CETTE CAMPAGNE :

### **Le président de la République, Nicolas Sarkozy, actuel président du Conseil de l'Union européenne :**

- pour appeler les chefs d'État du Conseil européen à s'opposer à l'objectif obligatoire proposé par la Commission européenne d'une incorporation de 10 % d'agrocarburants aux carburants fossiles d'ici à 2020 et à tout autre objectif chiffré.

### **Le ministre de l'Agriculture, Michel Barnier :**

- pour œuvrer à une révision du "plan biocarburants" français, en supprimant l'objectif d'une incorporation de 10 % d'agrocarburants aux carburants fossiles d'ici à 2015 et tout autre objectif chiffré ;
- pour revenir sur les mécanismes de soutien à la filière française des agrocarburants.

### **Les présidents des conseils régionaux :**

- pour développer les transports publics de passagers et le ferroutage pour les marchandises comme alternative au transport routier, afin de réduire la surconsommation de carburants.

Parce que l'action de chacun d'entre nous peut faire évoluer la situation, nous vous proposons, au-delà de l'interpellation des décideurs, *des solutions individuelles, simples et pratiques*, bien plus efficaces pour lutter contre le changement climatique que de faire rouler votre voiture à la betterave ou au colza ! (fiche 14)



# Les agrocarburants, késako ?

**Nous alertons l'opinion publique et les responsables politiques sur les dangers de la production à grande échelle d'agrocarburants. Mais de quoi s'agit-il ? Tour d'horizon des définitions clés et des chiffres essentiels.**

**60 millions, c'est le nombre de personnes menacées d'expropriation du fait de l'expansion des cultures destinées aux agrocarburants**

## **“ BIOCARBURANTS ” ET “ AGROCARBURANTS ” : LA GUERRE DES MOTS**

Promoteurs et opposants de ce type d'énergie sont en désaccord sur le vocabulaire à employer : nous préférons le préfixe “ agro ” pour souligner que la matière première est constituée de produits agricoles. Et une chose est sûre : la production de ces carburants, qui consomme beaucoup d'intrants chimiques et provoque de graves dommages écologiques (fiche 12), n'a rien à voir avec l'agriculture “ bio ”.

## **AGRODIESEL ET AGROÉTHANOL**

L'agroéthanol est obtenu à partir de la fermentation de matières riches en sucre, comme la betterave et la canne à sucre, ou en amidon, comme le maïs et le blé. Dans l'Union européenne, l'éthanol est utilisé dans la fabrication d'ETBE (éthyl-tertio-butyl-éther) pour être incorporé à l'essence.

L'agrodiesel est obtenu à partir des huiles issues de plantes comme la palme, le colza, le jatropha, le tournesol, le soja, le ricin, l'arachide. Il peut être transformé sous la forme d'EMHV (ester-méthylque d'huile végétale) pour être incorporé au diesel.

## **LES AGROCARBURANTS EN CHIFFRES**

**10 %** : c'est l'objectif d'incorporation d'agrocarburants dans la consommation énergétique pour les transports européens proposé par la Commission européenne au nom de la sécurité énergétique et de la lutte contre le changement climatique <sup>3</sup>.

**1,5 %** : c'est l'augmentation annuelle moyenne de la consommation européenne de carburant pour les transports. Alors que l'Union européenne souhaite

développer les agrocarburants pour sa sécurité énergétique, rien n'est mis en œuvre pour stabiliser ou réduire le niveau de consommation actuel.

**100 millions** : c'est le nombre de tonnes de céréales transformées en carburant en 2006 <sup>4</sup>. Ce chiffre est depuis cette date en constante augmentation.

**232 kg** : c'est la quantité de maïs nécessaire pour faire un plein de cinquante litres d'éthanol. Cette quantité de maïs représente assez de calories pour faire vivre un enfant pendant un an <sup>5</sup>.

**64 %** : c'est la part de la production française d'huile de colza transformée en carburant en 2007 <sup>6</sup>. Ce transfert d'utilisation conduit à une augmentation des importations d'huile de palme pour les produits alimentaires, encourageant par voie de conséquence les monocultures d'exportation en Indonésie et en Malaisie, à l'origine de la déforestation et de l'acculturation des populations autochtones.

**1,9 %** : c'est la part des agrocarburants dans la consommation totale de carburant pour les transports en Europe en 2006 <sup>7</sup>. Pour atteindre un objectif d'incorporation de 10 % d'ici à 2020, l'Union européenne sera obligée de recourir à des importations massives en provenance des pays du Sud.

**2,4 millions** : c'est le nombre d'hectares qui seraient nécessaires en France afin d'atteindre une production suffisante pour incorporer 10 % d'agrocarburants dans les transports <sup>8</sup>.

**20 %** : c'est la part des terres arables qui devraient être consacrées en Europe aux agrocarburants pour une production domestique à la hauteur de l'objectif de 10 % d'incorporation pour les transports <sup>9</sup>.

**14 milliards** : c'est, en dollars, le montant de l'argent public que les pays de l'OCDE ont consacré au soutien des filières des agrocarburants en 2007 <sup>10</sup>.

**22 milliards** : c'est, en euros, le montant prévu des subventions européennes en 2020 pour atteindre le niveau d'incorporation fixé (10 %) <sup>11</sup>.

**60 millions** : c'est le nombre de personnes menacées

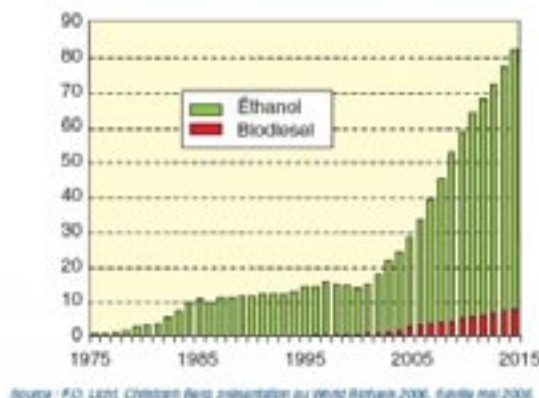
d'expropriation du fait de l'expansion des cultures destinées aux agrocarburants. Cinq millions de ces personnes se trouvent en Indonésie <sup>12</sup>.

**7,3 millions** : c'est le nombre d'hectares de palmiers à huile en Indonésie aujourd'hui, ce qui représente la superficie de l'Angleterre, de la Suisse et des Pays-Bas réunis.

**4 %** : c'est la part estimée pour 2030 des agrocarburants dans le total des carburants utilisés par le transport routier dans le monde, soit le double d'aujourd'hui <sup>13</sup>.

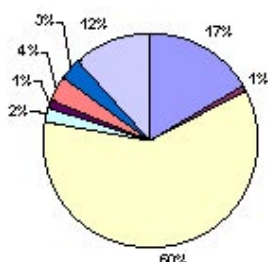
**40 %** : c'est au mieux la proportion de carburants qui pourrait être remplacée par de l'agroéthanol si l'ensemble des cultures et stocks mondiaux de céréales étaient convertis en agrocarburants <sup>14</sup>.

## PRODUCTION ET ORIGINE GÉOGRAPHIQUE <sup>1</sup>



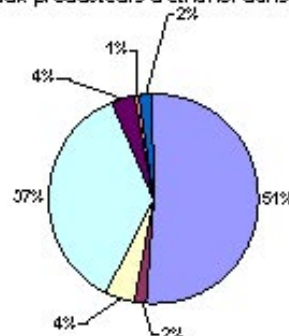
Évolution de la production dans le monde, en millions de tonnes <sup>2</sup>

Principaux producteurs d'agrodiésel dans le monde



|                         | Agrodiésel (Mtep) | %    |
|-------------------------|-------------------|------|
| <b>Etats-unis</b>       | 1,25              | 17%  |
| <b>Canada</b>           | 0,07              | 1%   |
| <b>Union européenne</b> | 4,25              | 60%  |
| <b>Brésil</b>           | 0,17              | 2%   |
| <b>Chine</b>            | 0,08              | 1%   |
| <b>Inde</b>             | 0,03              | 0%   |
| <b>Indonésie</b>        | 0,30              | 4%   |
| <b>Malaysie</b>         | 0,24              | 3%   |
| <b>Autres</b>           | 0,88              | 21%  |
| <b>Monde</b>            | 7,54              | 100% |

Principaux producteurs d'éthanol dans le monde



|                         | Ethanol (Mtep) | %    |
|-------------------------|----------------|------|
| <b>Etats-unis</b>       | 14,55          | 51%  |
| <b>Canada</b>           | 0,55           | 2%   |
| <b>Union européenne</b> | 1,24           | 4%   |
| <b>Brésil</b>           | 10,44          | 37%  |
| <b>Chine</b>            | 1,01           | 4%   |
| <b>Inde</b>             | 0,22           | 1%   |
| <b>Indonésie</b>        | 0,00           | 0%   |
| <b>Malaysie</b>         | 0,00           | 0%   |
| <b>Autres</b>           | 0,56           | 2%   |
| <b>Monde</b>            | 28,57          | 100% |

La production mondiale d'agrocarburants était de 36 millions de tonnes d'équivalent pétrole (Mtep) en 2007, soit 1,8 % de la consommation totale de carburants pour les transports.

Les agrocarburants à base d'éthanol représentent environ 79 % de la production mondiale.

La production d'agroéthanol en 2007 était de 28,5 Mtep, avec l'origine géographique suivante : États-Unis (51 %), Brésil (37 %) Union européenne (4 %),

autres pays (8 %). L'essentiel de la production se situe donc au Brésil et aux États-Unis.

La production d'agrodiésel en 2007 était de 7,5 Mtep, avec l'origine géographique suivante : Union européenne (60 %), États-Unis (17 %), autres pays (33 %). L'Allemagne et la France couvrent près de la moitié de la production mondiale d'agrodiésel.

# Objectifs d'incorporation européens et français : la surenchère consumériste et productiviste

**La directive européenne "biocarburants" souhaite incorporer les agrocarburants dans les transports à hauteur de 10 % d'ici à 2020. La France a adopté des prévisions encore plus ambitieuses. Des objectifs surréalistes payés par le contribuable.**

Depuis quelques années, l'Union européenne soutient les productions agricoles à vocation énergétique. Adoptée en 2003, la directive "biocarburants" (2003/30 CE) fixe des objectifs d'introduction d'agrocarburants sur le marché européen (2 % en 2005, 5,75 % en 2010), autorise les exemptions de taxe pour ce type de carburant et alloue une aide à la production de 45 euros par hectare <sup>15</sup> (lire fiche 7).

Poursuivant sur cette voie, la Commission a proposé, en janvier 2007, la révision de la directive sur la qualité des carburants (98/70 CE), qui établit des normes communes relatives à l'essence pour protéger la santé humaine et l'environnement. Encore en cours de discussion, ces modifications augmenteraient significativement la part des agrocarburants incorporés à l'essence pour permettre aux fournisseurs de réduire de 1 % par an, entre 2011 et 2020, les émissions de gaz à effet de serre de leurs carburants comme l'exige l'Union européenne.

Lors du Conseil européen de mars 2007, les États membres se sont engagés à faire passer la part des agrocarburants pour les transports à 10 % d'ici à 2020, contre 2 % actuellement. À la suite de cet accord, la Commission a présenté en janvier 2008 une révision de la directive de 2003, dans le cadre d'un texte plus large sur les énergies renouvelables. Celui-ci confirme l'objectif de 10 % pour 2020, mais il contient aussi des "critères de durabilité" afin d'éviter des investissements massifs dans des agrocarburants meilleur marché, mais nuisibles à l'environnement (lire fiche 8).

