

AGRO CARBURANTS

Dossier spécial n°2



<http://www.avoixautre.be>

Le journal est à prix libre. Par cette pratique de solidarité, c'est donc l'utilisateur qui fixe le prix. Il ne s'agit pas d'arnaquer mais de participer à la hauteur de ses moyens et de ses envies. Le prix libre donne l'occasion d'un questionnement: Quels sont mes moyens ? Combien vais-je donner ? Quels sont les frais engendrés par la production et la diffusion d'un journal ?

Vous pouvez aussi soutenir A voix autre via le numéro de compte (banque Triodos), 523-0802245-33 en mentionnant « soutien » en communication. Pour vous y abonner, veuillez indiquer « abonnement » en communication ainsi que la durée de celui-ci ou le nombre d'exemplaires. La somme versée doit couvrir les frais postaux.

Si vous souhaitez participer à la distribution du journal, il vous suffit de nous contacter. Infos, réactions, remarques, questions, lettres d'amour, spams, encouragements, insultes, bons plans, concerts, conférences, articles... doivent nous parvenir à : avoixautre@no-log.org

L'actualité au jour le jour, les dernières chroniques de livres, un agenda mis à jour, sont disponibles sur avoixautre.be

Ed.resp. : N. Inghels, c/o Collectif Les Foulons, 47-49 rue des Foulons à 1000 Bruxelles. Les articles signés n'engagent que leurs auteurs.

Ne pas jeter sur la voie publique.

Avoix autre a pour objectif de réfléchir aux idées libertaires en décryptant l'actualité et de proposer des activités pour les faire avancer dans notre société. Nous pensons que ce n'est qu'en essayant de susciter un esprit critique de la part des individus que l'on pourra, par la suite, élaborer un autre projet de société.

Nous pensons qu'une société plus libre et plus juste devra s'appuyer sur des expériences antérieures de fonctionnement non-autoritaire. Pour cela, nous considérons comme essentiel d'agir, dès aujourd'hui et dans tous les domaines de nos vies (sur nos lieux de travail, dans nos quartiers, etc.), de manière autogestionnaire et égalitaire, ce qui passe notamment par la pratique des assemblées générales, par l'usage de mandats impératifs et révocables et par la rotation des tâches.

Les anarchistes veulent construire une société libre sans classe ni Etat; sans patrie ni frontières; sans discrimination qu'elle soit liée au sexe, à l'origine géographique, à l'âge ou autre, avec notamment comme objectifs : l'émancipation des individus; la liberté d'expression et de circulation; l'éducation libertaire et permanente dans tous les domaines de la science, de l'industrie et des arts; l'égalité sociale et économique; l'abolition du salariat; la possession collective ou individuelle des moyens de production et de distribution (excluant toute possibilité d'exploiter le travail d'autrui); l'organisation sociale sur la base de la libre fédération des producteurs et des consommateurs; la démocratie directe. Dans le cadre d'une société libertaire, il s'agit d'autogérer les affaires au profit de la collectivité toute entière.

cation des agrocarburants. Le spectre du monopole des semences de plantes, modifiées pour correspondre au mieux aux besoins de l'industrie, n'est pas loin. Le développement des enzymes nécessaires à l'éthanol cellulosique est déjà concentré dans les mains des conglomérats formés par les quelques sociétés détentrices de brevets et les grandes compagnies d'agrocarburant.

Il n'est pas nouveau que l'agriculture soit utilisée pour produire de l'énergie, mais jusque-là, ça n'avait jamais dépassé le niveau local. L'engagement inconsidéré du monde politique, soutenu ou/et incité par

l'agrobusiness a pour la première fois donné une dimension purement marchande à cette production. C'est donc dans les champs de céréales et les plantations de palmiers que le capital transnational, l'agrobusiness et les grands propriétaires terriens ont pu se donner l'accolade sous le regard bienveillant des décideurs politiques pour créer une nouvelle source de bénéfices plantureux, sûre et totalement sous contrôle. Loin de quelques vellétés écologiques, le complexe économique-industriel dirige, selon ses règles ultra-libérales, le commerce de l'agrocarburant là où ses bénéfices seront les plus importants. Il semblerait qu'en-

core une fois, le néo-libéralisme nous a montré qu'il est peut-être possible de manger à tous les râteliers pour assurer sa croissance, que chaque nouvelle idée est récupérable, brevetable et exploitable et donc que sa seule crainte est la fin des bénéfices. Il est donc bien inutile et vain d'attendre le salut d'où il ne peut pas venir. A nous de nous détourner de l'offre vénéneuse des grands groupes industriels, à nous d'enfin réaliser que notre mode de vie est le seul levier indépendant efficace contre le réchauffement climatique, le seul moyen de ne pas emprunter les chemins qui ne peuvent pas nous convenir, le seul moyen d'aller là où on l'a choisi.

Ca y est, le salon a fermé ses portes. Chaque Belge a eu l'occasion d'aller admirer les mannequins de rêves sensés mettre en valeur la jolie mécanique. Chaque Belge a pu repartir le cœur léger d'avoir pu constater que les constructeurs automobiles font des efforts pour diminuer la consommation de ses modèles tout en garantissant bien sûr confort, performances et sécurité. Cependant, tout le monde sait très bien que même si certains modèles consomment moins - pendant que les SUV et autres sportives biberonnent autant ou plus -, il y a bien d'autres mesures à mettre en œuvre pour ne fut-ce qu'atteindre les modestes objectifs de Kyoto. C'est là qu'interviennent les énergies alternatives. Et la tendance 2008 semble bien être les agrocarburants.

En effet, c'est bien la solution qu'à travers le monde, bon nombre de dirigeants semblent avoir adoptée pour lutter contre le réchauffement climatique et s'assurer une indépendance énergétique vis-à-vis du pétrole (et des pays producteurs). Quoi de mieux en effet qu'un carburant produit sur place, à base de « bio » et qui en plus, ne remettrait pas en cause notre sacro-saint mode de transport fétiche qu'est la voiture ? La solution aux maux de la Terre viendrait-elle tout simplement des produits de la terre ? C'est bien ce que pense l'Union Européenne qui annonce d'ici 2010 des quotas d'agrocarburants élevés auxquels devront se plier ses membres. En Europe comme aux Etats-Unis, en Asie ou en Amérique latine, on veut rouler au vert !

Mais a-t-on pensé à tout ? A-t-on bien réfléchi à l'ensemble des conséquences d'une telle industrie à l'échelle mondiale ? A-t-on pour une fois pensé en terme de viabilité plutôt qu'en terme de solutions à court terme aux profits immédiats ? Avant que l'E.U n'ait pris ces décrets « verts », des voix se sont élevées pour mettre en garde les dirigeants politiques contre cette fausse bonne idée que sont les agrocarburants, des conséquences néfastes réelles que leur utilisation massive aurait sur la planète et ses occupants. Visiblement, ces voix n'étaient pas assez fortes, pas assez nombreuses. Il faudra donc à nouveau et autant que ça sera nécessaire, répéter à nos décideurs politiques qu'il n'est plus temps de jouer avec l'avenir de la planète mais bien d'ouvrir les yeux pour choisir les solutions qui cesseront d'hypothéquer l'avenir de la Terre.

