

Aliments ou carburants ?

Résumé pour le Management

La substitution de 5,75% de carburants traditionnels par des biocarburants d'ici à 2010 est déjà obligatoire. La commission européenne prévoit d'élever ce taux à 10% pour 2020, l'intention étant de contribuer à réduire les conséquences négatives des carburants traditionnels pour le climat. Cependant une analyse des ramifications des conséquences de la production des biocarburants de 1^{ère} génération (Biodiesel et Bioéthanol) montre qu'ils induisent largement plus de problèmes qu'ils n'en résolvent.

1. Emissions de gaz à effet de serre additionnels compensés en partie seulement après plusieurs siècles

Les économies d'émissions de dioxyde de carbone (CO₂) de véhicules qui résultent du remplacement de diesel par le biodiesel induisent de nouvelles émissions autrement plus élevées pendant leur production. Elles résultent de la libération de CO₂ suite au déboisement en particulier dans les régions induit pour subvenir à l'accroissement massif de la demande d'huiles végétales. Elles n'entrent pas en ligne de compte dans le monitoring de la Commission. Pourtant il est connu depuis longtemps que les changements de forme d'utilisation des sols, l'incinération de biomasse et leur non-renouvellement sont responsables de 20 à 30% des émissions globales de CO₂.

D'ici à ce que la contribution du biodiesel obtenu après conversion de forêts tropicales en surfaces agricoles soient compensées par les émissions économisées au pot d'échappement, il peut se passer jusqu'à plusieurs décennies ou siècles en fonction des huiles utilisées.

2. Les économies de CO₂ sont moindres qu'en apparence

Si, comme prévu d'ici à 2010, le diesel est remplacé par du biodiesel à raison de 5,75%, la quantité de dioxyde de carbone fossile effectivement économisée ne dépassera pas 3,5 % si on fait abstraction des effets de la déforestation mais prend en compte les émissions qui résultent de la production agricole et de la transformation des huiles végétales en biodiesel. Vu qu'à l'avenir 80% du besoin d'énergie primaire – dont les carburants ne représentent qu'une partie - continuera d'être approvisionné par des combustibles fossiles, le bilan s'aggrave encore car le taux de substitution tombe à moins de 1,5%. Si on prend en compte le fait que le besoin d'énergie primaire global va probablement augmenter de 14% et le besoin en énergie pour les transports de 25% entre 2005 et 2030, il est vite clair qu'aucune réduction n'a lieu et que le freinage de l'augmentation d'émissions de gaz à effet de serre est négligeable.

3. Plus de surfaces nécessaires que disponibles

Les surfaces disponibles en Europe pour la production de biomasse pour la production d'énergie ne dépasseront pas 15 millions d'hectares en 2010 et 22 millions en 2020. Pour le remplacement de 10 % de l'essence et du diesel par des biocarburants de 1^{ère} génération, une surface agricole de 31,4 millions d'hectares sera nécessaire, ce qui représente en gros une fois et demie la surface maximale disponible à ce moment là.

4. Détérioration dramatique de l'approvisionnement en produits alimentaires

Environ 15% de la population mondiale est mal nourrie de manière chronique. L'objectif énoncé en 1996 par le Sommet Mondial de l'Alimentation de diviser ce nombre par deux d'ici à 2015 sera difficilement atteignable. Pour approvisionner une population de 8,2 Mrd en 2030 avec suffisamment d'énergie alimentaire, une augmentation de 37% soit de la surface agricole mondiale soit de la productivité serait nécessaire.

La concurrence qui s'établit maintenant entre la production de nourriture et la production d'énergie pour l'utilisation des sols et des fruits de la production agricole va massivement à contre courant d'un



approvisionnement suffisant en nourriture sans pour autant apporter de progrès significatifs pour le climat si tant est qu'il en soit. Si la production mondiale actuelle d'huile végétales, de céréales et de sucre en venait à être complètement détournée vers la production de biocarburants, c'est au grand maximum un tiers du besoin mondial en carburants pour le transport qui serait substituable. La production de biocarburants de la 1^{ère} génération va aggraver l'insécurité globale de l'approvisionnement en nourriture.

5. Les biocarburants aggravent la pauvreté

Le prix des productions agricoles utilisées pour la production de biocarburants ont globalement largement augmenté ces dernières années. Il est attendu qu'ils vont continuer d'augmenter de 50 à 80% dans les années qui viennent et se maintenir à un haut niveau à l'avenir. Cependant, plus de 1,5 Mrd d'êtres humains disposent aujourd'hui d'au plus 1 dollar par jour pour subvenir à leurs besoins et la moitié est allouée à l'approvisionnement en nourriture. La conséquence logique est que la nourriture sera de moins en moins abordable pour une part de plus en plus grande de la population dans les pays tant en voie de développement que développés.

6. Dégradation croissante des sols

Dans une étude sur le potentiel de productions agricoles à des fins énergétiques, l'Agence Européenne pour l'Environnement (AEE) compare différentes productions quant à leurs impacts les sols et l'environnement (érosion et compaction des sols, potentiel de contamination des sources avec des engrais et des pesticides et la demande en eau). L'AEE conclut que les plantes les plus à même d'être utilisées pour produire des biocarburants de 1^{ère} génération (colza, maïs et betteraves à sucre) sont exactement celles qui demandent le plus au sols.

7. Perte accélérée de biodiversité

Selon des études des Nations Unies, il est inéluctable que la production de matières premières à des fins énergétiques conduise à une diminution de la biodiversité. Les biocarburants de 1^{ère} génération induisent l'extension des monocultures, l'utilisation intensifiée de pesticides et contribuent également à une perte de biodiversité suite à la conversion de forêts tropicales en terrains agricoles.

8. Consommation accélérée de ressources limitées

Les monocultures et les sols instables sont étroitement associés à l'utilisation d'agents fertilisants. Les engrais phosphatés jouent un rôle particulier ici. Pour leur production seulement 15% des gisements connus sont adaptés parce que pauvres en métaux lourds. Si la dynamique de leur utilisation est maintenue ou intensifiée, ces réserves seront épuisées dans moins de 20 ans.

9. Les biocarburants de 1^{ère} Génération ne sont pas une option économique pour une réduction d'émissions de CO₂

Des études sur l'impact économique des biocarburants de 1^{ère} génération montrent qu'il est beaucoup moins onéreux de diminuer les émissions de gaz à effet de serre par l'utilisation de voies qui mettent les plantes complètes à profit et par une utilisation directe de l'énergie solaire et éolienne dans les régions adaptées. Dans l'état actuel des choses, les méthodes de loin les plus économiques sont une augmentation de l'efficacité des centrales à charbon et à gaz naturel et des économies d'énergies dans le transport et l'habitat.

Hamburg, le 20 mai 2007

Indication: Informations complémentaires dans l'étude d'EPEA „Aliments ou carburants ?“ disponible en anglais et en allemand sur le site d'EPEA <http://www.epea.com/newsandpress.htm>.

Diffusion autorisée et encouragée.