## UN TROU BÉANT DANS LE MARCHÉ ALIMENTAIRE

L'Union européenne est d'ores et déjà le premier producteur mondial d'agrodiesel. Pourtant, pour atteindre les objectifs proposés par la Commission en 2008, l'Union européenne devra détourner une énorme quantité de sa production d'huile alimentaire pour la transformer en agrocarburant. Cela entraînera un "trou" béant dans le marché alimentaire, "trou" qui devra être comblé par des importations, principalement d'huile de palme, dont l'expansion est directement liée à la destruction de la forêt en Indonésie et en Malaisie. D'ici à 2020, le comblement de ce déficit nécessitera l'importation annuelle de 5,4 milliards de litres d'huiles végétales <sup>16</sup>.

*" Si certains pays trouvent légitime de produire des agrocarburants afin de réduire leur dépendance énergétique, rien ne serait pire que d'en faire un marché mondial donnant la priorité aux réservoirs des voitures au détriment des ventres des pauvres. "*

Synergie paysanne, Bénin, partenaire de la campagne

Mais ce sera insuffisant pour atteindre les objectifs de consommation. Selon le commissaire européen au Commerce, Peter Mandelson, l'Europe devra importer une grande partie de ses ressources en agrocarburants et il sera d'autant plus difficile

de privilégier la production européenne, coûteuse et d'une faible performance énergétique, qu'il sera possible d'importer des agrocarburants moins coûteux <sup>17</sup>. Les importations d'huiles alimentaires augmenteront également pour une utilisation directe dans la fabrication des agrocarburants : pour que l'objectif des 10 % soit atteint, il faudra importer au moins 10,9 milliards de litres supplémentaires d'huiles végétales <sup>18</sup>, soit une augmentation de plus de 100 % des importations actuelles <sup>19</sup>.

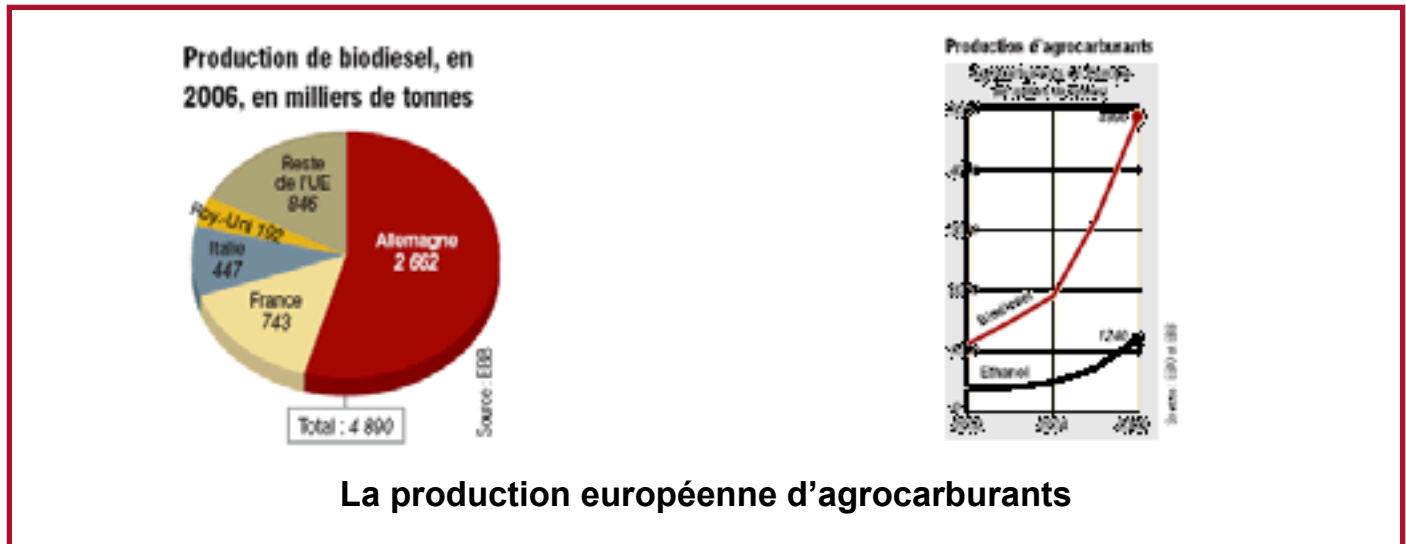
## L'EXCEPTION FRANÇAISE

En France, premier pays agricole de l'Union européenne, le développement des agrocarburants constitue une priorité telle, que les objectifs à l'échelle nationale sont plus ambitieux que ceux qui sont fixés par l'Europe. Il s'agit de soutenir une agriculture en mal de débouchés. En 2003, le gouvernement de Jean-Pierre Raffarin a adopté le "plan biocarburants", qui prévoyait d'augmenter l'incorporation des agrocarburants dans l'essence et le gasoil à partir de 2004 pour atteindre un taux

de 5,75 % en 2010. Ce plan a été renforcé par le gouvernement de Dominique de Villepin, qui a souhaité réaliser l'objectif de 5,75 % dès 2008 pour atteindre 7 % en 2010 et 10 % en 2015.

Ces objectifs sont accompagnés d'une défiscalisation <sup>20</sup> soutenant la production d'agrocarburants (dont le coût de revient est nettement plus élevé que celui des carburants pétroliers). Le mécanisme est simple : l'État restitue une part substantielle de la TIC (ex-taxe intérieure sur les produits pétroliers

ou TIPP) que l'automobiliste paie à la pompe aux distributeurs de carburant, qui peuvent ainsi surpayer l'agrocarburant par rapport au carburant pétrolier auquel il est mélangé. La défiscalisation profite donc exclusivement à l'industrie, car le consommateur paie le carburant au même prix. Cette politique favorise les principaux producteurs d'agroéthanol : les groupes sucriers Cristal Union et Téréos (auquel appartient Beghin-Say) et le groupe Sofiproteol, producteur d'agrodiesel (dont Lesieur fait partie).



# Comment les agrocarburants participent à la crise alimentaire mondiale

**Les politiques de développement des agrocarburants contribuent à l'augmentation du prix des denrées, à l'origine de la récente crise alimentaire, et favorisent les cultures d'exportation aux dépens de la relance de l'agriculture vivrière.**

La terre produit aujourd'hui suffisamment pour nourrir l'ensemble de la population mondiale. Pourtant, dans le monde, 862 millions de personnes souffrent de la faim, dont les trois quarts en milieu rural dans les pays du Sud. Les prix des denrées alimentaires ont augmenté de 83 % au cours de ces trois dernières années<sup>21</sup>. C'est un véritable choc auquel font face les pays du Sud, qui voient leur facture alimentaire augmenter brusquement, car ils sont dépendants des importations pour nourrir leur population. Pour les ménages pauvres, qui dépensent jusqu'aux trois quarts de leurs revenus dans l'alimentation, les conséquences sont catastrophiques. Les manifestations contre la vie chère, qui ont touché une quarantaine de pays en 2008, témoignent des difficultés supplémentaires de ces populations pour s'approvisionner.

La flambée des prix des denrées alimentaires peut aussi être attribuée à l'enchaînement de mauvaises récoltes, à la demande des pays émergents, à la faiblesse des stocks de céréales et à la surenchère spéculative. Mais l'OCDE estime que près de 60 % de l'augmentation de la consommation de céréales et d'huiles végétales est, entre 2005 et 2007<sup>22</sup>, imputable aux agrocarburants et le Fonds monétaire international considère que l'augmentation de la demande en agrocarburants compte pour 70 % dans la hausse des cours mondiaux du maïs<sup>23</sup> en 2007.

## **À CONTRE-COURANT DU PREMIER OBJECTIF DU MILLÉNAIRE POUR LE DÉVELOPPEMENT**

En France, 64 % de l'huile de colza, jusqu'alors en majeure partie exportée, a été transformée en agrodiesel en 2007<sup>24</sup>. Cette même année, les États-Unis, principaux exportateurs de maïs, ont détourné

l'essentiel de leur production vers la fabrication d'agrocarburants. Mais les produits alimentaires constitutifs des agrocarburants ne sont pas les seuls touchés : le prix du riz a fortement augmenté, car la flambée du blé et du maïs a conduit les populations à se retourner vers cette céréale pour se nourrir<sup>25</sup>.

Les conséquences de la hausse des prix sont dramatiques : chaque point de pourcentage d'augmentation plonge 16 millions de personnes dans la pauvreté et la faim<sup>26</sup>, alors que 2,6 milliards d'individus vivent déjà avec moins de deux dollars par jour<sup>27</sup>. Dans le monde, près de 300 millions de personnes supplémentaires nécessitent une assistance immédiate<sup>28</sup>. Mais dans la mesure où l'Agence internationale de l'énergie prévoit un décuplement de la consommation totale d'agrocarburants entre 2004 et 2030<sup>29</sup>, 600 millions de personnes supplémentaires devraient alors souffrir de la faim<sup>30</sup>. Les politiques de développement des agrocarburants vont donc à contre-courant de l'éradication de la pauvreté et de la faim dans le monde, pourtant premier objectif du Millénaire pour le développement que les pays développés se sont engagés à réaliser d'ici à 2015.

## **LA SOUVERAINETÉ ALIMENTAIRE BAFOUÉE DES PAYS DU SUD**

Afin d'atteindre leurs objectifs de consommation d'agrocarburants, les pays du Nord doivent également importer des pays du Sud des quantités considérables de matières premières, ce qui favorise le développement de monocultures d'exportation aux dépens d'une agriculture familiale et vivrière destinée aux marchés locaux. *“ Au Mexique, nous importons 25 % du maïs consommé, la moitié de notre blé, plus de 50 % du riz et 90 % des graines oléagineuses. Notre souveraineté alimentaire étant déjà mise à mal, il est irresponsable de réserver de larges surfaces à la production d'agrocarburants ”*, constate Victor Quintana du Front démocratique paysan.

C'est d'autant plus vrai qu'une part considérable

des terres est déjà utilisée pour des productions non alimentaires. Au Brésil, en passe de supplanter les États-Unis comme premier producteur mondial de soja, cette culture représente 20 millions d'hectares, dont la majeure partie est destinée à l'alimentation animale des pays du Nord. En Afrique, les effets du remplacement des cultures alimentaires par des cultures énergétiques se font déjà sentir : *“ Dans le nord du Bénin, les agriculteurs avaient déjà abandonné les cultures alimentaires au profit du coton et des arachides pour l'exportation. La population, qui subvenait auparavant à ses besoins, dépend aujourd'hui du Programme alimentaire mondial ”*, témoigne ainsi Patrice Awanou, de Synergie paysanne Bénin.



# “ Agrobusiness ” contre agriculture familiale : comment le nord “ pompe ” le Sud

Dans les pays du Sud, la production d'agrocarburants encouragée par l'Europe privilégie un modèle agricole de monoculture intensive au bénéfice d'une poignée d'acteurs. Dévastateur pour l'agriculture vivrière et familiale, l'“ agrobusiness ” méprise les droits fonciers et coutumiers des populations locales.

L'agriculture familiale fait vivre aujourd'hui 2,8 milliards de personnes, soit près de la moitié de la population mondiale<sup>31</sup>, essentiellement dans les pays du Sud. Les cultures vivrières, négligées par les politiques publiques, restent pourtant précaires : très faible taux de mécanisation, difficultés d'accès à la terre et aux ressources, concurrence d'autres activités économiques. De fait, les trois quarts des personnes souffrant de la faim sont des ruraux, aux besoins desquels le revenu issu de leurs activités ne suffit pas à répondre.