Le bioéthanol a du plomb dans l'aile

L'essence au plomb a vite fait d'évincer l'éthanol dans les années vingt pour se retrouver carburant de prédilection partout dans le monde. Pendant près de quarante ans, du plomb a été injecté sournoisement dans la biosphère et est toujours utilisé dans les pays « en voie de développement ». L'actuelle reconversion du marché des carburants vers l'utilisation généralisée d'agro-carburants est la suite logique de cette sale histoire.

Quand l'industrie automobile en était à ses premiers jets de CO₂ dans l'atmosphère, beaucoup de problèmes restaient à résoudre pour le bon fonctionnement des moteurs de voitures. Par exemple, comment éviter que les carburants n'exploient pas trop dans le moteur à... explosion ? Problème de taille en effet. La combustion spontanée du mélange

air-essence dans le moteur provoque le cliquetis, un bruit métallique, un cognement qui peut endommager le moteur. Une fois le problème de cliquetis résolu, la compression des gaz dans les cylindres pourra être plus importante et procurer plus de puissance au moteur tout en consommant moins de carburant. [Cette augmentation du rendement de l'essence sera appelé plus tard « indice d'octane »]

Pour arranger ce problème, il a fallu trouver une substance à mélanger à l'essence, un « antidétonant ». Des substances candidates à l'élection de « l'antidétonant » idéal ont été testées sans véritable méthode expérimentale dans les années 1910. Tout ce qui tombait sous la main des chimistes industriels de l'automobile était bon. On en est même arrivé à étudier les propriétés antidétonantes du beurre et du camphre. Finalement, un candidat sort du lot en 1917 dans les la-

boratoires de Charles Kettering. Il s'agissait de l'éthanol, alcool de grain, l'alcool qu'on boit. En 1918, le « scientifique américain » conclut que « il est aujourd'hui définitivement établi que l'alcool peut-être mélangé avec de l'essence afin de produire un carburant convenable ». Henry Ford lui-même a construit sa première voiture fonctionnant au mélange éthanol essence. Allright, le problème est réglé : l'alcool est un antidétonant idéal qui ne provoque pas de cliquetis et supporte de fortes compressions dans les moteurs. A cette époque, l'éthanol allait de soi, il est renouvelable, il n'est pas toxique et est connu comme carburant à usages divers depuis des lustres. De plus, il permet de réutiliser les déchets ou les excédents agricoles. Tout devrait bien marcher pour l'éthanol.

Suite de l'article en page 9 ◊



Du 12 au 14 mars 2008, l'ensemble des acteurs de l'agrocarburant va se réunir à Bruxelles pour décider de son avenir. Diverses associations appelleront à des actions et des mobilisations afin qu'ils ne décident pas de notre futur sans notre consentement. Informez-vous!



La biotechnologie pour sauver le monde?

L'origine des agrocarburants, en Europe, remonte au début des années 1990 lorsqu'il a fallu trouver une solution à la surproduction céréalière, avec également en lointaine perspective, une éventuelle indépendance énergétique. L'aspect écologique n'était donc pas pris en compte. Confrontés aux menaces du réchauffement climatique, les décideurs politiques, en Europe et dans le monde, proposent de relever le défi des agrocarburants, dans un contexte d'agriculture libéralisée. Mais peut-on proposer une alternative en fonction de son seul impact « carbone » ? Non bien sûr car il va de soi que la « vie » entière du produit doit être questionnée si on veut se faire une idée réelle de sa valeur environnementale. Or, il y a très peu d'études globales sur la question des agrocarburants et il n'est pas impossible que l'émission d'ozone liée à l'utilisation de ceux-ci soit supérieure à celle des carburants fossiles. Le lien agrocarburants — écologie a été créé de toute pièce dans un contexte favorable à ceux qui ont choisi de s'en servir.

Lors du dernier salon de l'auto de Bruxelles, des ONG (Inter-Environnement Wallonie et Bruxelles, 4X4info, Friends of the Earth Vlaanderen en Brussel et Oxfam Solidarité) ont dénoncé les dangers des agrocarburants. A commencer par la concurrence croissante qui va opposer les cultures vivrières et les cultures destinées aux agrocarburants. Quand on sait qu'il faut en moyenne 250 kg de céréales (soit la consommation annuelle d'une personne) pour faire le plein d'une berline, on ne peut douter que le lucratif marché des agrocarburants va prendre de plus en plus de place au détriment de l'agriculture alimentaire, avec pour conséquence la plus directe, une hausse des prix des matières premières se traduisant par une baisse du pouvoir d'achat pouvant devenir réellement problématique chez les populations déjà précarisées. En janvier 2007, des milliers de Mexicains

descendaient dans la rue pour protester contre l'augmentation du prix de la tortilla (aliment de base du pays) de 30% en trois ans.

Actuellement, la part des agrocarburants dans notre consommation quotidienne, au niveau mondial, est dérisoire (1%) et pour arriver à atteindre les ambitions politiques et (surtout ?) industrielles, la seule solution est l'extension massive des cultures, l'investissement structurel et le développement des marchés. Tout commence donc par un agrandissement des capacités de productions, donc des superficies cultivées. Or ces cultures (colza, maïs, soja ou palmier) sont des monocultures qui sont souvent peu écologiques et ce pour plusieurs raisons. Pour implanter ces grandes cultures, il faut souvent rendre les terres propres à la culture. Or, le drainage des tourbières en Indonésie ou le nettoyage des terrains en Amérique latine ont un impact environnemental car ils engendrent une quantité énorme de CO₂. En Indonésie, la tourbe, une fois asséchée, s'oxyde, produit du gaz carbonique et devient très inflammable, surtout en période sèche. De nombreux feux de forêts ont ravagé le territoire ces dix dernières années et ont dégagé dans l'atmosphère des tonnes de cendres et de CO₂. Ces monocultures érodent et appauvrissent beaucoup plus les sols que les cultures traditionnelles et menacent directement les écosystèmes voisins à cause de leur manque de biodiversité. Ces cultures sont également grandes consommatrices d'eau, ce qui est bien sûr néfaste à l'environnement proche mais également questionnable quand on sait les difficultés d'un tiers de la population mondiale à se fournir en eau potable. A la facture s'ajoutent les transformations que l'homme est obligé d'apporter pour accéder à ces nouvelles zones cultivables et l'énergie qui est dépensée pour y parvenir. Enfin, n'oublions pas que l'agriculture industrielle est grande consommatrice

de pesticides et d'engrais chimiques qui apportent eux aussi leur lot de dégâts et de pollution. L'avenir n'est pas rose et s'annonce encore plus sombre quand on sait que les agrocarburants de seconde génération annoncés par les industriels vont pouvoir se baser sur n'importe quels « déchets de biomasse ». Ce qu'une entreprise peut considérer comme déchet, la nature la voit comme une source de renouvellement, de nourriture. Sans ce processus de fertilisation naturelle, les sols s'appauvrissent très vite.

D'un point de vue plus strictement humain, ces cultures sont également très dommageables car, de plus en plus, les grandes sociétés n'hésitent pas à expulser les populations locales, recourant à la force si nécessaire, pour s'approprier des nouveaux espaces cultivables. Qui plus est, les monocultures endommagent des grandes forêts (forêt amazonienne ou forêt humide en Indonésie) et suppriment ainsi les moyens d'autosuffisance alimentaire des populations locales. De surcroît, la demande augmente sur le marché des approvisionnements. Ces grandes implantations vont donc plus précariser les populations locales qu'elles ne vont les pousser vers un développement qu'elles n'avaient pas nécessairement demandé. Enfin, ce type d'industries génère des « emplois » souvent peu respectueux des droits des ouvriers dans des environnements de travail très difficiles. Il semblerait que nous sommes en face d'une réintroduction de l'économie coloniale de la plantation, redéfinie pour fonctionner selon les règles du monde moderne, néolibéral et globalisé.

