

# L'Europe laissera-t-elle les agrocarburants nuire au climat ?

le soir mercredi 02 mai 2012, 13:52

François Polet, Centre Tricontinental Noé Lecocq, Inter-Environnement Wallonie Stéphane Desgain, CNCND Stéphane Parmentier, Oxfam-Solidarité Florence Kroff, FIAN Belgium Betty Beys, Pesticide Action Network

**L**UC : quatre lettres qui font trembler le secteur des agrocarburants et les politiques qui portent (à bout de bras) son développement depuis quelques années. ILUC pour « Indirect Land Use Change » ou « Changement d'affectation des sols indirect ». En clair : si un pays redirige une partie de sa production agricole vers la production d'agrocarburants, il y a nécessairement une demande alimentaire qui n'est plus satisfaite et donc des milieux naturels qui doivent être mis en culture « quelque part » pour la satisfaire. Illustration : la canalisation de la majorité de l'huile végétale européenne vers les usines de biodiesel oblige l'industrie agroalimentaire à se reporter sur des huiles (palme, soja) dont l'expansion est le principal facteur de déforestation en Amérique du Sud et en Asie du Sud-Est. Ce jeu de cause à effet relativement logique n'a pas été pris en compte par les autorités européennes lors de l'adoption en 2009 de la directive « énergies renouvelables », qui invite notamment les Etats membres à incorporer 10 % d'énergies renouvelables (dans la pratique essentiellement des agrocarburants) dans leur carburant de transport en 2020. Une omission lourde de conséquences, car si l'on comptabilise le déstockage massif de gaz à effet de serre lié à la mise en culture de milieux naturels provoquée « indirectement » (mais réellement !) par les agrocarburants, le bilan carbone de ces derniers s'en trouve fortement alourdi. Au point de devenir négatif pour les filières biodiesel. En d'autres termes, rouler au biodiesel serait plus polluant que de rouler au diesel !

Bien sûr la consommation à grande échelle d'agrocarburants est l'objet d'autres griefs, dont on pourrait penser qu'ils devraient « suffire » à remettre en cause cette politique. Des institutions aussi peu suspectes de radicalité environnementale ou sociale que la Banque mondiale, la FAO et l'OCDE ont clairement indiqué qu'elle était une source majeure de volatilité des prix agricoles et d'insécurité alimentaire à l'échelle mondiale. Et l'inquiétant phénomène d'accaparement des terres au Sud – le rachat massif de terres par des investisseurs internationaux – est indiscutablement lié aux perspectives d'approvisionnement du marché européen des agrocarburants. Sans parler du coût exorbitant des politiques de soutien public à ces filières : non compétitives face au pétrole, elles sont de plus inefficaces en comparaison des politiques visant à maîtriser la demande d'énergie.

Mais contrairement à l'ILUC, ces « externalités » problématiques ne touchent pas au fondement d'une politique européenne bâtie pour répondre au double défi énergétique et climatique (« on ne sauve pas le climat sans casser des œufs... »).

Après de longs mois de tergiversations, les commissaires européens devraient se rencontrer ce 2 mai pour décider enfin de la manière de traiter l'épineuse question de l'ILUC... Il est difficile de savoir ce qui ressortira de cette réunion, tant le processus politique est, sur cette question, soumis à de fortes pressions. Dès le départ, les lobbies agricoles, agro-industriels et automobiles ont fait « front commun » pour bétonner l'engagement européen à recourir massivement aux agrocarburants, les uns y voyant un nouveau débouché, les autres une façon d'échapper à des obligations environnementales trop fortes sur les véhicules eux-mêmes. A l'opposé même du principe de précaution, les objectifs ont été définis avec, pour seul garde-fou, l'obligation pour la Commission d'évaluer les conséquences et d'adapter éventuellement la politique, a posteriori.

Ce qu'elle semble aujourd'hui avoir le plus grand mal à faire.

Malgré la convergence des études (dont celles commanditées par la Commission elle-même...) mettant en évidence les effets néfastes de cette politique, l'appel de nombreux scientifiques, ONG et agences internationales à en tenir compte, les responsables politiques semblent paralysés. Le coût environnemental est évidemment mis en balance avec le coût politique inévitable d'un tel revirement. Car les enjeux industriels et financiers sont lourds et les réseaux d'influence bien implantés, comme en témoigne le récent scandale impliquant Josep Borrell, ex-président du Parlement européen, aujourd'hui grassement rémunéré par une société productrice d'agrocarburants.

Dans une lettre ouverte, huit ONG belges ont récemment demandé au Commissaire Karel De Gucht de soutenir la mise en place d'un comptage spécifique des émissions de CO2 liées à l'ILUC et, plus largement, de revoir la politique européenne de promotion des agrocarburants pour tenir compte de son impact sur les prix alimentaires et l'accaparement des sols. Les cosignataires appellent une nouvelle fois le commissaire belge à abandonner la langue de bois et à prendre pleinement ses responsabilités.

C'est la crédibilité politique de la Commission – sa capacité à se défaire des intérêts particuliers pour assurer sa mission au service de l'intérêt général – qui est en jeu.