© greenpeace John Novis

CONDUITE A RISQUES

L'impact des plans européens en matière d'agrocarburants sur les émissions de CO2 et les terres

Résumé

Ce nouveau rapport analyse l'impact potentiel de la consommation d'agrocarburants en Europe d'ici 2020, en termes d'utilisation des terres et d'émissions de gaz à effet de serre (GES), tel que prévu dans les Plans d'Actions Nationaux (PAN) récemment publiés par les 23 Etats membres [1]. Ce rapport contient des analyses concernant le niveau et l'impact du «changement d'affectation des sols indirect» (CASI) résultant de l'utilisation des agrocarburants.

Il s'agit de l'étude la plus complète à ce jour permettant de quantifier ces effets. Les études précédentes n'étaient pas fondées sur des projections à partir des PAN européens et dans la plupart des cas excluaient les impacts du CASI. La publication de cette étude arrive à point nommé, alors que la Commission européenne doit publier d'ici la fin de cette année un rapport sur la manière d'aborder et de réduire les émissions de GES et le CASI induits par la consommation européenne d'agrocarburants [2].

L'étude révèle que les plans des Etats membres de l'UE en matière d'agrocarburants se traduira par la conversion d'un maximum de 69.000 kilomètres carrés (km2) de terres à usage agricole. Cette situation pourrait mettre directement en danger des forêts, des écosystèmes naturels, et des communautés pauvres des pays du Sud. La conversion des terres à une telle échelle entrainera une émission massive de carbone séquestré par la végétation et les sols, faisant de la production d'agrocarburants un danger plus important pour le climat que les combustibles fossiles qu'ils sont censés remplacer.

PRINCIPALES CONCLUSIONS

- Les plans nationaux européens prévoient une augmentation significative de la consommation d'agrocarburants. En 2020, les agrocarburants constitueront 9,5% de l'énergie totale consommée dans les transports. 92% de ces carburants sont issus de cultures vivrières (comme les graines oléagineuses, l'huile de palme, la canne à sucre, le sucre de betterave, le blé).
- Il faudra, pour atteindre ces objectifs, recourir à une expansion des terres agricoles cultivées dans le monde, ainsi qu'à une conversion des forêts, des prairies et des tourbières en terres cultivées. Jusqu'à 69 000 km2 devraient être requis - une zone équivalente à plus de deux fois la taille de la Belgique.
- Le volume net des gaz à effet de serre émis par les agrocarburants consommés au niveau européen pourrait être de 56 millions de tonnes de CO2 supplémentaires par an, soit l'équivalent de 12 à 26 millions de voitures supplémentaires sur les routes européennes d'ici 2020. Cela signifie que, si le CASI est pris en compte à un niveau réaliste, les agrocarburants supplémentaires qui entreront sur le marché de l'UE auront un impact de 81% à 167 % plus néfaste pour le climat que les combustibles fossiles qu'ils sont censés remplacer. Alors que la directive européenne sur les énergies renouvelables requiert que leur impact en matière d'émissions de GES soit de 35 à 50% moins élevé que les carburants fossiles.

Méthodologie

Le rapport fonde ses estimations sur:

- Les plans de consommation d'agrocarburants dans les transports et de consommation de bioliquides (pour la production d'électricité et chauffage) fournis par les PAN récemment publiés par les 23 États membres;
- Les études récentes de la Commission européenne sur le CASI - en particulier celles du Joint Research Center (JRC) de la Commission européenne - qui modélisent les émissions de GES et le CASI associés à l'utilisation des agrocarburants;
- Les données du Groupe intergouvernemental sur l'évolution du Climat (GIEC) relatives aux émissions de GES induite par le CASI.
- Il ne contient pas d'analyse relative aux déchets ou autres agrocarburants produits à partir de cultures non-alimentaires (qui peuvent également entrainer un CASI).

Les agrocarburants et la politique climatique de l'UE

Les agrocarburants constituent un pilier important de la politique climatique de l'UE. Conformément à la Directive sur les énergies renouvelables (RED), les États membres sont tenus de consommer 10% d'énergie renouvelables dans le secteur des transports d'ici à 2020. Les États membres étaient tenus de soumettre leurs PAN indiquant comment ils comptent atteindre cet objectif avant fin juin 2010 [3].

La directive RED mentionne des «critères de durabilité » relatifs aux émissions dues aux changements d'affectation des sols (CAS) directement liés aux agrocarburants, et stipule que les Etats membres sont tenus de favoriser la production d'agrocarburants qui permettent de diminuer au maximum les émissions de GES. Toutefois, cette directive ne permet pas à l'heure actuelle d'évaluer les changements d'affectation des sols indirects. Elle prévoit cependant que la Commission européenne doit publier d'ici au 31 Décembre 2010 un rapport sur les effets du CASI et les moyens de les atténuer.