Et c'est maintenant que la porte s'ouvre en grand pour les OGM. En effet, si les populations ne veulent pas goûter aux OGM, autant les introduire via les plantations énergétiques. De ce fait, ces plantations ne rentreraient plus directement en concurrence avec les cultures

Qui se cache dans le champs de soja?

Depuis deux ans, les investissements, à travers le monde, dans le domaine des agrocarburants sont énormes. Ce genre d'investissements ne peuvent bien sûr être le fruit que de grosses sociétés, de multinationales. La variété des investisseurs reflète la tendance actuelle des marchés internationaux, à savoir que le panel va de l'industrie directement liée au secteur (compagnie pétrolière, compagnie agro-industrielle) à des banques d'affaires ou des fonds d'investissements. Tous ses acteurs, bien que d'horizons parfois fort différents, n'hésitent pas à s'associer entre eux mais ils courtisent également les grands propriétaires terriens locaux pour renforcer les structures transnationales.

Si une bonne part des investissements provient de l'agrobusiness, la plus grosse partie de l'afflux massif d'argent dans le domaine vient des milieux de la haute-finance. Ces sociétés financières, qui possèdent une grande capacité à dégager rapidement beaucoup d'argent, voient dans l'agrocarburant, un nouvel Eldorado. Elles ne sont pas les seules vu que des milliardaires (George Soros, Bill Gates, Sir Richard Branson) et la Banque mondiale sont également de la partie. Les banques régionales de développement fournissent quant à elles, de grosses sommes via des avantages structurels (routes, etc...).

Bien sûr, la flambée récente du prix du pétrole rend plus attrayante une solution concurrente mais ce n'est pas la seule raison d'un tel engouement. D'autant qu'une chute du prix du pétrole serait suivie par celle des agrocarburants. La différence entre ces deux marchés est le soutien dont bénéficie la culture à vocation énergétique. Contrairement à l'industrie pétrolière, celle des agrocarburants peut compter sur un soutien

massif des gouvernements aux différents échelons de sa production. Développement d'infrastructures, subventions, crédits avantageux et fiscalité préférentielle sont parmi les avantages que les états octroient à l'agrobusiness, ce qui en fait un marché plus stable. Tout ceci, lié au fait que de plus en plus, les gouvernements incitent ou obligent les compagnies pétrolières à fournir un pourcentage de carburant « vert », offre un vaste marché captif aux entreprises d'agrocarburant.

Mais ce marché reste tributaire du prix de la matière première. Une inconnue beaucoup trop aléatoire quand les projets se calculent en milliards de dollars. La première étape a logiquement été de s'ap-

roprier l'ensemble de la chaîne de production afin de contrôler la production en créant de grands réseaux transnationaux complètement intégrés. Le bonus d'une telle manœuvre est double vu qu'il permet d'assurer les bénéfices de la vente d'agrocarburant, mais également d'engranger des bénéfices via le boom économique mondial des marchandises que cette nouvelle demande contribue à générer. Ces grands réseaux permettent très vite aux grands entrepreneurs qui les tissent, de profiter au maximum de toutes les aides extérieures possibles (étatiques etc...) tout en s'affranchissant de toutes contraintes extérieures et en gardant un maximum de flexibilité quant à leur gestion.

Il reste cependant que la culture céréalière est tirillée entre l'alimentation et l'énergie et cela ne peut que nuire à la stabilité du marché. Pas étonnant dès lors de revoir surgir les OGM dont les principaux représentants mondiaux n'ont pas attendu bien longtemps pour se créer une niche confortable dans le petit monde de l'agrocarburant. A la pointe de la technologie agricole, ces sociétés gagnent enfin sur tous les terrains en pouvant faire pousser tranquillement leurs OGM, à l'aide leurs engrais et pesticides, à l'abri des critiques et des réglementations strictes vu que la production n'est pas alimentaire. Et quoi de mieux comme terrain d'expérimentation que ces millions d'hectares de plantations de soja à travers l'Amérique latine ? Toujours à la recherche d'une maximisation des profits, l'agrobusiness met au point la deuxième génération d'agrocarburants. Le but est de produire de l'éthanol cellulosique à partir de « switchgrass » (graminée) ou bien d'arbres. Ces procédés permettront également d'utiliser l'entièreté des plantes qui rentrent actuellement en compte dans la fabri-



carburant et éliminer tout entrave à leur développement, dans le seul but de maximiser leurs profits. Il met également en garde contre les dangers de la monoculture vis-à-vis de la bio-diversité et de son influence sur le climat.

Enfin, si João Pedro Stedile estime que la production d'alcool à partir de canne à sucre a pu aider le Brésil économiquement, son impact sur l'environnement et la qualité de vie de beaucoup de Brésiliens n'a pas toujours été bénéfique car une telle entreprise ne pourrait être positive qu'à échelle locale.

Ailleurs en Amérique du Sud, le son de cloche n'est pas toujours le même. Hugo Chavez et Fidel Castro ont dénoncé le fait qu'une production à grande échelle d'agrocarburant risquait de mettre en péril l'alimentation d'une partie de la population dans le monde à cause de l'augmentation du prix des matières premières.

Pour finir, n'oublions pas que cette industrie est agricole et repose sur le travail de beaucoup de gens dont les droits sont respectés élémentaires tant que la productivité et la rentabilité est suffisante pour rassasier l'appétit féroce des grands industriels qui les emploie.

4U\ WYa e U,

Selon une étude récente, la Belgique a le potentiel pour s'élever au neuvième rang de la production mondiale de biodiesel derrière les gens asiatiques (Indonésie et Malaisie) ou bien américain (Brésil, Argentine ou Etats-Unis). Deux chercheurs de l'Université du Wisconsin ont mis en avant la capacité de transformation de la Belgique via ses trois usines (Néochim à Feluy, Oléon à Ertvelde et Proviron à Ostende). Tout comme les Pays-Bas (sixième de ce même classement), notre petit royaume importe de grandes quantités de colza qui sont traitées avant d'être injectées sur le marché national ou réexportées.

Pour ce qui est de l'essence, la formule qui prévaut en Belgique est celle de l'ETBE (réaction chimique entre de l'éthanol et de l'isobutène) plutôt que l'éthanol. Bien que moins performant d'un point de vue écologique, c'est cette voie qui a été choisie pour plusieurs raisons. L'ETBE est techniquement plus avantageux (incorporation plus facile à l'essence, diminue les risques d'oxydation des moteurs dus à la volatilité de l'alcool) mais il peut, selon les lois européennes, être incorporé à hauteur de 15% et remplir ainsi les objectifs fixés que s'est fixés la Belgique, alors que l'éthanol ne peut dépasser les 5%. Cependant, l'Union européenne est en train d'étudier la modification de la loi pour autoriser un ajout de 10% d'éthanol et favoriser ce mode de production.