À l'autre extrême, les monocultures, souvent à vocation exportatrice et largement dominées par les industries agroalimentaires, bénéficient depuis des décennies des largesses des États et de l'aide internationale. La Banque mondiale et le Fonds monétaire international ont largement promu ce type d'agriculture qui permet de rapporter les devises nécessaires au remboursement de la dette extérieure. Peu à peu, les cultures d'exportation ont remplacé les cultures vivrières, tandis que les États étaient incités à s'approvisionner sur le marché international.

Coton, cacao et café ont connu leurs heures de gloire. Aujourd'hui, ce sont les cultures à vocation énergétique des pays du Sud qui bénéficient de toute l'attention des pays industrialisés. Pourtant, ce marché créé de toutes pièces est loin de mener au développement. Zainal Arifin Fuad, de SPI (Indonésie), déclare : “ Notre pays est le deuxième producteur mondial d'huile de palme, mais 80 % sont exportés vers la Chine, l'Inde, l'Europe et les États-Unis. Et la raréfaction pour un usage alimentaire a entraîné une inflation des prix au niveau national. ”

## UNE VIOLATION FLAGRANTE DES DROITS DES PEUPLES AUTOCHTONES

Les monocultures intensives, fortement mécanisées, créent peu d'emplois, mais elles mobilisent de larges surfaces : au Brésil, 1 % des propriétaires ruraux dispose de 46 % des terres cultivées, tandis que 4 millions de familles restent toujours sans terre. Dans l'État de São Paulo, où la culture intensive de la canne à sucre occupe presque toutes les terres disponibles, 700 000 emplois ont été supprimés entre 1970 et 2000, soit 40 % des postes de ce bassin d'emploi.

Les petits producteurs sont contraints de laisser les meilleures terres aux grands groupes agro-industriels ou de modifier leur production au détriment des cultures vivrières et de leur mode de vie traditionnel : “ La conversion de l'agriculture paysanne vers un modèle d'exploitation intensif de type capitaliste entraîne la désagrégation des communautés indigènes ”, constate Manuel Tarsicio de SERJUS au Guatemala.

La course des entreprises et des investisseurs pour acquérir de nouvelles terres entraîne le déplacement de populations vulnérables dont les droits d'accès à la terre sont localement peu protégés, alors même que ces pratiques violent la Déclaration des Nations unies sur les droits des peuples autochtones, adoptée en 2006. Aujourd'hui, 60 millions de personnes sont sous la menace d'être délogées de leurs terres pour laisser la place aux plantations nécessaires à la production d'agrocarburants<sup>32</sup>. En Colombie, Danilo Rueda, de la Commission Justice et paix, dénonce les violences de groupes paramilitaires (déplacements forcés, menaces d'assassinat) en préalable à l'installation d'une monoculture de palmiers à huile.

## L'EXCUSE DES TERRES DITES “ MARGINALES ”

Une fois privées de leurs terres, ces personnes perdent également leurs moyens d'existence. Beaucoup d'entre elles finiront dans des bidonvilles à la recherche de travail, d'autres deviendront des travailleurs migrants, et d'autres encore seront forcées d'accepter un travail – dans des conditions

souvent inhumaines – sur les terres dont elles ont été expulsées.

À l'heure actuelle, les gouvernements et les entreprises ont choisi de se focaliser sur les terres dites " marginales " ou " dégradées ", en expliquant que ces terres sont impropres à la production alimentaire et pauvres en biodiversité. Mais la définition de " terre marginale " reste plus que floue. Ainsi le gouvernement indien a-t-il identifié 400 000 hectares de terres " à l'abandon " pour la culture du jatropha, alors que des

populations pauvres tirent de ces mêmes terres leurs moyens de subsistance (nourriture, combustible et matériel de construction).

Alors que les agricultures familiales sont très peu soutenues par les politiques dans les pays du Sud, les agro-industriels bénéficient de zones franches ou de réductions de taxes pour favoriser leurs investissements dans le secteur des agrocarburants ou profitent tout simplement de vides législatifs, comme c'est majoritairement le cas en Afrique.



# Un terreau fertile pour l'esclavagisme moderne

Dans les pays du Sud, les conditions de travail dans les plantations destinées à la production d'agrocarburants sont parfois indignes. Et le modèle agro-industriel dominant encourage peu les gouvernements locaux à protéger leurs travailleurs. Cela constitue une aubaine pour les multinationales et les groupes financiers, qui en profitent pour faire fructifier leurs investissements massifs.

Dans les plantations, les conditions de travail peuvent être épouvantables. On constate notamment :

- o la persistance d'un travail forcé et servile, souvent à l'initiative de chefs de gang et de sous-traitants ;
- o des conditions inhumaines (travail harassant durant de longues heures, absence d'accès à l'eau potable, lieux d'habitation insalubres au sein de la plantation) ;
- o l'interdiction de s'organiser en syndicat ;
- o l'absence de formation en santé et en sécurité, notamment sur l'utilisation d'outils dangereux et de pesticides, qui expose les travailleurs à des intoxications chimiques et à de graves mutilations ;
- o un système de paiement à la pièce, qui discrimine systématiquement les femmes et provoque le recours régulier au travail des enfants.

Au Brésil, les travailleurs sont parfois contraints de s'approvisionner en nourriture et en médicaments, à des prix exorbitants au sein même des plantations de canne à sucre. Pour rembourser les dettes accumulées, ils peuvent travailler jusqu'à douze heures d'affilée, à une température supérieure à 30 °C. De 2004 à 2006, quatorze employés seraient ainsi morts de fatigue durant les récoltes. Selon le ministère du Travail, en 2007, 6 000 personnes ont été libérées d'une situation de "travail d'esclave". Plus de la moitié d'entre elles étaient employées dans des plantations de canne à sucre.

## DES SYNDICALISTES TORTURÉS ET ASSASSINÉS

En Indonésie, les femmes travaillent souvent gratuitement dans les plantations de palmiers à huile pour permettre à leurs maris d'atteindre leur quota de production. Elles continuent d'effectuer en parallèle leurs tâches quotidiennes : garde des enfants, approvisionnement et préparation des repas, collecte du bois et de l'eau, qu'elles doivent aller chercher beaucoup plus loin en raison de la superficie des plantations.

En Malaisie, les femmes représentent environ la moitié de la main-d'œuvre des plantations. Elles sont habituellement recrutées pour la pulvérisation des herbicides et des pesticides toxiques, sans formation adéquate ni équipement de sécurité.

Difficile de faire progresser les conditions de travail quand les lois, l'absence de droit du travail et le recours à l'intimidation sont autant d'obstacles à la syndicalisation. En Colombie, des syndicalistes travaillant dans le secteur de l'huile de palme ont été torturés et assassinés. En Indonésie, bien qu'il soit légalement possible de former un syndicat, les procédures de médiation traînent en longueur et obligent les syndicats à recourir à des grèves sauvages. En 2007, Musim Mas, une compagnie indonésienne productrice d'huile de palme, a licencié plus de 700 travailleurs syndiqués qui s'étaient mis en grève, les chassant par la force de leur logement et renvoyant leurs enfants de l'école.

*“ Les petits producteurs risquent de devoir faire face à des conditions extrêmement difficiles en travaillant pour la production extensive de ce type de cultures, où des produits toxiques sont de plus utilisés de manière irrationnelle. ”*

**SEPA, Paraguay**

## INVESTIR DANS LA PAUVRETÉ, LE CAS DE BRENCO AU BRÉSIL <sup>33</sup>

L'industrie brésilienne de la canne à sucre connaît actuellement un déluge d'investissements : 33 milliards de dollars sont attendus entre 2008 et 2012. Le pourcentage d'usines contrôlées par des sociétés étrangères devrait presque doubler. Les investisseurs viennent de tous les pays, Chine et Inde comprises. Il s'agit de multinationales agroalimentaires (Cargill, Bunge, ADM, Louis Dreyfus) et de sociétés financières (Goldman Sachs, Merrill Lynch, George Soros, Carlyle Riverstone). Parmi les investisseurs de la Brazilian Renewable Energy Company (Brenco), dirigée par Philippe Reichstul, ex-président de Petrobras, figurent Bill Clinton, ancien président des États-Unis, James Wolfensohn, ancien président de la Banque mondiale, Steve Case, ancien directeur général d'AOL, et Vinod Khosla, ancien directeur général de Sun Microsystems, aujourd'hui investisseur majeur dans les agrocarburants. En dépit de ce haut degré de participation, une inspection du ministère du Travail réalisée en 2008 dans l'État de Goiás a révélé que Brenco faisait travailler ses ouvriers dans des conditions dégradantes. L'équipe d'inspection a notamment constaté une utilisation du système de sous-traitance exploiteur du *gato* (surnom donné au coupeur de canne à sucre), un accès insuffisant à la nourriture, un manque d'installations sanitaires et des conditions de vie sordides. Dans un cas, sept personnes partageaient une pièce de 11 m<sup>2</sup> ; dans d'autres, les ouvriers devaient dormir sur des matelas mouillés et dans des logements infestés de rats, de cafards et d'ordures. À la suite de cette inspection, Brenco a présenté ses excuses et affirmé qu'elle était en train de résoudre ces problèmes. Le procureur chargé de l'affaire a l'intention d'engager des poursuites contre la compagnie pour l'obliger à verser des dommages et intérêts aux ouvriers.



# Un marché créé de toutes pièces en Europe

**Bien que les agrocarburants aient un bilan financier déplorable, le marché qu'ils cristallisent continue à être entretenu par la manne publique. En prétendant lutter contre le changement climatique, les États ne font que sécuriser les investissements de puissants groupes agro-industriels.**

Le soutien aux agrocarburants dans les pays de l'Union européenne a un impact très limité sur la lutte contre le changement climatique ou sur la réduction de la dépendance énergétique, alors qu'il coûte cher au contribuable. La production d'agrocarburants dans les pays du Nord n'est pas rentable. Du fait d'un coût de production plus élevé que celui des carburants traditionnels, les filières ont besoin d'un fort soutien des pouvoirs publics. En 2007, les pays membres de l'OCDE ont dépensé entre 13 et 15 milliards de dollars pour soutenir la filière<sup>34</sup>, alors que les agrocarburants représentent moins de 3 % de la demande en carburant dans le secteur des transports. En Europe, les estimations montrent qu'en 2020, les subventions accordées aux filières d'agrodiesel et d'agroéthanol devraient atteindre plus de 22 milliards d'euros (lire tableau ci-dessous).

*Estimation des subventions européennes en 2020*<sup>35</sup>

|                                 | <b>Agroéthanol</b> | <b>Agrodiesel</b> |
|---------------------------------|--------------------|-------------------|
| Taux de subvention (euro/litre) | 0,74               | 0,50              |
| Consommation (litres)           | 16,4 milliards     | 20,6 milliards    |
| Total des subventions (euros)   | 12,1 milliards     | 10,3 milliards    |

Si l'on en croit les industriels et les pouvoirs publics, ce soutien financier n'est nécessaire que pour le lancement de cette filière. Car les économies d'échelle,

les avancées technologiques et l'augmentation du prix du pétrole (qui, mécaniquement, rend les agrocarburants plus attractifs) devraient rapidement permettre une production rentable en France et en Europe.