Qu'est-ce que le changement d'affectation des sols indirects?

La production d'agrocarburants peut entrainer des déforestations et la conversion de terres supplémentaires, y compris de terres abritant des écosystèmes fragiles. Lorsque des terres agricoles existantes sont converties pour la production d'agrocarburants, la nourriture qu'elle permettaient de produire doit être cultivée sur d'autres terres, afin de répondre à la demande toujours croissante de matières destinées à l'alimentation humaine et animale - souvent au détriment des forêts, prairies, tourbières, zones humides, et autres écosystèmes riches en carbone. Cela entraine une augmentation substantielle des émissions de GES par les sols utilisés et la végétation détruite.

En plus d'augmenter de manière significative les niveaux d'émissions de GES, le CASI a des effets dévastateurs sur la sécurité alimentaire, les droits fonciers et les conditions de vie des populations vivant sur les terres utilisées, ainsi que sur la biodiversité au niveau mondial. Ces effets n'ont cependant pas été quantifiés dans ce rapport. [4]

"Les changements d'affectation des sols indirects induits par les agrocarburants peuvent potentiellement donner lieu à des émissions de gaz à effet de serre annulant les économies d'émissions que ces carburants devaient permettre "

(Joint Research Centre of the European Commission (JRC), 2008)

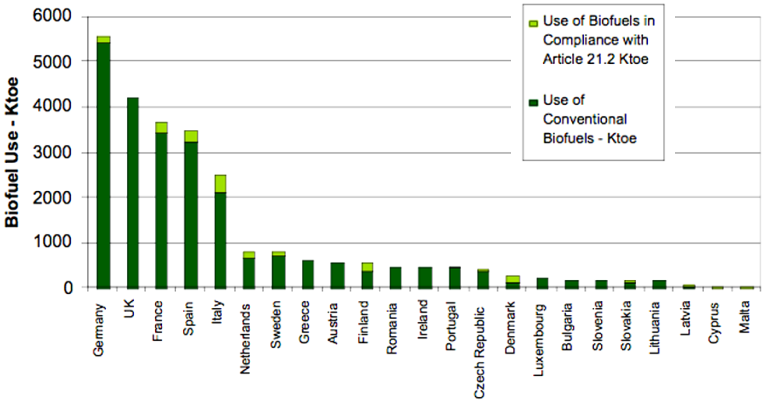
Les résultats

L'analyse de l'IEEP des PAN montre que :

Utilisation des agrocarburants:

- la consommation d'agrocarburants à base de matière première alimentaire sera de 24,3 millions de tonnes équivalent pétrole (ktep), répartis en 72% de biodiesel et 28% de bioéthanol.
- 9,5% de l'énergie utilisée dans le secteur des transports proviendra des agrocarburants en 2020 et 92% de cette consommation proviendra de matières premières alimentaires.
- L'Allemagne sera le plus grand consommateur d'agrocarburants en 2020 et le Royaume-Uni sera le principal responsable de l'augmentation de la consommation d'agrocarburants d'ici à 2020.
- Le Royaume-Uni, l'Espagne, l'Allemagne, l'Italie et la France seront responsables de 72% de l'augmentation de la consommation d'agrocarburants entre 2008 et 2020.
- En plus des agrocarburants dans les transports, 8 des 23 Etats membres prévoient de consommer des bioliquides pour le chauffage et la production d'électricité. Cela sollicitera les mêmes matières premières que pour les agrocarburants - avec un supplément de 4,4 millions de TEP de combustibles de première génération.

Consommation d'agrocarburants par État membre en 2020 sur la base des chiffres fournis dans les PAN – Volume de consommation total des agrocarburants de 1e et de 2e génération (ktep = kilotonnes équivalent pétrole):



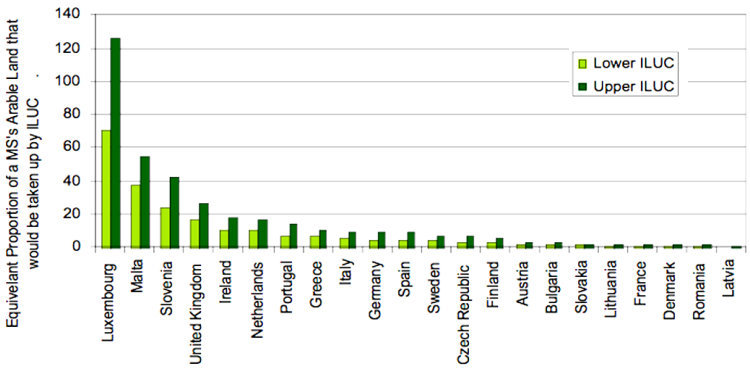
Dépendance envers les importations:

- En moyenne, les 23 États membres prévoient l'importation de 50% de bioéthanol et 41% de biodiesel en 2020, ce qui équivaut respectivement à l'importation de 3,1 millions et 7,7 millions de TEP.
- Au total, le Royaume-Uni sera de loin le plus grand importateur d'agrocarburants en volume avec un objectif de 3,7 millions de TEP de combustibles importés en 2020.