Mais qu'en est-il sur le marché actuel ? Bien que le marché du biodiesel soit ouvert depuis plus d'un an et celui du bioéthanol depuis le 1^{er} octobre 2007, le consommateur est loin de pouvoir espérer rouler au « vert ». Le marché belge est très lent à se mettre en place et ce pour plusieurs raisons. En premier lieu, l'Etat a mis beaucoup de temps avant d'attribuer les concessions de productions, ce qui a ralenti la mise au point des infrastructures. Chez Bio Wanze et chez Alco Bio, on estime pouvoir être opérationnel respectivement d'ici le second trimestre 2008 et en avril prochain. Il faut bien dire aussi que l'inflation du prix des céréales, du entre autre au phénomène agrocarburant, a incité les groupes pétroliers à bien peu d'entrain. Il faut dire que rien ne les oblige au niveau de la loi et que la législation européenne implique une suspension de tout incitant fiscal en cas d'obligation, ce qui rendrait les carburants « made in Belgium » moins attrayant que ceux de ses concurrents. Actuellement, seul Total Fina produit et vend un mélange de biodiesel (5%) pendant que la firme Octa+ (principal distributeur indépendant de carburant en Belgique) se dit dépendant de la mise en branle des raffineurs, peu transparents et volontaires dans ce do-

maine selon elle. Pendant ce temps là, l'Etat belge continue de percevoir des accises sur les carburants fossiles, revues dernièrement à la hausse pour compenser la défiscalisation des agrocarburants. On imagine que la flambée des cours de l'or noir accentue d'autant plus le sourire du ministre des Finances.

3VbYaeUTU \1 AeUcd,

Les agrocarburants sont aussi l'objet d'intérêts dans les différents pays d'Afrique de l'Ouest. Les gouvernements sont impliqués mais les sociétés privées et les ONG sont impliquées également dans le débat. (cf l'Association Africaine des Producteurs de Biocarburants (AAPB) créée par des opérateurs privés).

L'Afrique, tout autant que le reste du monde, voit dans les agrocarburants une solution alternative intéressante au pétrole. Cette industrie est en voie de développement et risque de se voir confrontée aux mêmes dangers que partout ailleurs. Il faudra donc sans doute beaucoup de vigilance et de travail aux organismes de coopération sous-régionale pour éviter les travers d'une industrialisation massive, avec des monocultures dévastatrices, l'introduction des OGM ainsi que la mise en danger des populations locales.

Les articles «*La biothéologie pour sauver le monde?*», « *Ici et ailleurs : les agrocarburants dans le monde*» et «*Qui se cache dans le champs de soja?*» se basent sur les informations récoltées sur les sites internet et dans les articles suivant :

-] <http://www.iewonline.be>
-] <http://www.grain.org>
-] <http://www.alternativelibertaire.org/>
-] Gilles Toussaint , «*Les carburants «verts» dans l'ornière*», «*La Libre Belgique*», 02/10/2007.
-] Rudolf Marton, «*La Belgique futur gros producteur de biodiesel ?*», «*Le Soir*», 22/01/2008.

virières. Encore une fois, c'est regarder par le petit bout de la lorgnette et oublier que les OGM en pleine terre risquent fort de contaminer les plantes avoisinantes. De plus, les grands groupes producteurs d'OGM sont souvent les producteurs de pesticides et engrais qu'ils ne risquent pas d'oublier pour leurs cultures. Sans compter la maimise sur mes semailles et une augmentation de la précarité des petits producteurs encore restant sur le marché.

La focalisation du politique et de l'industrie sur les agrocarburants masque les vraies questions et permet aux conglomérats économique-industriels de faire oublier qu'ils n'œuvrent pas vraiment pour une démarche plus écologique (voitures moins polluantes, engrais « bio », etc.) mais plutôt pour une politique de remplacement douteux et tout aussi dangereux. La vraie question est celle de notre surconsommation d'énergie !

Plusieurs pistes sont bien évidemment à exploiter dans le domaine de l'économie d'énergie mais il est étonnant de remarquer que l'agriculture a de grands services à rendre dans ce domaine. Il faut savoir que depuis les années 50 ans, la séparation des zones d'élevages et de cultures ont cassé la chaîne d'autorégulation (la terre nourrit les animaux qui à leur tour la fertilisent via les déjections), entraînant ces deux pôles dans des surconsommations d'énergie à cause de tous les apports artificiels (engrais, aliments etc.). Une agriculture traditionnelle est beaucoup plus directement économe en énergie et viable à long terme. Un modèle d'agriculture plus autonome et orientée vers les marchés locaux permettrait de réintroduire la biodiversité dans l'agriculture et un renouveau des techniques agro-écologiques.

Tout cela ne doit pas nous faire oublier que la plus grande part de gaspillage dans le monde de la production agricole vient des activités annexes (transports,

emballages etc.). Dans notre système industrialisé, il faut dépenser 10 à 15 calories pour produire et distribuer 1 calorie alimentaire. Le transport international des produits agricoles, et particulièrement par avion, est certainement l'un des points noirs de la chaîne alimentaire. Pendant ce temps, le kérosène bénéficie de faveurs fiscales alors que les petits producteurs locaux ont de plus en plus de mal à se conformer aux normes de plus en plus drastiques qui sont imposées au monde agro-alimentaire.

Alors qu'il nous semble évident que les agrocarburants ne peuvent en aucun cas apporter une vraie solution au problème du réchauffement climatique et qu'ils pourraient même très vite en amplifier le phénomène pour toutes les raisons que nous avons citées, nos décideurs politiques s'engouffrent tête baissée dans une solution molle qui, pour eux, à surtout le mérite de ne rien remettre en cause de notre mode de vie et de son économie autodestructrice pour le plus grand bonheur des lobbies économique-industriels. Car ne nous leurrons pas, ce sont bien ces grands groupes transnationaux qui ont soufflé cette politique énergétiques à nos élus ; et il y a fort à parier qu'entre le bien immédiat des actionnaires et celui, à long terme, de la planète, le choix a été vite fait. Il y a peu de chances que les grands financiers et industriels s'imposent volontairement des contraintes allant à l'encontre de l'accroissement de leurs bénéfices.

Tout est donc une question de choix ! Chacun d'entre nous peut choisir chaque jour l'impact qu'il va avoir sur l'environnement de par son alimentation, sa mobilité, sa consommation d'énergie domestique. Cela n'est certes pas négligeable et il faut en être conscient. Et si une gestion responsable de notre consommation quotidienne d'énergie ne va pas à elle seule réduire à néant l'impact écologique de l'homme sur la planète, n'oublions pas que les consommateurs, s'ils sont suffi-

samment nombreux et attentifs, peuvent faire plier n'importe quel producteur en se détournant de ses produits néfastes. Il n'y a pas de panacée universelle, si l'homme veut sucer les fruits de la Terre jusqu'aux trognon, il devra faire face aux conséquences et ce n'est sans doute pas grâce à tous les artifices, aussi géniaux soient-ils, qu'il est capable de mettre en œuvre, qu'il pourra échapper au retour de bâton.

