



POSITION DU RAC-F SUR LE DEVELOPPEMENT DES AGROCARBURANTS

(AVRIL 2008)

SOMMAIRE :

| | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Introduction | p.2 |
| I - Un bilan énergétique médiocre pour les agrocarburants produits en Europe | p.2 |
| II – Une réduction des émissions de gaz à effet de serre variable selon les agrocarburants... ... mais globalement marginale pour le plan gouvernemental | p.3 |
| III – Agrocarburants européens : un faible rendement à l'hectare qui induit d'autres effets négatifs | p.4 |
| → Une contribution très faible à l'indépendance énergétique nationale | p.4 |
| → La concurrence inévitable entre agrocarburants et cultures alimentaires | p.4 |
| → Un coût déraisonnable pour l'Etat, pour le contribuable et pour les agriculteurs français | p.5 |
| → Agrocarburants et agriculture durable difficilement conciliables | p.6 |
| IV – Importation d'agrocarburants produits dans les pays en développement | p.6 |
| Conclusion : le soutien actuel français et européen aux agrocarburants est une mauvaise politique | p.7 |
| Demandes du RAC-F | p.8 |

Réseau Action Climat – France
2b, rue Jules Ferry – 93100 Montreuil
Tel : 01 48 58 83 92 – Fax : 01 48 51 95 12
infos@rac-f.org
<http://www.rac-f.org>

Introduction

Avec 26 % des émissions nationales¹, soit 147 Mteq CO₂ en 2005, le secteur des transports est le premier secteur émetteur de **gaz à effet de serre (GES)**. Le transport routier représente 92 % de ces émissions, dont plus de la moitié provient des véhicules particuliers. Entre 1990 et 2005, les émissions de GES des transports ont augmenté de 23 %. Les carburants pétroliers importés fournissent la quasi-totalité de l'énergie nécessaire aux transports et rendent la France très dépendante énergétiquement de pays dont la stabilité politique est souvent fragile.

La première directive « biocarburants » de la Commission européenne de 2003 fixait des objectifs d'incorporation d'agrocarburants pour 2005 (2 %) et 2010 (5,75 %). Depuis, ces objectifs ont été revus à la hausse et la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables du 23 janvier 2008, pose que « chaque Etat membre parvienne à une part minimum de 10 % d'énergies renouvelables (au premier rang desquelles les biocarburants) dans le secteur des transports à l'horizon 2020 ».

Mettant en avant les arguments de réduction des émissions de GES et de la dépendance énergétique, le gouvernement français a décidé depuis 2004 de développer les biocarburants dits « de 1^e génération » qui sont produits à partir de denrées agricoles, d'où leur appellation d'agrocarburants.

Les objectifs français sont les suivants : en valeur énergétique, 5,75 % d'incorporation dans les carburants pétroliers en 2008, 7 % en 2010 et 10 % en 2015.

Les ambitions et le calendrier français dépassent donc les directives européennes en la matière.

Face à ce développement des agrocarburants, des questions se posent : le bilan environnemental et énergétique global des agrocarburants produits en Europe est-il vraiment positif ? Les arguments gouvernementaux sont-ils fondés ? Quels sont les impacts possibles de la production d'agrocarburants dans le monde ?

I - Un bilan énergétique médiocre pour les agrocarburants produits en Europe

De la culture des végétaux jusqu'à la sortie de l'usine, la production d'agrocarburants nécessite un apport d'énergie important, le plus souvent pétrole ou gaz naturel. L'**efficacité énergétique (EE)** d'un agrocarburant est le rapport entre l'énergie qu'il libère par sa combustion complète et la quantité d'énergie primaire fossile qu'il a fallu dépenser pour le produire.

Comparé à d'autres utilisations de la biomasse, l'EE du bioéthanol français qui remplace l'essence, est médiocre : environ 1,4 pour l'éthanol de blé et 1,3 pour celui de betterave². Circonstance aggravante, l'incorporation d'éthanol dans l'essence se fait essentiellement sous forme d'ETBE, un dérivé obtenu par réaction de l'éthanol sur l'isobutène. Cette réaction consomme à elle seule 20% de l'énergie contenue dans l'éthanol.