Impacts sur le changement d'affectation des sols indirect:

- Pour les 23 pays analysés, la consommation supplémentaire d'agrocarburants en 2020 entraînera la conversion en terres cultivées de 41 000 à 69 000 km2 de terres abritant des écosystèmes naturels (soit 6,9 millions d'hectars).
- Une superficie de 69 000 km2 représente plus de deux fois la taille de la Belgique, la superficie totale des terres arables au Royaume-Uni ou encore la moitié des terres arables en Espagne.
- A titre de comparaison, cela équivaudrait à 82% à 138% des terres utilisées pour la production d'huile de palme en Indonésie en 2008.
- Si l'on prend en compte les bioliquides permettant la production d'électricité et de chaleur, il faudrait ajouter 18 900 km2 de terres.

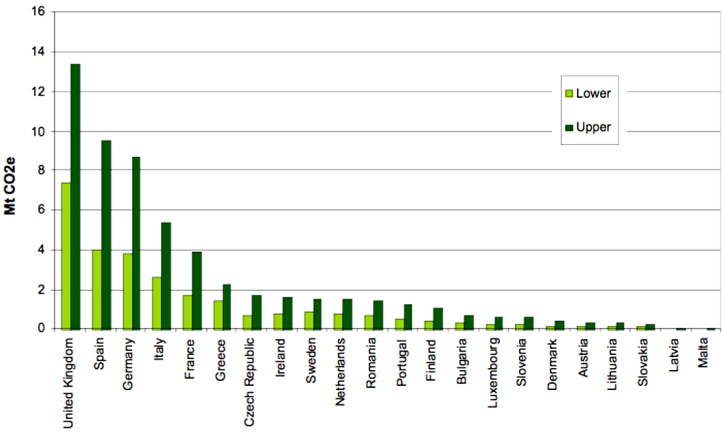
Impact du CASI en fonction des Etat membres – Comparaison des surfaces dues au CASI engendré par les agrocarburants de 1e génération par rapport aux surfaces agricoles disponibles dans chaque pays.



Emissions de gaz à effet de serre induites par la conversion des terres à usage agricole:

- La conversion de cette surface de terres entrainera un rejet de 876 à 1 459 millions de tonnes de CO2 par la végétation et les sols (400 millions de tonnes supplémentaires pour les bioliquides).
- Cela signifie que la consommation européenne d'agrocarburants fera augmenter les émissions de GES de 27 à 56 millions de tonnes de CO2 par an (sur la base d'un amortissement sur 20 ans prévu dans la Directive énergies renouvelables, et en tenant compte des économies de GES induites par la consommation d'agrocarburants).
- Ce dernier chiffre (56 millions) équivaut à 6% des émissions du secteur des transports en Europe en 2007 et 12% des émissions liées à l'agriculture, soit l'équivalent de 12 à 26 millions de voitures supplémentaires sur les routes européennes d'ici 2020.
- Cela signifie que si le CASI est pris en compte à un niveau réaliste, les agrocarburants supplémentaires qui entreront sur le marché de l'UE auront un impact de 81% à 167 % plus néfaste pour le climat que les combustibles fossiles qu'ils sont censés remplacer. Alors que la directive européenne sur les énergies renouvelables requiert que leur impact en matière d'émissions de GES soit de 35 à 50% moins élevé que les carburants fossiles pour être comptabilisés dans les objectifs de réduction à atteindre par les pays.

Total des émissions de GES prévues en 2020 engendrées par la consommation d'agrocarburants indiquées dans les PAN (MtCO2e = millions de tonnes équivalent CO2) :



Comparaison des Etat membre:

- En 2020, le Royaume-Uni, la Slovénie, Malte et le Luxembourg seront responsables d'un CASI équivalent à 20% de la superficie de leurs propres terres arables (cette surface sera cependant exploitée autre part dans le monde).
- Cinq pays seront responsables de plus des deux tiers de l'augmentation des émissions. Le Royaume-Uni, l'Espagne, l'Allemagne, l'Italie et la France devraient être les plus importants émetteurs de GES issus des agrocarburants - avec respectivement un volume maximum d'émissions de 13,3 / 9,5 / 8,6 / 5,3 et 3,9 millions de tonnes de CO2 supplémentaires par an (en tenant compte des économies d'émissions de GES induites par la consommation d'agrocarburants).
- S'ils atteignent leurs objectifs, l'Irlande, la Suède, la Roumanie, le Royaume-Uni et la Slovénie, augmenteront de plus de 10% les émissions annuelles de CO2 de leur secteur des transports par rapport aux émissions de 2007 (estimations hautes).