## **UN ARSENAL ONÉREUX DE MESURES FINANCIÈRES**

Pourtant, des décennies après les premiers investissements, les industriels ont plus que jamais besoin de subventions. Car l'envolée du prix des denrées alimentaires multiplie les coûts de production des agrocarburants. D'autant plus qu'en Europe comme aux États-Unis, les méthodes de transformation

*“ Les modèles productifs basés sur les monocultures et la production intégrée rapportent des bénéfices à une poignée d'acteurs : grands propriétaires, industriels et commerçants nationaux ou internationaux d'aliments ou d'énergie. ”*

**Sergio Schlesinger, FASE, Brésil, partenaire de la campagne**

des végétaux en carburant sont fortement consommatrices d'énergies fossiles (pétrole, gaz ou charbon). Et avec un baril à 130 dollars, voire 140 dollars, les

producteurs d'agrocarburants ne peuvent se passer du soutien des pouvoirs publics. En France, sans les importantes subventions accordées par le ministère de l'Agriculture et l'Union européenne, la filière s'effondrerait : une récente étude a montré que 150 000 euros d'aides sont nécessaires pour créer un seul emploi dans le secteur<sup>36</sup>.

Sur le plan européen, en dehors des subventions directes accordées aux cultures à vocation énergétique, le soutien financier institutionnel passe par des mesures de défiscalisation, dont les entreprises de transformation et de distribution bénéficient. En France, les producteurs sont exonérés de la taxe sur les carburants (ex-TIPP). Viennent ensuite des mesures non financières, comme les objectifs d'incorporation (qui créent un marché et permettent de sécuriser les investissements), les barrières douanières et les quotas (qui protègent la production intérieure des importations, en provenance du Brésil notamment et des pays d'Asie).

## UN RAPPORT COÛT/TONNE DE CO<sub>2</sub> ÉVITÉE EXTRÊMEMENT ÉLEVÉ

Rappelons que l'Union européenne justifie le développement du marché des agrocarburants par la diminution des émissions de gaz à effet de serre et la réduction de la dépendance énergétique. Mais le rapport coût/tonne de CO<sub>2</sub> évitée est extrêmement élevé, et donc peu avantageux dans le cas des agrocarburants. Ainsi, en Europe, le coût pour les États et les contribuables de la tonne de CO<sub>2</sub> évitée atteint 575 à 800 euros pour l'agroéthanol de betterave et s'élève à plus de 600 euros pour l'agrodiesel à partir d'huile de colza<sup>37</sup>. En France, selon les calculs d'Énergie durable en Normandie (Eden), ce coût est de 400 euros pour l'agroéthanol de blé. Et ces chiffres ne tiennent pourtant pas compte du changement d'affectation des sols ni des émissions de protoxyde d'azote dues aux intrants, qui augmenteraient encore significativement le coût de la tonne de CO<sub>2</sub> évitée.

En comparaison, l'utilisation thermique de la biomasse (chaudières commerciales ou systèmes de cogénération, c'est-à-dire de production combinée de chaleur et d'électricité) est bien plus efficace. Car pour le même montant de subvention, elle permet d'émettre jusqu'à dix fois moins de CO<sub>2</sub> que le recours aux agrocarburants pour les transports. Cela dit, le secteur des transports reste crucial et un véritable engagement des pouvoirs publics est nécessaire pour contraindre les industriels à revoir les normes de construction automobile. En dépit du bon sens, l'Union européenne vient pourtant d'assouplir les normes encadrant les rejets de CO<sub>2</sub> maximaux autorisés, passant de 120 g de rejets de CO<sub>2</sub> par kilomètre autorisés à 130 g sous la pression des lobbies automobiles.



# Pourquoi la certification ne peut pas garantir des importations d'agrocarburants durables ou responsables

**Si la certification peut constituer un outil efficace pour contenir au niveau local les “ micro-effets ” de la production des agrocarburants, elle ne permettra pas d'encadrer les “ macro-effets ” générés par la hausse spectaculaire de leur production.**

Aujourd'hui remis en cause car inaptes à réduire réellement les émissions de gaz à effet de serre et à assurer la sécurité énergétique de l'Union européenne (voir fiche 11), les agrocarburants sont par ailleurs décriés pour leur impact environnemental (voir fiche 12) et social négatif (voir fiche 6).

Afin de faire face à ces critiques, la Commission européenne a proposé d'assujettir l'objectif obligatoire de 10 % et l'octroi du soutien financier au respect de critères dits de “ durabilité ”. Ainsi, les agrocarburants qui ne permettent pas une réduction de CO<sub>2</sub> d'au moins 35 % si on les compare aux carburants fossiles et les cultures d'agrocarburants semées après le 1<sup>er</sup> janvier 2008 dans les zones protégées, les prairies, les forêts et les zones humides riches en biodiversité ne seraient pas comptabilisés pour l'objectif de 10 %.

Pour s'assurer que les importations d'agrocarburants seront conformes à ces critères, la Commission européenne propose de s'appuyer sur des initiatives volontaires et des schémas internationaux déjà existants, tels que la Table ronde sur le soja responsable<sup>38</sup>, la Table ronde sur le palmier à huile responsable<sup>39</sup> ou encore l'Initiative pour une meilleure canne à sucre<sup>40</sup>.

Si la certification peut représenter un outil efficace pour encadrer les “ micro-impacts ” d'une culture à l'échelle réduite d'une exploitation, en la soumettant à une vérification régulière de critères de “ durabilité ” ou de “ responsabilité ”, il ne faut pas perdre de vue que les critères vérifiés sont toujours le reflet d'un jeu d'acteurs et d'un consensus.

## **PRESSION DU MARCHÉ, USAGES ALIMENTAIRES ET USAGES ÉNERGÉTIQUES**

Ainsi, plus la demande du marché est forte, plus les exigences sont revues à la baisse, à l'exemple du consensus obtenu par la Table ronde sur l'huile de palme durable, qui n'exclut pas les plantations cultivées sur des forêts secondaires ou des sols tourbeux et qui n'interdit pas, en outre, le recours au paraquat, un pesticide très toxique interdit dans l'Union européenne. De même la Table ronde sur le soja responsable autorise-t-elle l'utilisation de soja issu d'OGM et ne remet pas en cause le modèle agricole basé sur de grandes monocultures d'exportation, afin de conserver le soutien des grands producteurs.

Ces initiatives, pilotées essentiellement par des acteurs du Nord<sup>41</sup>, sont largement rejetées par les acteurs locaux<sup>42</sup>, et ce d'autant plus que la certification tend à engendrer une segmentation du marché qui risquerait d'orienter les agrocarburants certifiés vers les marchés “ éco-sensibles ” et les agrocarburants non certifiés vers les pays moins exigeants. Sans une exigence de “ durabilité ” de la part de l'ensemble des consommateurs, les effets favorables de la certification resteraient donc limités.

On peut craindre en outre un effet de vases communicants entre les usages énergétiques et les usages alimentaires. Alors qu'en 2007, 64 % de la production française de colza ont été utilisés pour la fabrication d'agrodiesel, l'industrie agroalimentaire a dû importer des quantités massives d'huile de palme pour pallier ce manque. Une certification portant uniquement sur les importations d'agrocarburants serait donc inefficace.

## **SURCONSOMMATION ET EXTENSION DES MONOCULTURES INTENSIVES**

Si la certification peut améliorer partiellement la qualité des agrocarburants, en contrôlant les conditions de production locales, elle ne permettra en aucun cas de remettre en cause une demande excessive, l'extension des cultures et les “ macro-effets ” qu'elle génère : pression sur le foncier, déplacement des populations ou hausse des prix agricoles<sup>43</sup>. Ainsi le référentiel FSC, reconnu comme un des plus exigeants

pour encadrer la gestion durable des forêts, reste-t-il très controversé, car il s'avère inefficace à contenir l'extension des monocultures d'eucalyptus dans les pays du Sud. Chaque année, la consommation mondiale de papier augmente, entraînant une hausse mécanique des surfaces plantées d'eucalyptus.

La Commission européenne n'ayant pas proposé, parallèlement à son objectif d'incorporation, une réduction de la consommation des carburants fossiles, on peut redouter une mobilisation des terres dans les pays du Sud pour répondre aux besoins des pays du Nord. L'enjeu n'est donc pas tant d'essayer d'encadrer l'impact des cultures d'agrocarburants dans les pays du Sud (ce que peut éventuellement faire une certification) que de contester la légitimité même de leur extension.

Si la certification peut constituer un outil pertinent dans certains cas, comme pour la promotion de la qualité ou de l'origine des produits, elle s'avère inappropriée lorsque la pression du marché est très forte et que les enjeux socio-environnementaux se situent à une échelle globale, comme c'est précisément le cas pour les agrocarburants.

## **CERTIFICATION OBLIGATOIRE DES AGROCARBURANTS : LES EFFETS PERVERS DE LA “ DURABILITÉ ” <sup>44</sup>**

Il existe un risque majeur que la proposition de la Commission européenne visant à réglementer la “ durabilité ” des agrocarburants soit contestée au niveau juridique devant l'Organisation mondiale du commerce (OMC) par les principaux pays exportateurs pour son caractère discriminatoire. Deux éléments pourraient jouer défavorablement pour la Commission : l'absence de négociations entamées avec les pays exportateurs et l'uniformité des critères, qui ne prennent pas en compte les spécificités de certains pays, notamment les plus vulnérables. Et même dans l'hypothèse (optimiste) que la proposition ne soit pas contestée, elle ne contribuerait que partiellement à assurer la “ durabilité ” de la production des agrocarburants. Non seulement les critères proposés sont faibles sur le plan énergétique (un seuil de réduction de 35 % seulement a été proposé : c'est peu au regard des objectifs visés et de la capacité de certains agrocarburants à réduire les émissions de gaz à effet de serre) et sur le plan environnemental (pas de prise en compte de la pollution des sols et des eaux due à l'usage des pesticides), mais ils sont inexistantes sur le plan social.

## **DES CRITÈRES SOUMIS AUX RÈGLES DE L'OMC**

En réaction à la proposition de la Commission européenne, le Conseil de l'Union européenne n'a préconisé qu'un simple rapport de la Commission au Parlement sur le niveau de ratification des conventions de l'Organisation internationale du travail, laissant de côté l'enjeu foncier (expropriation, protection des populations indigènes), celui des conditions de travail et, plus grave, celui de la sécurité alimentaire (hausse des prix, mobilisation des ressources). L'absence de critères sociaux et la faiblesse des critères environnementaux dans la proposition de Bruxelles sont dues au fait que l'OMC interdit les mesures restrictives poursuivant un objectif social et qu'elle n'autorise les restrictions commerciales fondées sur un objectif environnemental que dans des cas extrêmement limités. En effet, un “ lien suffisant ” entre la juridiction d'où émane la mesure et l'objectif visé par cette mesure doit exister pour que cette dernière soit valable. Or un tel “ lien ” est inexistant lorsque la mesure vise à protéger des enjeux environnementaux locaux. Ne pouvant faire l'objet d'une mesure restrictive entre États, les garanties de durabilité écologique et de responsabilité sociale des agrocarburants ne pourraient être apportées que par les entreprises, de façon volontaire et non contraignante, via des systèmes de certification dont nous venons de discuter les limites. Au lieu de promouvoir cette approche insuffisante et inadéquate, les États doivent jouer un rôle majeur en mettant en œuvre des politiques structurelles de réduction de la consommation d'énergie dans le domaine des transports. Une condition indispensable pour préparer les sociétés de l'après-pétrole pourtant très peu soutenue politiquement.

# Le piège des agrocarburants de deuxième génération

**Si la deuxième génération d'agrocarburants est présentée comme une solution miracle face aux critiques engendrées par la première, leur production nécessitera des rendements plus élevés et continuera d'asseoir le modèle agricole des monocultures intensives, néfaste pour l'environnement et les populations.**

Les problèmes associés à la génération actuelle d'agrocarburants sont souvent écartés par l'annonce d'un passage imminent à des agrocarburants de deuxième génération, qui utiliseraient l'ensemble de la plante et non uniquement les parties comestibles. Ils auraient des rendements supérieurs, sans les inconvénients de la première génération, notamment la concurrence avec l'utilisation alimentaire. Les exemples les plus souvent cités sont la production d'éthanol à partir de lignine et de cellulose (ce qui permettrait également d'utiliser les arbres ou les graminées comme matière première) ou encore la production d'agrodiesel à partir d'algues.