Selon certaines études, l'incorporation de l'éthanol en mélange direct, qui nécessite des essences spécifiques à basse volatilité et densité, générerait des surcoûts importants au niveau des raffineries pour la production de ces essences, qui conduiraient, de la graine à semer à la roue, à un bilan énergétique encore plus mauvais que pour l'incorporation sous forme d'ETBE. Pour le gasoil, en revanche, le biodiesel et les huiles végétales brutes (HVB)³ ont une EE meilleure (2,2 et 3,8 respectivement)⁴.

Les HVB posent des problèmes d'utilisation dans les moteurs diesel performants des voitures particulières mais elles sont tout à fait utilisables et autorisées pour alimenter les diesels robustes des engins agricoles, bateaux de pêche, etc.

1 CITEPA, Inventaire des émissions de gaz à effet de serre en France au titre de la Convention cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques, 2005.

2 Cas exceptionnel, l'EE du bioéthanol brésilien est supérieur à 8 : la bagasse obtenue après broyage de la canne à sucre fournit toute l'énergie nécessaire à la fabrication de l'éthanol, avec un excédent revendu à l'extérieur sous forme d'électricité.

3 L'HVB est issue d'une pression à froid de graines de colza ou de tournesol directement utilisable dans le moteur diesel. Ce procédé à la ferme combine production de carburant peu polluant et obtention de tourteaux consommables par les animaux.

4 De même que pour les gains d'émissions de GES, l'étude ADEME/DIREM 2002, qui utilise la méthodologie de calcul dite d'imputation massique, donne des EE plus élevées. De son côté, l'INRA trouve des valeurs d'EE proches de celles utilisées par le RAC-F : 1,19 pour l'éthanol de blé, 1,28 pour l'éthanol de betterave et 2,5 pour le biodiesel (J-C Sourie et al, INRA Sciences sociales, n°2, décembre 2005). Avec des conditions de fabrication semblables et courantes, on retrouve aussi des valeurs du même ordre que celles du RAC-F dans l'étude JRC/CONCAWE/EUCAR « Well to Wheels » mise à jour en mai 2006.

Par ailleurs, la production d'agrocarburants à partir de végétaux s'accompagne de celle de coproduits, plus importants en masse mais beaucoup moins riches en énergie. Les chiffres d'EE ci-dessus supposent que l'ensemble des coproduits issus des usines d'agrocarburants est valorisé de façon optimale, par exemple pour l'alimentation animale, ce qui n'est pas acquis aujourd'hui.

L'EE des agrocarburants pourrait être améliorée par la méthanisation des résidus de récolte, pour fournir une partie plus ou moins importante de l'énergie nécessaire à leur production et par l'épandage des boues de digestion sur les terres agricoles. Mais sur ce dernier point, la grande taille des unités de production actuelles ne permet pas d'envisager cette solution.

II - Une réduction des émissions de GES variable selon les agrocarburants...

En France, l'éthanol représente 1/4 de la production d'agrocarburants, le reste étant fabriqué sous forme de biodiesel. L'éthanol est produit essentiellement à partir de blé et de betterave⁵ dont le sucre est transformé en alcool par fermentation puis distillation. Le biodiesel est produit par estérification d'huiles végétales, essentiellement colza et tournesol.

Pour ce qui est de l'éthanol, qui présente une EE de la graine à semer à la roue proche de 1, l'indicateur effet de serre CO₂ n'est donc qu'à peine meilleur que celui de l'essence. S'ajoute l'effet de serre N₂O, très significatif (jusqu'à 30% de l'effet de serre total selon l'étude Bio IS⁶). **Au total, l'indicateur effet de serre d'une unité d'énergie d'éthanol est donc supérieur à celui d'une unité d'énergie sous forme d'essence.**

Les filières EMHV et HVB présentent de meilleurs bilans effet de serre, grâce à leur meilleure efficacité énergétique, mais avec tout de même un impact effet de serre N₂O important. Cependant, compte tenu de la faible production en carburant par hectare, du moins pour les graines oléagineuses produites en Europe, se pose le problème de la forte emprise sur les surfaces agricoles, même pour des niveaux d'incorporations modestes. Ainsi, le développement de ces productions entraîne très rapidement des changements d'affectation des sols, directs ou indirects, qui, à cause du déstockage du carbone organique consécutif à la mise en culture, annihile pendant plusieurs dizaines, voire centaines d'années, le bénéfice obtenu par le remplacement des carburants pétroliers par des agrocarburants.