> 1 Q \ d Ub ^ Q d Y f U
Qeh SQbRebQ'dc
bU U^cUb \Uc dbQ^cZ
_ _ bdc

L'alternative aux carburants réside principalement dans une baisse de la consommation, qui passe en premier lieu dans une réduction des transports inutiles. Cela implique une transformation du système mondial de production, de transformation et de distribution des biens. Une transformation qui doit aboutir à :

] une relocalisation des productions (dont, par ailleurs, les ouvriers, agriculteurs et consommateurs seraient les premiers gagnants) ;

] l'utilisation prioritaire des matières premières locales (pour la construction, les produits industriels, etc.) ;

] la fin du diktat commercial des pays du Nord qui entrave actuellement le développement économique des pays du Sud. Cette remise en cause de la mondialisation capitaliste, dont le mouvement altermondialiste est le principal protagoniste, peut s'accompagner de transformations à l'échelle de la société :

] réduire les distances entre l'habitat et le lieu de travail, ce qui implique de repenser l'aménagement du territoire et des villes ;

] favoriser les modes de transport alternatifs : fret, covoiturage, transports en commun, vélo, etc.

Les biocarburants: thème abordé dans une journée d'études à l'U.L.B.

La substitution des carburants fossiles par les biocarburants est plus que jamais dans l'air du temps. En témoignage cette journée d'étude donnée à l'Université Libre de Bruxelles en ce mardi 22 janvier : « BIOCARBURANTS : Quel avenir et quelle place en Belgique » (<http://www.ef4.be/fr/evenements/dernieres-conferences-ef4/biocarburents.html>).

Elle a été l'occasion de faire le point sur les tenants et aboutissants de cette problématique. Les questions posées et les réponses fournies ont-elles été pertinentes ? A vous d'en juger. . .

Les orateurs invités ont traité de sujets aussi divers que les normes en vigueur en Europe et en Belgique, la fiscalité de ce marché naissant, l'impact de ces « bio » carburants sur l'environnement ainsi que sur la technique automobile actuelle. Nous vous proposons d'abord de détailler ces différents points et d'ensuite souligner leur pertinence.

Les biocarburants en Europe

La politique de développement des biocarburants par l'Union Européenne tourne autour des trois vœux pieux suivants :

1] Inscrire ce développement dans une politique de lutte contre le changement climatique.

2] Assurer la sécurité d'approvisionnement d'énergie et ainsi réduire la dépendance de l'Europe vis-à-vis des acteurs extérieurs (à savoir les pays producteurs de pétrole).

3] Promouvoir les énergies renouvelables.

Comme conséquence des ces intentions découlent maintes directives européennes qui fixent les définitions des biocarburants et des objectifs de part de marché de ceux-ci : 5,75 % en contenu énergétique

que (ce qui signifie à quantité d'énergie équivalente fournie par les combustibles fossiles) pour le 31-10-2010 (directive 2003/30/EC). Notons qu'il apparaît déjà clairement que cet objectif est illusoire pour 2010, les prévisions les plus optimistes tablent sur 4,2 % localement. Une autre directive (98/70/EC) fixe aussi la qualité d'un biocarburant au niveau de sa teneur en composés oxygénés et la pression de vapeur du biocarburant. Cette dernière norme a failli être modifiée pour autoriser la production de biocarburant dont la pression de vapeur excède 60 kPa, ce qui a été refusé car étant contraire à la tendance à réduire les composés organiques volatiles (COV) dans l'industrie, véritables fléaux environnementaux. Ceci témoigne du manque de cohérence qui caractérise cette activité industrielle naissante en Europe.

Du point de vue du portefeuille, des exonérations et déductions fiscales diverses sont prévues pour les producteurs de ces biocarburants (directive européenne 2003/96/EC). Lors des transpositions de ces directives dans les législations des pays européens, elles ont fait l'objet d'interprétations diverses quasiment aussi nombreuses que les pays constituant l'union européenne : dans les 27 pays de l'Union Européenne coexistent . . . 25 systèmes incitatifs ou punitifs concernant les biocarburants ! Cela va de l'exonération pure et simple des producteurs, aux incitants fiscaux, à la taxe punitive (dont le calcul est fait à l'aide d'un bilan du CO₂ qui aurait été rejeté si un carburant fossile avait été utilisé en lieu et place du biocarburant).

Force est de constater la même disparité parmi les 27 pays de l'U.E. quant à la manière de substituer le biocarburant au carburant fossile : on ne va pas directement rouler au 100 % biocarburant, car le parc

automobile demanderait une adaptation conséquente. Le parc automobile actuel tolère un certain pourcentage de biocarburant mélangé au carburant fossile pour fonctionner correctement, mais ne dispose pas encore de normes pour un fonctionnement à 100% de biocarburant. L'Union Européenne a donc décidé de limiter pour l'instant l'incorporation des biocarburants à 5 % en volume dans les carburants conventionnels (norme EN590 pour le bioéthanol dans l'essence, et norme EN228 pour le biodiesel dans le diesel). Les pays de l'Union Européenne se sont néanmoins octroyés une certaine latitude dans le choix des teneurs en biocarburant dans le carburant disponible à la pompe (la France a d'ores et déjà décidé d'adapter la norme EN590 pour autoriser 7 % en volume de biodiesel dans le diesel).

Et la technique automobile dans tout cela ?

Cette disparité des teneurs en biocarburants suivant le pays envisagé ne facilite pas une position cohérente des fabricants d'automobiles quant à la manière d'intégrer les biocarburants dans le fonctionnement de leurs véhicules. Ceci dit, il apparaîtrait que l'adaptation des moteurs automobiles fonctionnant aux combustibles fossiles à un fonctionnement aux biocarburants ne soit pas un défi technique majeur : le même principe de fonctionnement reste d'application, à savoir l'allumage commandé pour les moteurs à essence ou bioéthanol, et l'allumage spontané pour les moteurs diesel (que le carburant soit fossile ou « bio »). L'enjeu se situe surtout à l'adaptation des concepts existants aux propriétés physico-chimiques différentes que présentent les biocarburants. C'est bien entendu une source de coût non négligeable, et les constructeurs automobiles seront

agriculture à long terme (érosion et oxydation des sols) Une fois la terre épuisée, l'éthanol cellulosique prendra la relève avec un rendement encore supérieur.

Pendant ce temps-là, la population locale s'apprête à payer deux fois le prix de cette industrie dévastatrice. Non seulement le mode de vie d'agriculture traditionnelle est en péril mais en plus, les habitants des quelques 2000 îles indonésiennes seront aux premières loges pour assister à une montée du niveau de la mer due au réchauffement climatique que la production d'agrocarburant a contribué à accélérer.

Ailleurs en Asie, les politiques des trois grands pays que sont le Japon, la Chine et l'Inde varient. Le gouvernement japonais a favorisé le développement technique de transformation des huiles plutôt que sa production, avec entre autres des programmes d'importation de matières premières. Certaines entreprises nipponnes sont à la pointe de ces technologies. La Chine quant à elle, est un des plus gros investisseurs dans le domaine des énergies renouvelables mais est confrontée à une très forte demande alimentaire qui réduit sa marge de manœuvre dans le domaine des agrocarburants. Elle a cependant des ambitions dans ce domaine (jusqu'à 10% d'éthanol dans l'essence dans certaines provinces) qu'elle soutient grâce à de grandes entreprises qui concluent des partenariats avec les pays producteurs (Indonésie, Malaisie, Nigéria . . .). Pour sa part, l'Inde, qui est le deuxième pays producteur asiatique d'éthanol, a pallié à son manque de terres disponibles en se faisant le plus gros acquéreur de biodiesel brésilien. Le pays compte aussi beaucoup, à l'avenir, sur le jatropha pour atteindre les 20% d'éthanol d'ici à 2013.