La première génération est donc présentée comme une transition douloureuse mais brève vers des agrocarburants plus perfectionnés. Les objectifs d'incorporation de cette première génération d'agrocarburants seraient nécessaires pour fournir à l'industrie les garanties dont elle a besoin pour investir dans la deuxième génération.

Il est fort possible que le fait d'utiliser la première génération comme "tremplin" vers la deuxième génération se retourne contre nous : nous pourrions tout aussi bien nous retrouver coincés dans la première génération, en particulier si certains groupes d'intérêt en deviennent trop dépendants. Ce risque se manifeste déjà aux États-Unis, où la législation a établi les agrocarburants de deuxième génération comme un supplément et non une solution de substitution à l'éthanol de maïs, dont la production devrait atteindre 15 milliards de gallons<sup>45</sup> par an d'ici à 2015. Ce chiffre atteint, les agrocarburants perfectionnés devraient constituer la production nécessaire pour atteindre l'objectif de 36 milliards de gallons fournis d'ici à 2022. Les coûts les plus importants, pour la nutrition et pour l'environnement, sont irréversibles. Il serait donc plus judicieux de consacrer à la recherche et au développement sur les agrocarburants de deuxième génération les milliards de dollars que les pays de

l'OCDE dépensent actuellement pour soutenir la production de la première génération. Or, les États-Unis et l'Union européenne ne consacrent qu'une minuscule part (respectivement 8 % et 2 % environ) de leurs subventions aux agrocarburants aux travaux de recherche et développement<sup>46</sup>.

## DES RENDEMENTS PLUS ÉLEVÉS POUR DES CIBLES PLUS AMBITIEUSES

Les agrocarburants de deuxième génération auront-ils moins d'impacts négatifs sur la pauvreté et l'environnement ? Leurs rendements seront probablement plus élevés, mais de nombreuses technologies de deuxième génération poseront des problèmes similaires parce qu'elles dépendront de monocultures à grande échelle qui menacent la biodiversité, la production alimentaire et les droits fonciers. Ce n'est pas parce qu'un agrocarburant de deuxième génération n'utilise pas des denrées alimentaires comme matières premières qu'il ne menace pas la sécurité alimentaire : il entrera tout de même en concurrence avec la production vivrière pour l'accès aux terres, à l'eau et aux autres intrants agricoles.

Et l'idée selon laquelle les agrocarburants de deuxième génération utiliseront moins de terres est discutable, car des rendements plus élevés donneront probablement lieu à des cibles plus ambitieuses. L'industrie européenne fait d'ores et déjà pression en faveur d'un objectif de 25 % d'incorporation des agrocarburants d'ici à 2030<sup>47</sup>, en prévoyant que les agrocarburants de deuxième génération seront disponibles à ce moment-là.

Les technologies qui ne nécessitent pas de monocultures intensives et qui ne comportent donc pas de risques pour la production alimentaire ou pour les droits fonciers des populations vulnérables sont celles qui protègent au mieux les personnes pauvres. Par conséquent, l'énergie produite à partir des déchets municipaux, des résidus des cultures (pourvu qu'on en laisse suffisamment pour enrichir les terres) ou de matières premières non cultivables comme les algues présente les chances de développement les plus prometteuses.



# Lutter contre la précarité énergétique au sud : l'opportunité des filières de proximité

Si la culture à grande échelle destinée à la production d'agrocarburants s'accompagne de multiples dangers économiques, sociaux et écologiques, la production et l'utilisation d'agrocarburants à l'échelle locale constituent une solution durable pour l'accès à l'énergie des populations rurales du Sud.

Une filière de proximité correspond à une production locale d'agrocarburant, à usage local et dont les bénéfices reviennent aux populations rurales, qui doivent pouvoir s'approprier cette production grâce à des technologies simples et peu coûteuses.

L'huile végétale est souvent emblématique de ce type de filière puisqu'elle s'obtient par un processus mécanique d'extraction à partir de graines, puis de décantage/filtrage relativement simple. Les filières de production d'huile végétale pure (lire encadré fiche 10) offrent l'opportunité de développer les services énergétiques là où ils ont disparu ou n'ont jamais été déployés en raison du coût trop élevé des carburants.

L'approche en "circuit court" tend à une optimisation des coûts de production et place les petits producteurs au cœur des filières. Tout en fournissant la matière première, ils peuvent être actionnaires de l'unité d'extraction et distributeurs de l'huile produite. Mais il n'existe pas qu'un seul modèle de filière. Compte tenu de l'enjeu transversal de l'accès à l'énergie, de nombreuses ONG des pays du Sud associent la production et l'utilisation d'agrocarburants à leurs projets de développement local.

## RARÉFACTION DES SOURCES LOCALES ET DIFFICULTÉS D'APPROVISIONNEMENT EN ÉNERGIE MODERNE

Les notions de précarité énergétique et d'accès aux services énergétiques sont cruciales pour comprendre l'intérêt des filières alternatives. Aujourd'hui, 1,6 milliard de personnes sont privées d'électricité et 2,4 milliards dépendent de la biomasse traditionnelle pour des activités de base comme la cuisine et le chauffage<sup>48</sup>. Les ménages les plus pauvres des pays en développement dépensent jusqu'à 30 % de leur budget pour l'accès à l'énergie. Sur le plan national, le budget de pétrole de certains pays importateurs est six fois supérieur au budget consacré à la santé<sup>49</sup>.

*“ Les conséquences sur le secteur agricole local du développement des agrocarburants dépendent du type de culture et des conditions de production mises en place. Elles peuvent être positives si la production n'est pas basée sur les monocultures, qui entraînent une érosion des terres, ou le déplacement d'autres cultures locales, touchant alors les petits producteurs. ”*

**Equipo Pueblo, Mexique**

La fracture est encore plus forte entre le milieu rural et le milieu urbain. Éloignées des infrastructures (port, routes goudronnées), les populations rurales souffrent d'un accès limité et aléatoire à l'énergie<sup>50</sup> :

dans les pays d'Afrique de l'Ouest bénéficiant du meilleur taux d'électrification, 7 % seulement des ruraux ont accès à l'électricité, contre 40 % de la population urbaine en moyenne.

La précarité énergétique est intimement liée à la raréfaction des sources d'énergie locales surexploitées (bois, charbon) et à l'inefficacité de l'approvisionnement en énergie moderne à coût raisonnable (produits pétroliers, gaz, électricité). L'électrification en zone rurale repose principalement sur des générateurs fonctionnant avec des produits pétroliers. Or dans le contexte d'une hausse du prix du pétrole, les coûts sont répercutés sur les prix des services, aggravant la pauvreté énergétique des populations.

## DES ANALYSES FIABLES SUR LA VIABILITÉ DES FILIÈRES POUR UN CHOIX RAISONNÉ

Pourtant, le développement de services énergétiques appropriés est une condition essentielle à la satisfaction de besoins fondamentaux, mais également à la montée en puissance d'activités productives, comme

la transformation et la conservation des céréales, qui permet une plus haute valeur ajoutée et est seule garante d'une dynamique de développement rural à long terme.

L'amélioration de l'accès à l'énergie pour les pays en développement constitue l'un des objectifs du Millénaire pour le développement<sup>51</sup>. L'annonce récente d'une crise alimentaire mondiale a prouvé une fois de plus les limites des agrocarburants industriels et confirmé leur remise en question. En revanche, occulter également les modèles alternatifs revient à priver les pays en développement de solutions énergétiques durables, alors que ce sont ces mêmes pays qui paient le plus lourd tribut à la spéculation énergétique actuelle.

Compte tenu de la diversité des projets en cours

dans les pays du Sud (investisseurs, ONG), la mise à disposition d'informations et d'analyses fiables sur la viabilité des filières ou sur les modalités d'implication économiques pour les petits producteurs est primordiale. Il s'agit de montrer les opportunités et les risques qu'il y a à s'engager dans la production d'agrocarburants. Le processus de recherche/action sur les filières alternatives est le moyen d'apporter aux pays du Sud un argumentaire économique, social et technique solide, adapté à chaque contexte.



## ICI UTILISATION DE BIOCARBURANT

Objectif: Utiliser le maximum d'huile végétale à la place du gasoil pour assurer l'autonomie énergétique de Teriya Bugu en respectant la Nature.

Plusieurs groupes électrogènes fonctionnent avec un mélange comprenant 30% d'huile végétale.

Autre avantage: l'huile est produite à partir de production local (coton et pourghère) ce qui génère des revenus aux populations locales et non aux grands groupes pétroliers.

# Filières de proximité et huile végétale pure : l'exemple à promouvoir

Électrification et responsabilisation des agriculteurs au Sud, rationalisation de l'approvisionnement énergétique au Nord : regards croisés sur deux projets maliens et un projet français centrés sur l'utilisation de l'huile végétale pure (HVP).

## Le projet d'électrification rurale de l'Association d'entraide pour le développement rural (AEDR)



À Teriya Bugu, village et centre de tourisme solidaire dans le cercle de Bla au Mali, la mise en service d'une centrale électrique à l'huile végétale pure permettra prochainement de fournir lumière et réfrigération à plus de 500 villageois alimentés en électricité par des groupes électrogènes de 15 et 60 kW qui fournissent également le centre de tourisme solidaire et offre des services de recharge de batterie pour les villages alentour. Cela constitue une révolution dans un pays où plus de 70 % de la population vit en milieu rural et 3 % seulement a accès à l'électricité.

Le projet mis en œuvre par l'Association d'entraide pour le développement rural, une ONG malienne, devrait atteindre son objectif d'ici à 2012 : permettre l'autonomie énergétique de Teriya Bugu (l'équivalent de 50 000 litres de gasoil annuel) par la culture de 100 hectares de jatropha.

L'association, dont le premier poste de dépense devant les salaires, est devenu le gasoil, accompagne les paysans dans la culture d'une centaine d'hectares de jatropha, intégrée de manière durable aux systèmes agricoles locaux, en association avec des cultures vivrières ou en haie bordant leurs champs. Elle développe un modèle reproductible d'électrification rurale grâce à des technologies simples de culture et de transformation.

[www.tb-mali.com](http://www.tb-mali.com)

## Le projet "Alterre" (Agrocarburant local, territoires ruraux et énergie) du Geres



Depuis fin 2006, le Geres intervient, en partenariat avec la société Yéelen Kura et l'ONG locale AMEDD, dans les cercles de Yorosso et de San, au sud-est du Mali, pour améliorer l'offre de services énergétiques en milieu rural. Ce projet de développement vise à associer la production locale d'agrocarburants à base d'HVP de jatropha et l'accès des populations à des services de proximité alimentés en HVP (électrification, mécanisation d'activités agricoles).

Jusqu'à là, la société Yéelen Kura électrifiait par groupe électrogène les localités de la zone. Or, en tant qu'opérateur de services énergétiques, elle reste tributaire de la hausse du prix des hydrocarbures. En parallèle, les bénéficiaires de ces services doivent affronter l'actuelle crise cotonnière : les agriculteurs se retrouvent avec des terres disponibles, leurs sols s'appauvrissent, car le défrichage et la coupe du bois ont accéléré l'érosion des sols.