Or, dans la quasi-totalité des calculs des bilans des émissions de GES et en particulier dans ceux de l'étude Ademe/Direm 2002, l'impact du changement d'affectation des sols n'est pas pris en compte, ce qui constitue une faille méthodologique de nature à invalider les résultats.

De plus, des questions se posent sur le taux de conversion de l'azote des engrais en protoxyde d'azote (N₂O)⁷. Cela rend d'autant plus sensibles les calculs d'émissions de GES, car le pouvoir de réchauffement du N₂O est 300 fois supérieur à celui du CO₂.

... mais globalement marginale pour le plan gouvernemental

Même avec des valeurs surestimées de réduction de GES, le plan gouvernemental qui prévoit de remplacer 7 % des carburants pétroliers par des agrocarburants d'ici 2010 diminuerait les émissions de GES des transports routiers de moins de 5 %, alors que les transports routiers en France ont vu leurs émissions de GES augmenter de 23 % depuis 1990. La réduction des émissions nationales globales serait alors d'environ 1,3 % seulement.

Le plan gouvernemental aura donc un effet global très limité, contrairement à ce que laisse entendre la communication officielle. On peut même le considérer comme marginale par rapport à l'ampleur des réductions à accomplir aussi bien dans les transports que de façon globale.

5 Avec cependant un projet AB-BIOENERGY à 64-Lacq d'une capacité de 200kt dont 160kt à partir de maïs

6 Pour l'Ademe - Bio Intelligence Service 2008 : « Elaboration d'un référentiel méthodologique pour la réalisation d'Analyses de Cycle de Vie appliquées aux Biocarburants »

7 Paul Crutzen et. al., dans *Atmospheric Chemistry and Physics Discussions*, sept.07

III – Agrocarburants européens : un faible rendement à l'hectare qui induit d'autres effets négatifs

Dans un rapport⁸, l'ONU remarque que, pour la production d'agrocarburants, « il convient en général d'éviter les cultures qui nécessitent beaucoup d'énergies fossiles (comme les engrais classiques) et des terres arables de valeur, et qui ont des rendements énergétiques par hectare relativement faibles ».

Malgré des pratiques d'agriculture intensive, le rendement énergétique brut des surfaces consacrées aux agrocarburants en tonne équivalent pétrole (tep) à l'hectare est limité : 1,5 tep/ha pour l'éthanol de blé et 1,2 pour le biodiesel de colza⁹. Celui de l'éthanol de betterave est meilleur avec 4 tep/ha.

La production d'agrocarburants nécessaires pour l'incorporation de 5,75 % (objectif gouvernemental pour 2008) nécessiterait donc 1,8 millions d'ha de cultures pour le biodiesel et 300 000 ha pour l'éthanol¹⁰, soit presque 15 % de la surface en terres arables disponibles en France.

Le faible rendement brut à l'hectare des agrocarburants rend marginal leur contribution à l'indépendance énergétique française et pose le problème des pratiques agricoles intensives et de la concurrence avec les cultures alimentaires. Elle risque également d'inciter aux importations de matières premières agricoles produites dans les pays en développement dans des conditions souvent néfastes à l'environnement.

En Europe, lorsque les terres agricoles, limitées en surface, sont destinées à produire des cultures énergétiques, il est préférable de s'orienter vers la production de matières premières pour la production de chaleur et la cogénération qui ont une EE et un bilan GES bien meilleurs que les agrocarburants. L'énergie économisée dans ces utilisations pourra être utilisée dans les transports, avec comme préalable une baisse de la demande dans ce secteur.

→ Une contribution très faible à l'indépendance énergétique nationale

Du fait de leur faible efficacité énergétique et rendement à l'hectare, les agrocarburants ne contribueront que faiblement à l'indépendance énergétique de la France.

En associant le rendement énergétique brut à l'hectare des agrocarburants et la quantité d'énergie fossile nécessaire pour les produire, la productivité nette en tep/ha devient très faible : 0,85 pour l'éthanol de betterave, 0,46 pour celui de blé et 0,56 pour le biodiesel de colza.