Les autres pays comme la Corée du Sud, Les Philippines ou la Thaïlande n'affichent pas de grandes ambitions (0,5 à 2% de mélange) en matière d'agrocarburant.

3] UbYaeU \ QdY^U,

En Amérique latine, c'est le Brésil qui est à la pointe de la production d'agrocarburant. Le président Lulla, très encouragé par G.W. Bush qui y voit entre autre une possibilité de diminuer la zone d'influence d'Hugo Chavez, veut faire de son pays l'Arabie Saoudite du 21ème siècle. Ses arguments sont bien évidemment l'indépendance énergétique mais aussi une très belle opportunité pour l'ensemble de la population et son économie. Il espérait même, en accordant des aides fiscales aux raffineries, inciter le commerce avec les petits producteurs. Mais la réalité du marché est tout autre et les petits agriculteurs ne peuvent pas rivaliser avec les grandes industries. Des pays comme l'Argentine et le Paraguay (en partenariat avec le Brésil) sont également très actifs.

La culture dominante est le soja dont les plantations se répandent comme une traînée de poudre à travers toute l'Amérique du Sud. Cette extension ne peut se faire bien évidemment qu'au détriment d'autres cultures (vivrières) mais aussi au détriment de la forêt amazonienne. Ce mode de production industrielle nuit également gravement à l'agriculture locale familiale et menace les habitants qui sont contraints, y compris parfois par la force, de quitter leurs terres. La pression sur les terres risque encore de s'accroître vu que la demande en agrocarburant ne va cesser d'augmenter au cours des prochaines années. Excepté le

Brésil, les pays producteurs de soja sont confrontés à leurs limites territoriales dans leurs possibilités d'exploitation.

La suite logique est que si le Brésil ne prend pas de résolutions claires, la monoculture du soja, en repoussant toujours un peu plus loin la frontière agricole, va menacer la forêt tropicale en précipitant son assèchement. Dès lors, il n'y aura plus aucune raison de ne pas s'attaquer aussi à ces territoires qui un jour ont été une partie de poumon du monde, avec les conséquences qu'on devine.

Lors d'une conférence à Brasilia, João Pedro Stedile (un des leaders du Mouvement des Sans Terre, MST) a dénoncé les alliances entre les trois secteurs du capital transnational : les compagnies pétrolières, qui veulent réduire leur dépendance vis-à-vis du pétrole ; les entreprises automobiles, qui veulent continuer à profiter du modèle actuel de transport individuel, et les entreprises agroindustrielles qui veulent continuer de monopoliser le marché mondial de l'agriculture. Ces cartels déjà surpuissants approchent également les grands propriétaires terriens pour contrôler de A à Z l'industrie de l'agro



Fci et ailleurs : les agrocarburants dans le monde

7 e b _ ` U ,

Face à une inquiétude croissante vis-à-vis du réchauffement climatique, l'Union européenne a décidé de prendre de grandes mesures. Dans l'espoir de diminuer ses rejets polluants, l'Europe a décrété que la part d'agrocarburants devrait atteindre 5.75% d'ici 2010 et 10% d'ici à 2020. Pour ce faire, Bruxelles propose entre autre de supprimer les jachères subventionnées (10% des terres cultivables), instaurées au début des années nonante dans le but de diminuer la surproduction céréalière européenne. Au début de cette année 2008, l'EBFTP, un comité consultatif européen piloté par l'industrie et soutenu par le Commissaire européen à la Recherche, propose un objectif de 25% d'agrocarburants dans le secteur du transport routier en 2030, alors que les effets néfastes des

cultures à grande échelle nécessaire pour produire des agrocarburants sont de plus en plus critiqués. L'EBFTP est dominée par l'industrie pétrolière (qui voit dans le « pétrole vert » un marché d'avenir), l'industrie automobile (pour laquelle l'essor des agrocarburants garantit la pérennité du moteur à explosion et permet d'éviter des réductions trop fortes de ses émissions de CO₂) et l'industrie des biotechnologies (qui compte développer les agrocarburants de « seconde génération » à partir de végétaux et de bactéries transgéniques).

Bien que la surface consacrée à la culture dédiée à l'agrocarburant à augmentée de manière significative en Europe ces dernières années, la demande sur le marché mondial fait que les objectifs affichés par l'U.E sont peu réalistes. L'Europe ne

pourrait jamais devenir autosuffisante en matière de production agricole pour les agrocarburants, cela la condamne donc à l'importation massive. Or, qui peut garantir que les matières premières ou les produits finis importés sont en accord avec les volontés écologiques de l'Europe ? Un rapport de trois organisations environnementales européennes remis au Commissaire européen de l'environnement Stavros Dimas montre qu'une industrialisation massive n'est pas sans conséquences sur à cause de la concurrence entre les cultures vivrières et énergétiques, l'utilisation massive de pesticides dans ces monocultures, ainsi que la mise en danger par ces dernières de la biodiversité et des populations locales. L'Europe a-t-elle tenue compte de tous les paramètres avant de prendre ses décisions ?



3 c Y U ,

La grande richesse actuelle de l'Indonésie est certainement l'huile de palme. C'est en effet la matière la plus productive d'énergie dans la fabrication du biodiesel. Grâce à l'échec du grand projet « riz » de Suharto en 1996, la plantation massive de palmier à huile et bois d'œuvre, sur les tourbières asséchées, s'est très vite développée. Cependant, la population indonésienne est régulièrement confrontée à des problèmes d'approvisionnement d'huile car bien évidemment, les gros producteurs se concentrent sur la production du biodiesel nettement plus rentable.

agrocarburant incite l'Indonésie à accorder les concessions nécessaires à l'assèchement des tourbières en vue d'une exploitation massive de palmier à huile. Or, non seulement cet assèchement dégage énormément de CO₂, mais en plus, elle met en danger la forêt humide de ces îles (Bornéo et Sumatra) et sa bio-diversité. Une autre conséquence directe de ces monocultures intensive est la fin de l'autosuffisance alimentaire des populations locales privées des ressources de ces forêts. Les droits de ces mêmes populations sont d'ailleurs souvent bafoués lors des attributions de concessions.

Bien qu'encore très jeune, l'industrie des agrocarburants en Indonésie brasse énormément d'argent, aussi bien dans ses in-

vestissements (plantations, raffineries, ...) que dans les profits qu'ils génèrent. On retrouve à sa tête des anciens amis de Suharto qui ont su se reconvertir, profiter du système et de leurs connections ou bien des entreprises étrangères parmi lesquelles des sociétés chinoises, des banques d'affaires internationales et des groupes d'investissements attirés par les planteurs bénéfiques d'un secteur en pleine expansion.

