

Les associations cosignataires formulent les recommandations politiques suivantes.

Concernant la proposition ILUC de la Commission européenne :

1. Inclure les facteurs ILUC spécifiques, non seulement dans le rapportage, mais aussi dans la comptabilisation de l'atteinte des objectifs des directives RED et FQD. C'est le seul moyen d'aligner la législation européenne sur une approche scientifique des ILUC. Il est indispensable d'envoyer un signal clair sur le fait que la politique européenne vise à s'aligner sur les connaissances scientifiques. Sans cela, les agrocarburants contribueront globalement au réchauffement climatique, comme la Commission le reconnaît elle-même.
2. Renforcer le seuil de 5% d'agrocarburants qui entrent en concurrence avec l'alimentation : d'une part en y incluant tous les agrocarburants produits sur des terres agricoles (y compris ceux qui ne sont pas directement issus de la transformation de plantes alimentaires, comme le miscanthus ou le peuplier par exemple), d'autre part en excluant de tout soutien public les agrocarburants qui dépasseraient ce seuil. Par ailleurs, ce seuil de 5% devrait évoluer progressivement à la baisse. Il faut noter que si cette approche ne répond pas directement à la question des ILUC, elle est néanmoins nécessaire pour faire face à des obligations plus larges en matière de cohérence des politiques et de droits humains, en ce compris les prescriptions prévues par les directives RED et FQD¹.
3. Renforcer les seuils de réduction de GES : la proposition actuelle affaiblit l'ambition puisque le seuil de 50% de réduction des GES pour les installations existantes ne s'appliquerait plus en 2017, mais en 2018. Ce relâchement est inacceptable : devant la piètre performance des agrocarburants actuels, il faudrait au contraire anticiper l'application du seuil de 50% et envisager au plus tôt l'application d'un seuil de 60% pour les installations existantes. Pour les nouvelles installations, il ne faut pas attendre juillet 2014 pour mettre en œuvre le seuil de 60% de réduction de GES. Tous les investissements décidés ou mis en œuvre après le 1er janvier 2013 devraient respecter d'office ce seuil de 60% de réduction.
4. Adopter une approche prudente avec les 2e et 3e générations afin ne pas reproduire les mêmes erreurs. En effet d'un côté, une partie des agrocarburants de 2e génération nécessitent également des terres arables (et auront donc des effets négatifs similaires à ceux de 1e génération). D'un autre côté, les biocarburants de 2e génération utilisent des matières premières (résidus, déchets, sous-produits) dont une bonne part ont déjà une fonction économique et/ou écologique, et dont le détournement entraînera donc également des effets indirects préjudiciables. Dans le respect de ses obligations, l'Union européenne se doit de conduire des études préliminaires d'impacts prenant également en considération les droits de l'Homme, avant de légiférer en la matière.

1 Ces directives prévoient toutes deux la prise en compte des problématiques liées à l'alimentation, à l'accès à la terre, au droit du travail, et au développement : « *The Commission shall, every two years, report to the European Parliament and the Council on the impact on social sustainability in the Community and in third countries of increased demand for biofuel, on the impact of Community biofuel policy on the availability of foodstuffs at affordable prices, in particular for people living in developing countries, and on wider development issues. Reports shall address the respect of land use rights. (...) The first report shall be submitted in 2012. The Commission shall, if appropriate, propose corrective action, in particular if evidence shows that biofuel production has a significant impact on food prices.* » (Dir 2009/30/CE, article 7ter 7)

5. Élargir la gamme des outils permettant de satisfaire aux objectifs européens en matière de transport durable. Une politique centrée sur une limitation absolue des émissions de polluants dans le transport (CO2 et autres) aurait l'avantage de permettre le déploiement de mesures ciblant : 1) la maîtrise de la demande de transport ; 2) le report modal vers les modes de transports les moins polluants et les plus efficaces (train, bus, vélo, car-sharing, etc.) ; 3) la diminution de la consommation énergétique des véhicules ; 4) la diminution de l'intensité carbone des carburants. Les deux premières de ces priorités ne sont pas suffisamment prises en compte par la politique européenne actuelle en matière de mobilité durable.

Concernant la politique belge :

1. Traduire les propositions positives de la CE dans la politique nationale : mettre en place dès maintenant un plafonnement national pour empêcher toute augmentation du recours aux agrocarburants qui entrent en concurrence avec l'alimentation. La révision prochaine des quotas obligatoires d'incorporation (loi de 2009) est une opportunité pour concrétiser cette évolution.
2. Adapter le système des accises pour financer une politique de mobilité durable. Le système actuel dans lequel un renchérissement des accises sur le diesel et l'essence permet de soutenir fiscalement les agrocarburants (défiscalisation) doit être adapté : il n'est pas pertinent de soutenir ainsi des agrocarburants qui s'avèrent non durables. Cependant les 200 millions d'euros dégagés annuellement par ce mécanisme pourraient être investis plus utilement dans d'autres politiques, notamment dans des mesures visant : 1) la maîtrise de la demande de transport ; 2) le report modal vers les modes de transports les moins polluants et les plus efficaces (train, bus, vélo, car-sharing, etc.). En particulier, le financement d'un service public ferroviaire moderne, performant et capable d'absorber une demande croissante dans un contexte de report modal est un défi qui nécessite de la part des pouvoirs publics une forte capacité d'anticipation, et des moyens conséquents.

Organisations et personnes de contact :

- 11.11.11 (Jan Van de Poel)
- Centre Tricontinental (François Polet)
- CNCN-11.11.11 (Stéphane Desgain)
- FIAN (Florence Kroff)
- Greenpeace Belgique (Jonas Hulsens)
- Inter-Environnement Wallonie (Noé Lecocq)
- Oxfam-en-Belgique (Stephane Parmentier)
- Pesticides Action Network (Betty Beys)