Sur cette base, pour éviter l'importation de seulement 10 % des carburants pétroliers utilisés en 2004 (30,4 M tep de gazole et 12 M tep d'essence), il faudrait cultiver 5,5 M ha de colza et 2,6 M ha de blé pour produire les agrocarburants de remplacement, soit 50 % des surfaces agricoles disponibles en France pour l'assolement !

Ceci créerait à l'évidence des problèmes insurmontables pour l'alimentation humaine. Ce simple calcul réduit à néant l'argument de la réduction de la dépendance énergétique de la France largement utilisé pour promouvoir les agrocarburants auprès de l'opinion publique.

→ La concurrence inévitable entre agrocarburants et cultures alimentaires

Selon la DG Agriculture de la Commission européenne¹¹, pour atteindre l'objectif de 10 % d'incorporation en 2020, 15 % des terres arables devront être occupées par des cultures énergétiques, ce que la Commission considère comme « relativement modeste ». La plupart de ces terres devraient, selon elle, être prises sur des terres en jachère, alors qu'en réalité la quasi-totalité des jachères cultivables est déjà utilisée pour des cultures à vocation énergétique ainsi que l'autorise la réglementation agricole européenne depuis de nombreuses années. Les agro-industriels sont d'ailleurs les premiers à le reconnaître afin ne pas être accusés dans le futur de détruire des jachères précieuses pour la biodiversité.

Toujours selon la Commission, les agrocarburants de 1^{er} génération ne suffiront pas à atteindre l'objectif des 10%. L'utilisation des terres, les prix agricoles et le niveau d'importation dépendront du développement industriel des agrocarburants de 2^{er} génération. La Commission évalue cette date à 2014, ce qui est encore loin d'être acquis.

⁸ Sustainable Energy: A Framework for Decision Makers, UN-Energy, mai 2007

⁹ Source EDEN/RAC-F

¹⁰ Source : Agreste, service statistique du ministère de l'Agriculture

¹¹ « The impact of a minimum 10% obligation for biofuel use in the EU-27 in 2020 on agricultural markets », European Commission – Directorate General for agriculture and rural development, 30 April 2007.

Au Brésil, la fabrication du bioéthanol a consommé en 2007 plus de la moitié de la récolte de canne à sucre. Aux Etats-Unis, plus de 25 % du maïs a été transformé en éthanol, lequel ne représentera que 2 % de la consommation de carburant du pays. En France, 60% du colza à vocation alimentaire a été transformé en EMHV en 2007.

Si la médiocrité des récoltes dues aux mauvaises conditions climatiques de 2007 explique en partie la hausse du cours mondial des prix des céréales, la demande en céréales et autres produits alimentaires augmente fortement dans des pays comme la Chine et l'Inde en raison du changement des habitudes alimentaires des habitants (consommation de viande et de produits laitiers notamment). Cet accroissement continu de la demande est durable et, dans ce contexte, l'utilisation de denrées agricoles pour la production d'agrocarburants contribue et contribuera à exercer une pression supplémentaire sur les prix des produits alimentaires. Cette pression est et sera supportée par les consommateurs du monde entier et tout particulièrement par les plus démunis pour lesquels l'alimentation représente une part importante du budget.

→ Un coût déraisonnable pour l'Etat, pour le contribuable et pour les agriculteurs français¹²

Même si le prix du pétrole augmente, les agrocarburants, ne seront pas plus intéressants car ils ont besoin d'énergie fossile pour être fabriqués. Cet argument est surtout valable pour les filières éthanol. L'EE du biodiesel étant meilleure, le prix du pétrole n'augmentera qu'à la marge son coût de production.

Les filières agro-industrielles ont donc peu de chance de produire les agrocarburants de manière rentable sans un soutien financier de la part des pouvoirs publics. Ce soutien prend une double forme :

° la « soi-disant » défiscalisation des agrocarburants, car la Taxe Intérieure sur les Carburants (TIC) continue à être intégralement payée par l'automobiliste à la pompe ! Cependant, au lieu d'encaisser l'intégralité de la TIC, l'Etat redistribue plus de la moitié aux filières agro-industrielles (en 2008 : 0,27€/l pour l'éthanol et 0,22€/l pour le diester) ;

° l'extension de la Taxe Générale sur les Activités Polluantes (TGAP) aux carburants pétroliers non additivés et l'exonération de cette même TGAP pour les distributeurs de carburants qui respectent les pourcentages d'incorporation d'agrocarburants fixés chaque année.