La gestion d'un tel marché ne se fait pas à la légère et nécessite une vision à long terme. C'est donc en toute connaissance de cause que les grands entrepreneurs misent gros, mais à court terme, sur l'huile de palme car ils savent que la terre d'Indonésie ne pourra supporter une telle

certainement frileux à engager les fonds nécessaires, surtout en l'absence d'uniformisation des normes relatives aux teneurs en biocarburants. Le constat est encore moins engageant en ce qui concerne les émissions de polluant autres que le CO₂, à savoir les NOx, composés toxiques pour l'homme, responsables des pluies acides et de la formation d'ozone néfaste dans les couches basses de l'atmosphère, et le CO, composé chimique toxique, résultant d'une combustion incomplète du carburant. Une étude réalisée par l'Unité de Thermodynamique de l'Université Catholique de Louvain montre que les rejets dans l'atmosphère par un moteur diesel (alimenté par des biodiesels de provenances différentes) sont plus élevés de 5 % environ pour les NOx, et jusqu'à 50% de plus pour le CO que dans le cas de l'alimentation par un carburant diesel fossile. En l'état actuel des choses, ceci ne plaide certainement pas en faveur de l'adoption des biocarburants.

Et en ce qui concerne la Belgique ?

En ce qui concerne la Belgique, on ne peut pas dire que la mise en place des biocarburants se fasse d'une manière très franche : la solution retenue est celle des incitants fiscaux et taux d'accises réduits. Pour que ceux-ci soient appliqués, il faut que le producteur ait reçu un agrément de la part du gouvernement, avec des volumes maximaux produits de 250.000 m³ / an de bioéthanol et de 380.000 m³ / an de biodiesel (loi du 10 juin 2006). L'agrément est accordé sur base de critères environnementaux tels que le bilan CO₂ de la production, le niveau d'application d'engrais par hectare de biomasse cultivée, la distance entre les cultures et l'unité de production, et l'efficacité énergétique de l'unité de production. Il est important de noter qu'aucune valeur seuil n'a été fixée pour ces critères, le législateur se bornant à décerner les agréments aux meilleures installations parmi celles qui en faisaient la demande. Il est bien clair que ceci n'est aucunement un garant de respect de ce

que les critères prétendent défendre. . .

En Belgique et à ce jour, seules 5 sociétés ont reçu l'agrément pour le biodiesel (Bioro, Flanders Bio Fuel, Néochim, Oléon et Proviron) et 3 sociétés pour le bioéthanol (Alco Bio Fuel, Biowanze et Tate & Lyle). Flanders Bio Fuel est actuellement incapable de produire le moindre biocarburant, les installations ayant été endommagées lors d'un incendie.

Perspectives économiques à long terme

La différence de maturité entre l'industrie pétrolière et l'industrie des biocarburants jouera très certainement un rôle dans leurs perspectives économiques respectives. L'industrie pétrolière est entrée dans une phase d'augmentation continue des coûts de la matière première, car la demande est supérieure à la capacité de production cumulée de ces pétroliers (communication « Investir dans les Matières Premières », Caroline-Laure NÈGRE, banque GOLDMAN SACHS, salon Actionaria, 17 novembre 2007, Paris), tandis que les coûts de transformation sont aussi bas qu'ils puissent l'être après plus d'un siècle d'optimisation des procédés. L'industrie de transformation pétrolière ne possède donc plus beaucoup de marge de manœuvre au niveau du prix du produit fini, car elle subit cette explosion de la demande. A la différence de l'industrie pétrolière, l'industrie des biocarburants est relativement jeune, elle expérimente donc les problèmes de procédés qui sont en général perfectibles après quelques dizaines d'années d'opération. Ce qui signifie qu'actuellement, à prix de la matière première comparable (pour obtenir une quantité d'énergie équivalente au final), les coûts de transformation des biocarburants représentent une grande proportion des coûts totaux, proportion qui diminuera certainement avec la maturation des procédés utilisés. En témoignage le fait qu'en 2002 au Brésil (précurseur en matière de production de

bioéthanol), le prix de transformation du bioéthanol par GigaJoule (quantité d'énergie égale à 10⁹ Joule) est descendu en dessous de celui de l'essence à Rotterdam, alors qu'il était près de trois fois plus élevé que celui-ci en 1980.

Après avoir rapporté ces différentes considérations entendues lors de cette journée de conférence, on peut émettre les critiques suivantes quant aux différents points qui ont été rapportés précédemment.

Le combat contre le réchauffement climatique : une question d'une autre envergure que l'adoption des biocarburants ?

Pense-t-on réellement combattre le réchauffement climatique en substituant les biocarburants aux carburants fossiles utilisés actuellement ? Il paraît assez évident que ceci ne constitue pas la panacée, car on constate une augmentation de 20 % des rejets de gaz à effet de serre dans les transports de 1990 à 2002, et il est peu probable que le gain en CO₂ rejeté par l'utilisation de biocarburants inverse la tendance à terme malgré les 30 à 85% de rejets de CO₂ par km en moins pour le bioéthanol en substitution à l'essence, et environ 45% de rejets de CO₂ par km en moins pour le biodiesel en substitution au diesel « fossile » (étude JEC WTW, mars 2007 – rappelons que ces valeurs sont données pour une utilisation 100% biocarburant dans le moteur, ce qui n'est pas à l'ordre du jour). On pourrait même tabler sur l'effet inverse : passer au « bio » carburant donnerait bonne conscience à l'utilisateur à peu de frais, et celui-ci pourrait être moins regardant quant aux déplacements effectués à l'aide de son véhicule. La conclusion est très simple : il est utile de s'intéresser à la substitution des carburants fossiles, mais ceci ne peut aller de pair qu'avec un questionnement et un remaniement de fond du secteur des transports, ce qui n'est pas nouveau.

Les effets pervers de la recherche d'indépendance énergétique de l'Europe

Assurer l'indépendance d'approvisionnement en énergie de l'Europe n'est pas inintéressante en soi, mais ce problème est sujet au même travers que le point précédent : il serait utile de se questionner sur l'opportunité de diminuer la consommation énergétique avant de chercher des substituts. On peut aussi se demander ce qu'il va se passer dans le système d'économie de marché européen lorsque des intervenants extérieurs proposeront de la biomasse à plus bas prix que ce qu'un producteur européen peut fournir : il paraît évident que l'industriel se tournera vers cette biomasse à bas prix pour produire son biocarburant. Et la manière dont a été produite cette biomasse à l'étranger peut rester sujette à caution, il suffit de constater que la production d'huile de palme en Malaisie et Indonésie a entraîné ces dernières années une déforestation au profit de l'implantation des palmeraies. En conclusion, il semble qu'on assisterait alors à un simple déplacement de la dépendance d'approvisionnement en énergie de l'Europe, réduisant ainsi à néant l'argument de principe invoqué. Sans compter les éventuels travers d'une production de biomasse à bas prix par des cultivateurs peu concernés par les problèmes éthiques. . .

Une promotion des énergies renouvelables pas si évidente. . .