Le projet Alterre fait aujourd'hui bénéficier ces agriculteurs d'un accompagnement pour la plantation de surfaces et de haies de jatropha, la mise en place d'unités villageoises fonctionnelles et autonomes d'extraction de l'huile et la valorisation des co-produits de l'extraction (destinés à la fertilisation des sols et à la fabrication de savon). L'introduction d'une nouvelle culture de rente a permis d'augmenter les revenus des villageois, d'améliorer leurs conditions de vie via le développement d'une offre de services énergétiques mécanisés et, enfin, de les rendre acteurs de leur développement par une structuration durable des filières.

[www.geres.eu](http://www.geres.eu)

## Le projet en “ circuit court ” de la Coopérative de Saint-Bauld soutenu par Alter'énergies



L'association Alter'énergies, constituée en 2003, accompagne des agriculteurs dans leur projet de production et d'utilisation d'HVP comme carburant. En 2005, un partenariat a été monté avec la Coopérative d'utilisation de matériel agricole (Cuma) de Saint-Bauld (en Touraine), qui regroupe une douzaine d'agriculteurs et a investi dans une presse et un système de filtration itinérants. Aujourd'hui, chacun des membres presse les graines (colza ou tournesol) qu'il a produites sur sa ferme. L'huile est utilisée comme carburant, mélangée à du carburant ordinaire, dans les tracteurs et la moissonneuse-batteuse.

*“ Cela nous fait économiser 4 000 à 5 000 litres de fuel par an, constate un membre de Cuma. Quand la guerre en Irak a commencé, nous étions un petit groupe à avoir envie de sortir du pétrole. Plutôt que de faire venir des matières fossiles du bout du monde, nous voulions produire de l'énergie le plus près possible, à la ferme. ”*

L'acquisition de la presse les a également fait gagner en autonomie en ce qui concerne la nourriture de leurs animaux, grâce aux tourteaux de colza résultant du pressage des graines : *“ Avant, nous achetions du soja. Le problème, c'est qu'il est génétiquement modifié à 95 %. Et il vient de loin, d'Amérique latine le plus souvent, où sa culture massive entraîne déforestation et destruction des cultures vivrières. ”*

[www.alterenergies.org/doku.php](http://www.alterenergies.org/doku.php)

### L'HVP, QU'EST-CE QUE C'EST ?

L'huile végétale pure (HVP) est obtenue par pressage ou extraction (processus uniquement mécanique) à partir de graines ou de fruits produits par des plantes oléagineuses. Produite localement via des procédés de fabrication économes en énergie et donc en émissions de gaz à effet de serre, c'est un carburant biodégradable sans risque de pollution pour l'environnement.



# un bilan énergétique, climatique et financier déplorable

**Pour justifier le recours aux agrocarburants, la Commission européenne met en avant la réduction de la dépendance énergétique et des émissions de gaz à effet de serre (GES). Mais l'efficacité énergétique et la rentabilité des agrocarburants sont loin d'être démontrées, au Nord comme au Sud.**

## 1. DES RÉSULTATS MÉDIOGRES POUR LES AGROCARBURANTS PRODUITS EN EUROPE

De la culture des végétaux à la sortie de l'usine, la production d'agrocarburants nécessite un apport d'énergie important. L'efficacité énergétique (rapport entre l'énergie libérée par la combustion de l'agrocarburant et la quantité d'énergie primaire fossile qu'il a fallu dépenser pour le produire) de l'agroéthanol de blé est de 1,4.

En conséquence, les réductions des émissions de GES sont souvent limitées. En France, l'agroéthanol de blé permet au mieux une réduction des émissions de GES de 12 % par rapport à l'essence<sup>52</sup>. L'agrodiesel permet une réduction des émissions de 75 %. Cependant, trois facteurs diminuent considérablement l'intérêt de ces résultats :

- ◆ les valeurs sont surestimées, car elles supposent une valorisation optimale des co-produits, rarement réalisée ;
- ◆ ces chiffres ne prennent pas en compte les émissions de GES dues au changement d'affectation des sols entraîné par la production d'agrocarburants (déforestation notamment). Or cette donnée est majeure, car elle peut inverser le bilan climatique d'un agrocarburant.
- ◆ des questions se posent sur le taux de conversion de l'azote des engrais en protoxyde d'azote, qui aggraverait encore le bilan.

L'impact global est marginal dans la lutte contre l'effet de serre : le plan gouvernemental français prévoit de diminuer d'ici à 2010 les émissions des transports routiers de moins de 5 % (soit - 1,3 % seulement des émissions françaises) alors qu'elles ont augmenté de

23 % depuis 1990.

Du fait de leur médiocre efficacité énergétique, les agrocarburants ne contribueraient guère à l'indépendance énergétique de la France. La productivité nette en tonne d'équivalent pétrole par hectare est très faible : 0,46 pour l'éthanol de blé et 0,56 pour le biodiesel de colza. Pour éviter l'importation de 10 % des carburants pétroliers utilisés en 2004, il faudrait cultiver 50 % des surfaces agricoles disponibles en France ! Cet objectif est irréaliste.

## 2. DES POLITIQUES IRRESPONSABLES POUR LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT (PED)

L'Union européenne est incapable d'atteindre ses objectifs sans un impact sur sa production alimentaire et ses coûts de production sont plus élevés que ceux des PED. Elle reconnaît donc la nécessité d'importer des agrocarburants des pays du Sud. Cette politique est irresponsable, car en augmentant la demande de terres agricoles au Sud, elle favorise la destruction de puits de carbone comme les forêts, les zones humides et les prairies.

Or la déforestation est déjà responsable de 20 à 25 % des émissions mondiales de GES. En Malaisie, en Indonésie et en Colombie, les plantations de palmiers à huile font disparaître des millions d'hectares de forêt tropicale et de tourbière.

Un effet de substitution joue entre les agrocarburants produits en Europe et l'importation d'huiles produites dans les pays du Sud : la consommation européenne d'agrodiesel génère une forte augmentation de la demande d'huile de palme (produite surtout en Indonésie et en Malaisie) pour remplacer l'huile de colza " détournée " vers la production européenne d'agrocarburants.

### 3. DES COÛTS DÉRAISONNABLES

L'État subventionne lourdement les filières industrielles d'agrocarburants. Selon Énergie durable en Normandie (Eden), le coût pour l'État de la tonne de CO<sub>2</sub> évitée est extrêmement élevé : 130 euros par tonne évitée pour l'agrodiesel et 400 euros par tonne évitée pour l'agroéthanol de blé, alors qu'une tonne de carbone évitée coûte 40 euros pour l'utilisation thermique de la biomasse<sup>53</sup>, soit 3,3 à 10 fois moins cher. La biomasse peut en effet être employée plus efficacement dans des chaudières commerciales ou des systèmes de cogénération (production combinée de chaleur et d'électricité).

Une autre solution efficace (et gratuite pour l'État) serait de réduire la vitesse maximale des voitures de 10 km/h ou d'améliorer leur rendement. Ces mesures peuvent générer des bénéfices au lieu de coûter de l'argent au contribuable, l'économie en carburant étant supérieure aux coûts technologiques.

Enfin, les coûts des agrocarburants pour améliorer la sécurité de l'offre de carburants sont inabornables. La Commission européenne a estimé que la production de 10 % d'agrocarburants (l'objectif fixé) coûtera 90 milliards de dollars d'ici à 2020 et n'améliorera la sécurité de l'offre qu'à hauteur de 12 milliards. Les politiques de réduction de la demande de carburant pour les transports sont donc bien plus sûres et ont un meilleur rapport coût-efficacité.



# Une menace lourde pour l'environnement

De l'augmentation des pollutions chimiques et du risque génétique à l'appauvrissement de la biodiversité, des sols et des réserves en eau, le développement massif des agrocarburants a de graves impacts écologiques sur notre planète, au Nord comme au Sud.

## 1. L'EFFONDREMENT ACCÉLÉRÉ DE LA BIODIVERSITÉ

L'utilisation de millions d'hectares de terres agricoles pour des cultures destinées à la production d'agrocarburants a un impact désastreux sur la biodiversité, surtout dans les pays du Sud. Cet impact est à mettre au compte de trois causes :

- ◆ 1 cause directe : l'utilisation de terres non agricoles pour les agrocarburants entraîne la destruction de forêts primaires ou secondaires, notamment les zones tropicales d'Asie du Sud-Est (Indonésie) et d'Amazonie, mais également de tourbières (en Malaisie), de prairies ou de savanes (savane sèche du Cerrado au Brésil) très riches en biodiversité.
- ◆ 2 cause indirecte : les agrocarburants "consomment" des terres agricoles achetées à d'autres utilisateurs de ces terres, qui vont donc chercher de nouvelles terres et peuvent se tourner vers le défrichement ou la conversion de terres non agricoles (si les terres agricoles sont indisponibles ou trop coûteuses). Au Brésil, la canne à sucre repousse le soja vers le Nord et contribue à la destruction de la savane et de la forêt.
- ◆ 3 effet de substitution : en France, l'utilisation importante d'huile de colza pour produire des agrocarburants a fait augmenter son prix. En réaction, l'industrie agroalimentaire européenne a accru ses importations d'huile de palme indonésienne pour remplacer l'huile de colza dans son activité. Du fait d'un marché mondialisé, un agrocarburant produit au Nord peut ainsi avoir des conséquences dévastatrices au Sud.

La destruction de la biodiversité par les pays du Nord est d'autant plus contradictoire que certains de ces pays exercent une pression croissante pour la protection de la biodiversité au Sud dans le cadre de

diverses conventions internationales.

## 2. L'ACCROISSEMENT DES POLLUTIONS CHIMIQUES

Les objectifs d'incorporation des agrocarburants et les effets de coût et de rendement (la Commission européenne compte officiellement sur une augmentation des rendements pour accroître la production européenne) provoquent le recours à une agriculture industrielle intensive et à une utilisation massive d'engrais et de pesticides.

Les effets négatifs de cette pratique pour l'environnement et la santé sont aujourd'hui clairement établis :

- ◆ 1 la pollution des eaux par les nitrates provoque une eutrophisation des milieux naturels pouvant conduire à leur destruction : les nitrates permettent le développement d'algues, qui consomment la quasi-totalité de l'oxygène dissous dans l'eau, ce qui détruit les plantes et chasse les poissons. Aux États-Unis, en 2007, la pollution causée par la production intensive de maïs a créé une "zone morte" de 20 000 km<sup>2</sup> dans le golfe du Mexique ;
- ◆ 2 les pesticides menacent dangereusement les écosystèmes et la santé des agriculteurs et des consommateurs.

En France, l'Inspection générale de l'environnement et le Conseil général de l'agriculture, de l'alimentation et des espaces ruraux ont déjà conclu que le développement des agrocarburants aura des conséquences sur la qualité des eaux – déjà mauvaise – en fonction du degré d'utilisation de la jachère.

## 3. LA SURCONSOMMATION D'EAU

Au Sud comme au Nord, les millions d'hectares cultivés destinés aux agrocarburants impliquent une pression colossale supplémentaire sur les ressources en eau, notamment dans le cas où l'irrigation est pratiquée. C'est autant d'eau qui n'est plus disponible pour les milieux naturels et pour l'agriculture vivrière.

#### 4. LA DESTRUCTION DES SOLS

Désastre écologique passé sous silence, la dégradation des sols est générée par l'utilisation intensive de produits chimiques, le labour et l'usage de tracteurs lourds. Les sols contiennent 80 % de la biomasse terrestre : aucun écosystème et aucune agriculture ne peuvent survivre durablement sans eux. Dans le monde, chaque année, l'agriculture industrielle transforme l'équivalent de la moitié de la surface agricole française en désert.