En conséquence, le coût pour l'Etat - et donc pour le contribuable - de la tonne de CO₂ évitée est extrêmement élevé selon les calculs d'EDEN : environ 130 €/t évitée pour le biodiesel et 400 €/t évitée pour l'éthanol de blé, alors qu'on est environ à 40€/t évitée pour l'utilisation thermique de la biomasse¹³. Une technologie chère a un intérêt si son coût baisse dans le temps et qu'une amélioration technologique est envisageable, ce qui n'est pas le cas avec les agrocarburants de 1^{er} génération.

Comme d'autres institutions publiques avant elle (Inspection Générale des Finances, etc.), la Commission Energie du Centre d'Analyse Stratégique (ex-commissariat au Plan) critique le niveau injustifié des subventions de l'Etat. Dans son rapport de synthèse de septembre 2007 dit « Rapport Syrota », elle recommande la « suppression de la défiscalisation existant en faveur des biocarburants qui fait double emploi avec l'obligation d'incorporation existante.»¹⁴ et préconise le transfert du coût du soutien aux filières du contribuable vers l'automobiliste.

De plus, alors que les prix mondiaux des denrées agricoles semblent orientés durablement à la hausse, les agriculteurs sont obligés de livrer leur récolte aux industriels à un prix négocié pour une période de 5 ans. Ainsi, les agriculteurs doivent livrer leur blé aux usines d'éthanol à 100 € la tonne environ alors qu'ils pourraient le vendre entre 200 et 250€ la tonne sur le marché international.

Cette filière dont l'intérêt environnemental est extrêmement douteux se révèle un gouffre financier non seulement pour l'Etat et les contribuables mais aussi pour les agriculteurs eux-mêmes.

¹² Pour une étude détaillée, voir « Agrocarburants : état des lieux et perspectives », P. Sadones, EDEN, sept 2007, p. 4 à 7.

¹³ Aux Etats-Unis, dans le cadre du plan éthanol de maïs, la tonne d'agrocarburant coûte 500 dollars à la collectivité.

¹⁴ Voir page 152 de ce rapport.

→ Agrocarburants et agriculture durable difficilement conciliables

Compte tenu des objectifs français et européens d'incorporation d'agrocarburants, des rendements et des coûts, ils ne peuvent être produits que via une agriculture intensive. La DG Agriculture de la Commission européenne compte officiellement sur une augmentation des rendements agricoles pour augmenter la capacité européenne de production d'agrocarburants. Or les effets négatifs pour l'environnement et pour la santé de cette agriculture intensive sont bien établis aujourd'hui : pollution des eaux par les nitrates, pesticides dangereux pour la santé des agriculteurs et des consommateurs, émissions de protoxyde d'azote (N₂O) - puissant GES émis par l'épandage d'engrais azotés -, etc..

L'irrigation largement pratiquée par l'agriculture intensive exerce une pression de moins en moins supportable sur les ressources en eau. L'inspection générale de l'environnement et le conseil général de l'agriculture, de l'alimentation et des espaces ruraux¹⁵ expliquent que le développement des agrocarburants aura des conséquences sur la qualité des eaux - déjà mauvaise - en fonction du degré d'utilisation de la jachère. Les conséquences peuvent aussi être quantitatives si la production d'agrocarburants fait appel à des cultures irriguées (en France surtout maïs et blé).

Aucun mécanisme de certification existant ou prévu n'est suffisant et ne peut garantir que la production d'agrocarburants en Europe n'a pas d'impacts négatifs sur l'environnement. Les critères de durabilité exposés dans projet de directive européenne sur le développement des énergies renouvelables (février 2008) ne sont pas satisfaisants et laissent de côté de nombreux aspects environnementaux.