Promouvoir les énergies renouvelables est honorable, mais il n'est pas encore très clairement établi que la production de biocarburants respecte cette intention. Pour éclairer ce point, il est nécessaire de souligner qu'on peut parler de promotion d'énergie renouvelable dans le cas des biocarburants si la quantité d'énergie exploitable contenue dans une unité (arbitraire) de biocarburant est supérieure à la quantité d'énergie fossile utilisée pour produire cette unité de biocarburant. Si

ce n'est pas le cas, cela signifie que produire le biocarburant est plus coûteux d'un point de vue environnemental que simplement utiliser le carburant fossile. Or, il apparaît que le caractère positif ou négatif de ce bilan dépend fortement de la méthode de calcul utilisée. Le litige tourne autour de la valorisation des co-produits de l'industrie des biocarburants (par exemple, les tourteaux de colza, etc). Pour calculer le bilan, on a jusqu'à présent utilisé deux méthodes pour affecter une consommation de carburant fossile à ces co-produits : une méthode dite « massive », et une deuxième dite « systémique ». Dans la première, on attribue une fraction de carburant fossile utilisé pour les co-produits au pro-rata de la quantité produite. Ceci mènerait plutôt à un bilan positif pour les biocarburants : elle diminue la contribution du combustible fossile au biocarburant, car le co-produit valorisable « assume » une partie de l'utilisation du combustible fossile. La méthode systémique, elle, considère que le co-produit viendra en remplacement de produits déjà existants sur le marché, ceux-ci ayant parfois un bilan meilleur en termes d'énergie fossile utilisée. Cette dernière méthode de calcul montre des bilans beaucoup moins glorieux pour les biocarburants que la précédente. Pour l'éthanol de maïs même, il apparaît négatif, ce qui signifie que produire une unité énergétique de bioéthanol de maïs consomme plus d'une unité énergétique de carburant fossile, ce qui constitue une aberration surtout si l'on prétend promouvoir les énergies renouvelables. Tous les chiffres et arguments dans l'étude française ADEME (l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, 2002) pour la méthode massive et dans le rapport français EDEN (Energie durable en Normandie, 2006) pour la méthode systémique.

Normalisation des biocarburants : un point positif ?

Au sujet des normes fixant la qualité des biocarburants, il est intéressant de noter que cette situation leur est particulière. En effet, aucune norme de ce type n'est appliquée aux carburants « fossiles ». Autrement dit, quand vous achetez votre super ou votre diesel à la pompe, aucune norme n'a été édictée ni forcément, respectée quant à leur qualité : vous achetez un produit « opaque », sa provenance est indéterminée, ainsi que sa composition qui reste à la discrétion du pétrolier. Ceci jouerait donc plus en faveur des biocarburants.

En conclusion

On peut sans doute laisser le mot de la fin à la Royal Society, organisme scientifique anglais qui a remis ce 15 janvier 2008 un rapport concernant les biocarburants « à caractère durable » :

] <http://royalsociety.org>

« Unless biofuel development is supported by appropriate policies and economic instruments that address these issues, then there is a risk that we may become locked into inefficient – and potentially environmentally harmful – biofuels supply chains. . . »

ce que l'on peut traduire par :

« A moins que le développement des biocarburants ne soit accompagné de politiques et d'instruments économiques appropriés, il y a un risque que nous nous enfermions dans des outils de production de biocarburant inefficaces – et potentiellement dangereux pour l'environnement. »

Tout est dit. . .

Ô *Suite de l'article de la page 3*

Avec le perfectionnement constant des moteurs de l'époque, il est techniquement possible de substituer entièrement l'alcool à l'essence. Ford a même créé un moteur pouvant fonctionner exclusivement à l'éthanol. Le lobby pétrolier, Big Oil considère l'éthanol comme un rival sérieuse à ses affaires. Il n'y a même pas moyen à l'époque de s'approprier le marché de l'éthanol puisque n'importe quelle personne munie d'un alambic peut en fabriquer. Il n'y a plus de temps à perdre et tous les moyens sont bons pour mater le rival éthylique. Big Oil entame les hostilités sur le plan législatif en tentant de faire imposer des taxes sur la production d'éthanol, échec. Mais ce sera sur le plan commercial que Big Oil s'en sortira le mieux.

La famille Du Pont se spécialise dans la deuxième moitié des années 1910 dans la pétrochimie après avoir fait fortune grâce à la vente de poudre à canon durant la première guerre mondiale. Avidé de nouveaux profits dans son nouveau secteur la famille entame la prise de contrôle de la General Motors à la fin des années 1910 pour en arriver à posséder plus de 35% de parts de la société en 1920. En 1919, La general motors fait l'acquisition de du laboratoire de Kettering. Ce dernier est bombardé vice-président de recherche de la toute nouvelle General Motors Research Corporation, créée pour l'occasion. Du Pont manœuvre habilement et prend rapidement le contrôle du conseil d'administration de la GM. [Plus tard, la Standard Oil actuel EXXON rejoindra le clan GM – Du Pont pour former l'un des plus puissants et influents lobby de la Big Oil] La couleur est annoncée à Kettering : il doit ramener du profit à la société sinon, son labo de recherche sera fermé. Avec l'éthanol, le défi est impossible à relever.

Charles Kettering laisse deux semaines à son assistant pour trouver une solution.

C'est la course, la rigueur scientifique est mise de côté et la recherche se tourne vite vers le PTE « plomb tétraéthyle ». Découvert en 1854, il était alors considéré comme une curiosité technique mais non commercialisable à cause de sa forte toxicité pouvant entraîner la mort. Mais même si elle tue, cette substance est un antidétonant très efficace et n'est pas un carburant, contrairement à l'éthanol. Pas de risque donc pour le marché du pétrole. Le brevet est aussitôt déposé et Du Pont devient le premier fournisseur en PTE de la General Motors. L'essence au plomb est née. Opération réussie.

Reste maintenant un autre obstacle à surmonter, la toxicité avérée du PTE. Facile, il suffit de faire preuve de la même rigueur scientifique que précédemment. Il faut pour cela compter sur la complicité du gouvernement américain pour la dissimulation des effets toxiques et pour faciliter la distribution du nouveau carburant antidétonant dans le monde. Surestimer les bénéfices de l'essence au plomb et confier, pendant plus de quarante ans, la recherche des effets du plomb sur la santé et l'environnement aux mains d'experts de la General Motors, de Du Pont et de la Standard Oil, actuel EXXON. Reste une dernière chose, embrouiller les esprits et baptiser le plomb tétraéthyl « éthyl ».

Petit à petit, on en arrive aux années 1970 et 1980. On prend conscience de l'importance de la pollution atmosphérique, les concentrations en plomb dans la biosphère n'est plus un secret. L'usage du plomb diminue. En 2000, l'Union Européenne interdit l'usage de l'essence plombée. Mais les pays en « voie de développement » sont encore une source de revenus pour les producteurs du PTE.

On en revient donc tout « naturellement » aux agrocaburants. Mais la situation a bien changé depuis les années 1920. C'est plus aussi écolo que ça de produire et d'utiliser des plantes pour faire du jus de moteur. On a besoin des excès agri-

coles pour nourrir l'humanité. Une nouvelle intensification de l'agriculture pour la production de « bio » carburants se révélerait catastrophique pour l'environnement et les populations déshéritées. Depuis le temps, le paysage agricole mondial a radicalement changé, la production d'agro carburant est aujourd'hui « centralisable » et donc contrôlable. Une belle source de profits en perspective. Cette méga production agricole qui se met rapidement en marche voit aussi se développer une série de brevets sur le vivant et de gros monopoles de production, comme à l'époque de l'introduction du plomb dans nos veines.

Pendant plus de septante ans, la « cabale » du plomb, General Motors, Du Pont, EXXON ont engrangé des bénéfices faramineux avec la vente de leur poison. Ces septante années leur ont laissé le temps de se retourner et de diversifier leurs produits. Le regain d'intérêt actuel pour les agro carburants ne devrait pas les laisser indifférents et en plus, ils savent y faire.

[Louis Jazz]

Pour en savoir, lire « l'histoire secrète du plomb » de Jamie Lincoln Kitman aux éditions ALLIA, 2005.