#### 5. LE RISQUE GÉNÉTIQUE

Les agro-industriels mettent déjà en avant l'intérêt des organismes génétiquement modifiés (OGM) dans la production d'agrocarburants, afin de réduire la consommation en eau et d'accroître les rendements ainsi que la résistance des cultures à la sécheresse et à l'aridité. Mais jusqu'à aujourd'hui, les seuls OGM commercialisés par les agro-industriels

sont les " OGM pesticides " (résistant à un herbicide ou à un insecticide)<sup>54</sup>, qui provoquent une utilisation accrue de pesticides<sup>55</sup>. De plus, les OGM soulèvent les questions de la contamination génétique des écosystèmes, de l'absence de garantie et de contrôle quant à leur utilisation et de la dépendance accrue des agriculteurs aux cinq géants biotechnologiques (Monsanto en tête).

#### 6. L'AGGRAVATION DU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Lire fiche 11.



# Surconsommation : la responsabilité des pays riches

**Le débat sur les agrocarburants révèle l'impasse dans laquelle se trouve le modèle de surconsommation des pays riches, qui se base sur un recours massif aux énergies fossiles. Il est urgent de changer la donne.**

## L'INÉGALITÉ DE L'ACCÈS À L'ÉNERGIE

L'usage des combustibles fossiles ne bénéficie qu'à une minorité : l'Amérique du Nord absorbe 30 % des fossiles, l'Europe de l'Ouest 18 %, soit presque la moitié de la consommation mondiale pour seulement 10 % de la population de la planète. Si la consommation de la Chine et des pays émergents explose depuis peu, elle reste très inférieure à celle des pays riches : une personne sur deux a une voiture en France, une sur quatre-vingts en Chine. Les pays riches, incapables de produire toute l'énergie qu'ils consomment, la puisent chez les pays du Sud, qui en manquent souvent cruellement. Les réserves fossiles s'épuisent : sur 98 pays producteurs dans le monde, 65 % ont déjà dépassé leur seuil de production maximale. Le "pic de Hubbert", point à partir duquel la production de combustibles fossiles va décliner, sera bientôt atteint.

## LA PLANÈTE EN ALERTE ROUGE

Il reste cependant largement assez de pétrole, de gaz et surtout de charbon pour déstabiliser le climat. L'extraction croissante des pétroles "lourds" (sables bitumineux) est encore plus dévastatrice pour l'environnement. Le changement climatique frappera surtout les pays pauvres, aggravant encore les inégalités. Afin de ne pas augmenter le climat planétaire de plus de 2 °C, objectif de l'Union européenne, il est impératif de faire le choix de ne plus exploiter les réserves fossiles, ce qui implique d'investir de moins en moins dans ce secteur.

## DES GASPILLAGES COLOSSAUX

Les deux tiers de l'énergie produite sont perdus. Un yaourt aux fraises parcourt 9 000 km avant d'arriver sur notre table. Entre 1975 et 2005, la population française a augmenté de 15 %, mais les

déplacements en voiture se sont accrus de 60 %. Nous utilisons des systèmes énergétiques voraces pour nos actes quotidiens : nous vêtir, rencontrer nos ami(e)s, nous nourrir, etc. Ce modèle économique énergivore développé par les pays riches et vanté, voire imposé, internationalement ne fonctionne que si une minorité en profite : il n'est pas reproductible à l'échelle mondiale et il représente une menace majeure pour les droits élémentaires des personnes et des peuples.

## L'ENJEU DE LA SOUVERAINETÉ ÉNERGÉTIQUE

Quelque 2 à 4 milliards d'êtres humains supplémentaires peupleront la planète d'ici à 2050. Ils auront comme nous tous un droit légitime à se nourrir, s'éduquer, se loger. Pour répondre à ces besoins fondamentaux, chaque être humain doit pouvoir bénéficier d'un accès minimum à l'énergie. La souveraineté énergétique des pays pauvres implique de réduire les importations fossiles colossales des pays riches.

## DES MENACES SUR LA PAIX ET SUR LA DÉMOCRATIE

Les combustibles fossiles sont concentrés au Moyen-Orient (pétrole), en Russie (gaz), en Chine (charbon) et en Amérique du Nord (huiles lourdes). Irons-nous faire la guerre pour sécuriser notre approvisionnement en pétrole, comme l'ont fait les États-Unis en Irak ? Un tiers des guerres civiles, contre un cinquième en 1992, ont désormais lieu dans des pays producteurs de pétrole. L'énergie atomique est également un risque majeur pour la sécurité et la démocratie.

## L'aveuglement des experts officiels et des décideurs politiques

En 2007, l'Agence internationale de l'énergie estimait que la consommation mondiale de pétrole atteindrait 130 millions de barils par jour en 2030 (contre 86 aujourd'hui). En 2006, la Banque mondiale pronostiquait que le prix du baril de pétrole redescendrait à 59 dollars en 2007 pour se stabiliser vers 40 dollars en 2010. Mais il a dépassé 130 dollars dès juillet 2008, soit une erreur de la Banque mondiale d'environ 300 %. Il est urgent de remettre

*“ La logique économique en vigueur veut que la croissance illimitée de la production et de la consommation soit impérative, sans considération des bénéfices ou des préjudices pour le consommateur ou des capacités de la Terre. ”*

**Sergio Schlesinger, FASE, Brésil, partenaire de la campagne**

en cause les prévisions “ officielles ” de la production et de la consommation d’énergie, basés sur des scénarios *business as usual* très influencés par les lobbies industriels.

### **DES ALTERNATIVES NOMBREUSES ET IMMÉDIATES**

En matière d’énergie, l’aphorisme de Gandhi “ Vivre simplement pour que d’autres puissent simplement vivre ” est chaque jour davantage d’actualité. En France, l’association NegaWatt ([www.negawatt.org](http://www.negawatt.org)) démontre qu’il est possible de réduire notre consommation de 50 % et nos rejets de 75 % sans changement de qualité de vie, en se basant sur trois axes : sobriété, efficacité, caractère renouvelable. Réduire la consommation d’énergie est beaucoup plus important qu’en augmenter la production. L’élément clé, la sobriété, implique de développer dès leur conception des modèles de société les plus économes possibles en énergie. Les axes les plus prometteurs sont la rationalisation de l’utilisation

des transports (lire fiche 14), la construction d’un habitat sobre en énergie, la promotion de l’agriculture durable, la “ relocalisation ” de l’économie et la production décentralisée d’énergies renouvelables. Ce scénario, créateur de centaines de milliers d’emplois, permettrait une réduction des inégalités et des risques de conflits pour l’accès aux ressources fossiles.



# Consomm'acteurs, comment réduire votre consommation de carburant ?

**Avant d'investir dans des alternatives au pétrole, nous devons avant tout apprendre à réduire notre consommation de carburant. Cela passe par une utilisation raisonnée des transports, la promotion d'une agriculture de proximité et une production de déchets limitée. Revue de détail des gestes quotidiens du consomm'acteur.**

Les agrocarburants ont été mis en avant pour remplacer le pétrole, la principale énergie utilisée dans les transports, qui n'a pratiquement pas d'alternative pour le trafic fluvial et routier (voitures et camions) et qui n'en a aucune pour l'avion. Seuls les transports publics (train, métro) et 10 % du fret utilisent l'électricité. Les émissions massives de gaz à effet de serre des transports (secteur le plus émetteur en France avec 27 % des émissions totales), la dépendance de l'Union européenne aux importations et l'envol du prix du baril impliquent de réduire notre consommation de pétrole.

Aucune solution miracle n'existe au niveau technologique : les agrocarburants ont un bilan désastreux ; l'électricité, largement nucléaire, est marginale dans le transport routier, de même que le biogaz et le GPL ; les moteurs à hydrogène sont des prototypes controversés et hors de prix.

L'alternative la moins coûteuse, la plus rapide, la plus socialement juste et la plus écologique est donc de réduire notre consommation en limitant les transports utilisant du pétrole (voiture, camion, avion). Vous, consomm'acteurs, possédez de nombreuses pistes à suivre au niveau individuel, axés sur trois points : les transports, l'alimentation et les déchets.

## 1. TRANSPORTS : CHOISISSEZ DES TRANSPORTS DOUX OU COLLECTIFS

Connaître l'efficacité des transports en matière de consommation d'énergie permet de choisir les moins polluants.

Consommation d'énergie du transport selon l'Ademe (en grammes de CO<sub>2</sub>/passager/km)

- ◆ vélo : 1,5
- ◆ TGV : 15,2
- ◆ métro : 18,1
- ◆ voiture : 57,6

- ◆ avion : 80

L'avion est 5,2 fois plus consommateur d'énergie et polluant que le train, et la voiture 3,8 fois plus polluante que le train.

**La priorité est d'utiliser le moins possible l'avion et la voiture :**

◆ essayez d'aller moins souvent au bout du monde, mais quand vous y êtes, restez-y plus longtemps. Pour les trajets inférieurs à 1 500 km, tâchez de prendre le train (le confort du train de nuit s'améliore).

◆ 40 % de nos déplacements en voiture ne dépassent pas 4 km : pour ces petits trajets urbains, les transports doux sont les meilleurs (vélo, marche, rollers...). Dans les grandes villes, du fait des embouteillages, le vélo est plus rapide que la voiture pour les trajets allant jusqu'à 6 km !

**Si vous devez malgré tout prendre une voiture :**

◆ tentez l'"autopartage" : il se développe en France, après s'être déployé en Allemagne ;

◆ choisissez un véhicule moins polluant (de classe A : émissions inférieures à 100 g de CO<sub>2</sub>/km) : vous économiserez de l'argent à la pompe ;

◆ adoptez une "écoconduite" ! Respectez les limitations de vitesse et roulez même moins vite : passer de 90 à 120 km/h (+ 33 %) double votre consommation de carburant (+ 100 %) ;

◆ n'utilisez pas la climatisation : en ville, elle augmente votre consommation de 30 %. Garez-vous à l'ombre, mettez un pare-soleil ;

◆ entretenez votre véhicule : mal réglé, il consomme 25 % de plus (pneus insuffisamment gonflés, filtre à air bouché).

## 2. ALIMENTATION : MANGEZ LOCAL ET BIO

L'alimentation dépend de l'agriculture et des filières agroalimentaires, grandes consommatrices de transport et d'énergie (production, transformation, transport des produits). L'agriculture génère 17 % des émissions françaises de gaz à effet de serre.

**La priorité est de consommer des produits :**

◆ **locaux** (pour éviter leur transport, parfois du bout du monde) : approvisionnez-vous dans une AMAP (Association pour le maintien d'une agriculture paysanne) ;

◆ **de saison** (pour éviter les serres souvent chauffées au fioul) ;

◆ **issus de l'agriculture biologique, durable ou paysanne** (pour éviter la consommation massive d'énergie par l'agriculture intensive industrielle, via l'utilisation d'engrais, de pesticides et le machinisme agricole à outrance).

Mangez des produits frais, plus économes en énergie que les conserves et surgelés.

### **3. DÉCHETS : RÉDUISEZ L'ENVAHISSEMENT À LA SOURCE**

Chaque Français génère en moyenne 550 kg de déchets par an. Ils font 50 km en moyenne, surtout vers les décharges et les incinérateurs. La conséquence est colossale : les déchets représentent le tiers du trafic intérieur français de marchandises !

**La priorité est de limiter votre production de déchets :**

◆ en évitant d'acheter des produits

“ suremballés ” et en préférant des fruits et légumes du marché, des produits en vrac ou à la coupe ;

◆ en prenant pour vos courses un sac réutilisable plutôt qu'un des neuf milliards de sacs plastiques distribués chaque année en France aux caisses des grandes surfaces ;

◆ en évitant les produits jetables et les produits en petites doses (les contenants plus grands génèrent moins de déchets par unité) ;

◆ en consommant de l'eau du robinet plutôt que de l'eau en bouteille.