IV – Importation d'agrocarburants produits dans les pays en développement

Pour les raisons vues plus haut, l'UE est incapable d'atteindre ses objectifs sans impact sérieux sur sa production alimentaire. De plus, la production européenne a des coûts beaucoup plus élevés que les productions des PED. L'UE risque donc d'encourager davantage l'importation en provenance de pays du Sud d'agrocarburants ou de matières premières agricoles destinées à produire des agrocarburants ou à remplacer des productions alimentaires européennes transformées en agrocarburants. Ceci qui ne peut qu'aggraver des phénomènes existants tels que:

° Déforestation et autres **changements d'affectation des sols (CAS)** : chaque année, la déforestation est responsable à elle seule de 20 à 25% des émissions mondiales de GES. Ainsi, au Brésil, la culture de canne à sucre repousse en partie celle du soja vers le Nord et contribue à la destruction de la savane et de la forêt amazonienne. En Malaisie et en Indonésie et plus récemment en Colombie, les plantations de palmiers à huile font disparaître des millions d'hectares de forêts tropicales et de tourbières. Même si aujourd'hui la majeure partie des importations d'huile de palme est destinée à l'alimentation, les agrocarburants pourraient jouer un rôle important d'ici quelques années.

De nombreuses études montrent que le CAS a un impact considérable sur les bilans environnementaux des agrocarburants et peut éliminer totalement pour des décennies et même des siècles, la réduction des émissions de GES obtenue par l'utilisation des agrocarburants¹⁶.

Il est donc essentiel que les bilans EE et GES des agrocarburants comptabilisent l'impact du CAS dans les PED :

- Impact direct pour la production d'agrocarburants (ou de matières premières agricoles) exportés vers l'Europe.
- Impact indirect des cultures alimentaires exportées qui remplacent celles utilisées en Europe pour la production d'agrocarburants (huile de palme ou de soja produite dans les PED pour remplacer l'huile de colza européenne utilisée pour produire l'EMHV).

° Problèmes de souveraineté alimentaire : le développement de monoculture intensive (maïs, soja, palmiers à huile, etc.) dans divers pays met en danger la capacité de certaines populations à se nourrir correctement et les rend souvent dépendants de grosses multinationales.

° Droits des populations autochtones : violations des droits humains, conflits fonciers, précarité...

¹⁵ La mise en oeuvre du plan biocarburants au regard de la protection de la ressource en eau, Ministère de l'écologie et du développement durable, 2006.

¹⁶ Voir entre autres : rapport BIO Intelligence Service pour l'étude Ademe 2008, « Land clearing and the Biofuel Carbon debt » par J. Fargione et al et « Use of US croplands for Biofuels increases Greenhouse Gases Trough Emissions from Land Use Change » par T. Searchinger et al, in *Science*, 7 février 2008, etc.

Les mécanismes de certification existants ou prévus concernant les importations d'agrocarburants ne sont pas en mesure d'en garantir la durabilité¹⁷. Sur la durabilité et la certification, la « note de discussion » de TNI/CEO/GRR conclut d'ailleurs : « Actuellement, il semble que la fonction principale des « plans de durabilité » en cours de discussion soit de fournir un vernis de légitimité aux politiques publiques destinées à accroître la production d'agrocarburants et de bioénergie. Ces plans sont très loin d'apporter des protections adéquates contre les conséquences négatives d'un tel accroissement ».

Conclusion :

Le soutien actuel français et européen aux agrocarburants est une mauvaise politique

Avec un impact très faible sur les émissions de GES des transports routiers et un effet marginal sur notre dépendance énergétique, la politique gouvernementale de soutien aux agrocarburants n'atteint aucun des objectifs qui sont censés la justifier. Par contre, elle encourage les pratiques agricoles intensives, avec les dommages considérables qui en découlent pour l'environnement et pour la santé.

De plus, cette politique soustrait à l'alimentation humaine des denrées agricoles qui lui sont nécessaires aujourd'hui et qui le seront plus encore dans le futur quand il faudra nourrir 9 milliards d'êtres humains.

Enfin, cette politique, fort bien exploitée par les constructeurs automobiles, fait croire aux citoyens qu'ils peuvent « rouler vert » grâce aux agrocarburants. Il n'y aurait donc aucune urgence à prendre des mesures radicales pour réduire réellement les émissions de GES des transports.