Les solutions

A la lumière de ce rapport, les ONG demandent à l'Union européenne et à ses Etats membres de:

- soutenir une législation européenne qui prend en compte l'intégralité de l'impact climatique des agrocarburants – Les politiques actuelles en matière d'énergies renouvelables dans le secteur des transports sont inadéquates, car elles favorisent la consommation d'agrocarburants qui émettent plus de gaz à effet de serre que les carburants fossiles. Ces politiques doivent être modifiées et inclure un facteur qui reflète les émissions de GES dues au changement d'affectation des sols indirect par filière d'agrocarburant.
- Revoir et modifier leurs politiques en matière de consommation d'agrocarburants - La durabilité des objectifs nationaux et européens de consommation d'agrocarburants doit être revue afin de mieux refléter l'impact de la production des agrocarburants sur les émissions de GES, la biodiversité et les communautés les plus pauvres des pays du Sud. Les États membres doivent immédiatement réviser leurs PAN et mettre fin aux politiques fiscales de soutien en faveur des agrocarburants. La priorité doit être donnée à l'efficacité énergétique et aux énergies réellement renouvelables dans le secteur des transports et au développement des transports en commun.

L'UE ne doit accepter que les agrocarburants qui permettent de réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre, n'entraînent pas de changement d'affectation des terres, ne menacent pas la sécurité alimentaire des populations.
Pour toutes ces raisons, l'UE doit introduire des facteurs CASI qui prennent pleinement en compte l'impact GES de ses politiques et réfléchir urgemment aux impacts globaux du développement de l'utilisation des agrocarburants.

Diane Vandaele – Réseau Action Climat-France
Chargée de mission agriculture
01 48 58 89 77
diane@rac-f.org
www.rac-f.org

Jérôme Frignet - Greenpeace France
Campagne Forêt
01 44 64 02 30
jerome.frignet@greenpeace.org

Antoine Bouhey – Peuples Solidaires en association avec ActionAid
Chargé de mission Souveraineté alimentaire
01 48 58 21 85
a.bouhey@peuples-solidaires.org
www.peuples-solidaires.org

Christian Berdot – Amis de la Terre France
Référent OGM et agrocarburant
08 70 38 56 72
berdotmair@free.fr
www.amisdelaterre.org

Benoît Hartmann - France Nature Environnement
Porte Parole
01 44 08 02 54
benoit.hartmann@fne.asso.fr

Notes

[1] Institute for European Environmental Policy (IEEP). Novembre 2010. Anticipated Indirect Land Use Change Associated with Expanded Use of Biofuels in the EU – An Analysis of Member State Performance.
Auteur: Catherine Bowyer, analyste. L'IEEP est un centre indépendant d'analyse des politiques européennes. (www.ieep.eu). Rapport commandé par ActionAid, BirdLife International, ClientEarth, European Environmental Bureau, FERN, les Amis de la Terre, Greenpeace, Transport & Environnement, Wetlands International.
http://www.foeeurope.org/agrofuels/ILUC_report_November2010.pdf

[2] Pour plus d'informations sur le contexte politique:
• Biofuels: Handle with care – an analysis of EU biofuel policy with recommendations for action :www.foeeurope.org/agrofuels/documents/Biofuels_Handle_With_Care_Nov09.pdf
• ClientEarth – Legal Briefing: Legislative mandate to the Commission on Indirect Land-Use Change : www.clientearth.org/legal-briefing-legislative-mandate-to-the-commission-on-indirect-land-use-change

[3] Les Plans d'Action Nationaux (PAN) ont été fournis à la Commission européenne à partir du 30 juin 2010 :
http://ec.europa.eu/energy/renewables/transparency_platform/action_plan_en.htm.
L'étude se base sur les 23 plans qui avaient été présentés en août 2010 (Autriche, Bulgarie, Chypre, République tchèque, Danemark, Finlande, France, Allemagne, Grèce, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Espagne, Suède, Royaume-Uni).

[4] Pour plus d'informations sur le CASI:
• BirdLife International, European Environmental Bureau, Transport & Environment – Bioenergy: a carbon accounting time bomb : www.birdlife.org/eu/pdfs/carbon_bomb_21_06_2010.pdf
• Transport & Environment - Biofuels and Land Use Change: Review of independent studies :
www.transportenvironment.org/Publications/prep_hand_out/lid/522
• Les Amis de la Terre Europe - Three case studies on indirect land use change and emissions from biofuel crops – palm oil, soy and sugar cane :
www.foeeurope.org/publications/publications.htm
• Peuples Solidaires en association avec ActionAid : Le plein de faim. L'impact du développement des agrocarburants sur la faim dans le monde
www.peuples-solidaires.org/?getfile=1895