#### **Réutilisez et récupérez au lieu d'acheter**

Le tri des déchets (pour le recyclage) permet d'économiser de l'énergie et des matières premières.



# Glossaire et notes

## GLOSSAIRE

### **Bilan énergétique**

Rapport entre la quantité d'énergie qu'une unité d'agrocarburant contient et la quantité d'énergie fossile nécessaire pour sa production "de la graine à la pompe". Le bilan est variable selon les cultures et les conditions : très faible pour les cultures annuelles mécanisées (autour de 1,2 pour la betterave française) à très positif pour les cultures pérennes manuelles (jusqu'à 8 pour la canne à sucre brésilienne).

### **Bilan carbone**

Rapport entre la quantité de carbone économisée par la substitution d'agrocarburants aux énergies fossiles, et la quantité de carbone dégagée par l'ensemble du processus de production. Le bilan carbone prend donc en compte les émissions dues à la mécanisation agricole, à la fabrication d'engrais, à la transformation industrielle, au transport, aux nouvelles mises en culture du sol et à la destruction de forêt.

### **Transfert d'usage**

Désigne le changement d'affectation des sols, lorsque des terres en jachère ou des zones de forêts sont converties en zones cultivables destinées à la production d'agrocarburants.

### **Effet de déplacement** (ou "effet domino")

Désigne le déplacement géographique des pratiques agricoles existantes pour laisser la place

aux cultures destinées aux agrocarburants. Au Brésil par exemple, la progression des surfaces de canne à sucre sur les prairies repousse les cultures de soja ou les zones d'élevage vers la forêt amazonienne, contribuant à sa déforestation.

### **Agrocarburants de deuxième génération**

Agrocarburants fabriqués avec des plantes ou des parties non alimentaires de plantes, telles que les algues ou la lignine. Outre que ces procédés de fabrication ne parviendront pas à un stade industriel avant une décennie au moins, ils ne changent en rien la logique de profit poussant à la mise en place de monocultures à grande échelle, consommatrices de terres, d'eau et d'intrants, et entrant en compétition avec les cultures vivrières. Leur promotion sert surtout aujourd'hui à justifier les investissements dans la première génération.

### **Diester**

Nom donné à l'agrodiesel produit en France et destiné à être mélangé au diesel traditionnel. Sa fabrication résulte de la réaction entre une huile végétale semi-raffinée et un alcool.

### **Superéthanol E85**

Nom du carburant à base d'éthanol aujourd'hui commercialisé en France. Il est composé de 85 % d'agroéthanol mélangé à de l'essence traditionnelle. Il permet de remplir les réservoirs des véhicules "flex-fuel", qui fonctionnent indifféremment à l'essence et au superéthanol.

## NOTES

<sup>1</sup> *Évaluation économique des politiques de soutien aux biocarburants*, OCDE, 2008, sur la base de F.O. Licht, 2007.

<sup>2</sup> *Panorama 2007, les biocarburants dans le monde*, IFP.

<sup>3</sup> Projet de directive sur les énergies renouvelables du 23 janvier 2008.

<sup>4</sup> Jacques Diouf, directeur général de l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), juillet 2007.

<sup>5</sup> Jean Ziegler, ancien rapporteur spécial des Nations unies pour le droit à l'alimentation, 2008.

<sup>6</sup> Euroobserver, 2007.

<sup>7</sup> Euroobserver, 2007.

<sup>8</sup> *Biocarburants 2010, quelles utilisations des terres en France ?*, ONIGC, 2007.

<sup>9</sup> *Panorama 2007, les biocarburants dans le monde*, IFP.

<sup>10</sup> *Une autre vérité qui dérange*, Oxfam International, 2008.

<sup>11</sup> *Une autre vérité qui dérange*, Oxfam International, 2008.

<sup>12</sup> Forum permanent des Nations unies sur les questions indigènes, 2008.

<sup>13</sup> <http://www.fao.org/bioenergy/47281/fr/>, FAO, 2008.

<sup>14</sup> *Une autre vérité qui dérange*, Oxfam International, 2008.

<sup>15</sup> <http://www.euractiv.com/fr/transport/biocarburants-transports/article-152943>.

<sup>16</sup> Le Centre commun de recherche estime que 26 % environ de la demande d'agrocultures de l'Union européenne en 2020 sera satisfaite par les huiles alimentaires produites au niveau national et détournées vers le biodiesel. Il fait remarquer que ces huiles devront être remplacées par des importations. Si l'on suppose une consommation totale de biodiesel de 20,6 milliards de litres en 2020, cela suggère un " trou " de 5,4 milliards de litres.

<sup>17</sup> <http://www.euractiv.com/fr/commerce/biocarburants-commerce-durabilite/article-171967>.

<sup>18</sup> Le chiffre réel est susceptible d'être supérieur, car les estimations de la Commission supposent que près de 28 % de la demande d'agrodiesel sera satisfaite par des technologies de deuxième génération, pour l'instant inexistantes. Le CCR (2007) estime que, sans prendre en compte la deuxième génération, la demande d'agrodiesel de l'Union européenne sera liée à presque un cinquième de la production d'huile végétale mondiale en 2020.

<sup>19</sup> Les importations estimées d'huiles végétales pour les 27 pays de l'UE étaient de 9,1 millions de tonnes en 2007 – soit environ 9,8 milliards de litres. Cf. " EU Potentials for Biomass – Will the Targets Be Achieved ? ", W. Schulz-Greve, présentation à Kraftstoffe der Zukunft, Berlin, 26-27 novembre 2007.

<sup>20</sup> Malgré le caractère fortement incitatif de ces aides, en 2005, la France n'a dépassé que de très peu 1 %, alors que l'objectif d'incorporation fixé par le Conseil et le Parlement européens est de 5,75 % en 2010, malgré une production de 500 000 tonnes d'agrocultures (400 000 tonnes d'agrodiesel et 100 000 tonnes d'agroéthanol) incorporées aux 40 millions de tonnes de carburant consommées dans les transports.

<sup>21</sup> *Rising Food Prices: Policy Options and World Bank Response*, Banque mondiale, 2008.

<sup>22</sup> *Rising Food Prices: Causes and Consequences*, OCDE, document préparé pour la DAC High Level Meeting, 20-21 mai 2008.

<sup>23</sup> *Food and Fuel Prices*, FMI, 2008. Quant à la Banque mondiale, elle estime à 75 % la part des agrocultures dans les causes de la hausse des prix mondiaux.

<sup>24</sup> Euroobserver, 2007.

<sup>25</sup> Le FMI estime que les agrocultures contribuent à hauteur de 22 % à la hausse du riz.

<sup>26</sup> Programme alimentaire mondial des Nations unies.

<sup>27</sup> *Rapport mondial sur le développement humain*, PNUD, 2007.

<sup>28</sup> *Une autre vérité qui dérange*, Oxfam International, 2008.

<sup>29</sup> *Renewables in Global Energy Supply, An IEA Fact Sheet*, AIE, 2007.

<sup>30</sup> " How Biofuels Could Starve the Poor ", C. Runge et B. Senauer, *Foreign Affairs*, mai-juin 2007.

<sup>31</sup> [http://www.cirad.fr/fr/web\\_savoir/curieux/brochures/agriculture\\_familiale/2-3.pdf](http://www.cirad.fr/fr/web_savoir/curieux/brochures/agriculture_familiale/2-3.pdf), Cirad, 2005.

<sup>32</sup> Forum permanent des Nations unies sur les questions indigènes, 2008.

<sup>33</sup> *Une autre vérité qui dérange*, Oxfam International, 2008.

<sup>34</sup> *Une autre vérité qui dérange*, Oxfam International, 2008 ; Institut international de recherche sur les politiques alimentaires (IFPRI).

<sup>35</sup> *Une autre vérité qui dérange*, Oxfam International, 2008 ; Hebebrand et Laney, 2007 ; Kutas *et al.*, 2007).

<sup>36</sup> Rapport des trois grands corps d'ingénieurs français (Ponts et Chaussées, Mines, Eaux et Forêts).

<sup>37</sup> Initiative mondiale sur les subventions de l'Institut international pour le développement durable.

<sup>38</sup> <http://www.responsiblesoy.org/>.

<sup>39</sup> <http://www.rspo.org/>.

<sup>40</sup> <http://www.bettersugarcane.org/>.

<sup>41</sup> Par exemple, aucun représentant des cultivateurs de canne à sucre ou syndicat de travailleurs d'Amérique du Sud n'est membre de la Better Sugar Initiative, créée par le WWF et des multinationales comme Coca-Cola, Tate & Lyle ou Cargill.

<sup>42</sup> <http://www.lasojamata.org/node/110/> (coalition d'ONG contre la Table ronde sur le soja responsable).

<sup>43</sup> *Sustainability as a Smokescreen, The Inadequacy of Certifying Fuels and Feeds*, Les Amis de la Terre Europe, avril 2008.

<sup>44</sup> Émilie Pons, auteur de l'essai : *L'utilisation des normes à des fins environnementales et sociales : le cas des agrocarburants*, juin 2008, est assistante de recherche au Groupe d'économie mondiale à l'Institut d'études politiques de Paris.

<sup>45</sup> Un gallon équivaut à 3,78 litres.

<sup>46</sup> En 2006, on estime que les États-Unis ont dépensé 465 millions de dollars en subventions fédérales, projets de démonstration et recherche et développement pour l'éthanol, pour un plan de soutien total de 5,1 à 6,8 milliards de dollars. Cf. D. Koplow, 2007, *op.cit.* En 2006, l'Union européenne a dépensé 91 millions d'euros en recherche et développement sur les agrocarburants, pour un soutien total de 3,7 milliards d'euros. Cf. Kutas *et al.*

<sup>47</sup> La Plate-forme technologique européenne sur les agrocarburants, très dominée par les compagnies des secteurs énergétique, automobile et biotechnologique, a proposé une cible pour les agrocarburants de 25 % d'ici à 2030.

<sup>48</sup> <http://www.un.org/News/fr-press/docs/2006/ENVDEV888.doc.htm>.

<sup>49</sup> *Une autre vérité qui dérange*, Oxfam International, 2008

<sup>50</sup> Le prix d'un litre de pétrole lampant pour une semaine d'éclairage domestique coûte actuellement 1,70 euro dans des villages du sud du Bénin où le revenu mensuel par ménage ne dépasse pas 30 euros.

<sup>51</sup> Pour plus d'informations, voir le site des Nations unies : [www.un.org/french/millenniumgoals/goal\\_7.htm](http://www.un.org/french/millenniumgoals/goal_7.htm).

<sup>52</sup> Étude Énergie durable en Normandie (Eden), 2006, [www.espoir-rural.fr/nos-partenaires/energies-durables-en-normandie/agro-carburants-synthese.html](http://www.espoir-rural.fr/nos-partenaires/energies-durables-en-normandie/agro-carburants-synthese.html).

<sup>53</sup> Aux États-Unis, dans le cadre du plan éthanol de maïs, la tonne d'agrocarburant coûte 500 dollars à la collectivité.

<sup>54</sup> *Qui tire profit des cultures d'OGM ? L'usage accru de pesticides*, Les Amis de la Terre Europe, janvier 2008.

<sup>55</sup> Center for Food Safety, 2007 (étude menée sur le soja, le maïs et le coton aux États-Unis, qui représentent plus de 50 % des cultures mondiales d'OGM).

---