En réalité, sous couvert d'une politique environnementale et énergétique apparemment vertueuse, le gouvernement français continue une politique agricole néfaste. Il détourne ainsi, au bénéfice exclusif des acteurs les plus puissants et les plus privilégiés de l'industrie agroalimentaire, des sommes considérables qui pourraient être efficacement investies dans le développement d'une agriculture durable et dans la lutte contre le changement climatique.

¹⁷ Pour une étude détaillée de la certification et de ses limites voir, le document TNI/CEO/GRR déjà cité, chapitre 2, p. 13 à 34.

DEMANDES DU RAC-F

Le préliminaire doit être de réduire la demande en transports routiers (personnes et marchandises). Développer les agrocarburants sans réduire en amont la consommation globale en carburant n'a aucun sens environnemental ou économique. Une politique soutenable dans le secteur des transports doit se focaliser sur l'aménagement du territoire, l'urbanisme, la relocalisation partielle de l'économie, le développement des transports collectifs et du fret ferroviaire, fluvial et maritime et la diminution de la consommation unitaire des véhicules.

Les constructeurs automobiles doivent également être contraints à proposer des véhicules moins émetteurs en gaz à effet de serre dès leur conception (120 g CO₂/Km stricts en 2012 et 80g CO₂/Km en 2020).

Aujourd'hui, les bilans énergie et GES des agrocarburants français et européens ne sont pas calculés de façon rigoureuse et exhaustive et font l'impasse sur des facteurs essentiels (changement d'affectation des sols notamment). Ils ne permettent pas donc pas de connaître avec précision l'impact énergétique et environnemental réel des différentes filières d'agrocarburants.

Les conditions permettant une production soutenable d'agrocarburants en France et en Europe ne sont pas réunies. **En conséquence, tout objectif français ou européen (relatif à la directive européenne sur le développement des énergies renouvelables de février 2008) reposant sur l'incorporation importante d'agrocarburants (10% par exemple) doit être abandonné.**

Le RAC-F estime que le soutien aux filières actuelles d'agrocarburants doit être supporté par les utilisateurs de carburants, et non par les contribuables¹⁸. En conséquence, la part très importante de la Taxe intérieure de consommation, actuellement distribuée aux filières productrices d'agrocarburants de 1^e génération doit être utilisée pour financer :

- Le développement de l'utilisation durable de la biomasse à des fins énergétiques là où les rendements, les réductions d'émissions de GES et le développement local sont les plus importants (bois énergie en cogénération sur réseaux de chaleur, méthanisation des déchets organiques, etc.).
- La recherche et développement sur les agrocarburants de 2^e génération afin de lever au plus vite les incertitudes sérieuses sur leur potentiel en termes d'efficacité énergétique, de rendement par hectare et de réduction des émissions de GES.

Concernant la production d'agrocarburants dans les PED, elle doit respecter durablement les écosystèmes de ces pays et tout particulièrement les systèmes les plus sensibles (forêts tropicales, etc.) et doit satisfaire en priorité les besoins locaux en énergie (combustibles pour la cuisine, carburants pour les engins agricoles et les pompes, transports, etc.) De plus, la production d'agrocarburants dans les PED ne doit en aucun cas peser, par une réduction des quantités disponibles et/ou par une augmentation des prix des produits agricoles, sur les possibilités d'alimentation des populations les plus démunies. Enfin, la plus grande partie de la valeur ajoutée éventuellement dégagée par cette production doit revenir aux agriculteurs et aux producteurs locaux et ne pas être exportée par des multinationales.

Tant que toutes ces conditions ne seront pas respectées, le RAC-F demandera l'arrêt des importations des agrocarburants en provenance des PED ainsi que celles des matières premières agricoles destinées à leur production en Europe.

À moyen et à long termes, les associations membres du RAC-F ont des opinions divergentes sur les possibilités réelles de produire des agrocarburants dans les PED en respectant les condition ci-dessus.

En tout état de cause, le WWF considère que seuls des mécanismes de certification appropriés, reposant sur une conditionnalité sociale et environnementale très stricte pourraient le permettre.

Les Amis de la Terre pensent au contraire que l'expérience a démontré l'inefficacité fondamentale de tels mécanismes.

¹⁸ Déjà le cas pour l'électricité renouvelable, financée par la Contribution au Service Public de l'Electricité, taxe payée par le consommateur d'électricité et basée sur les kWh consommés.