

Contexte

Deux législations européennes adoptées en 2009 encouragent le développement des agrocarburants avec pour objectif de départ la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans les transports. Mais il s'avère que ces deux directives, l'une sur les énergies renouvelables (RED) et l'autre sur la qualité des carburants (FQD), pourraient conduire à une augmentation et non pas une à diminution des émissions de GES, à moins que le problème du changement d'affectation des sols indirect (CASI) soit résolu.

Que devrait faire l'Union européenne?

Les ONG environnementales exhortent la Commission européenne à publier une proposition de loi qui tienne compte de tout l'impact carbone des agrocarburants, y compris les émissions résultant du CASI, afin d'encourager le développement des agrocarburants vraiment durables uniquement. Pour cela, la Commission doit introduire des facteurs CASI en fonction des matières premières utilisées et les réviser régulièrement, afin de refléter les meilleures connaissances scientifiques disponibles.

Background

Les agrocarburants et la Directive sur les énergies renouvelables (RED)

D'ici à 2020, les Etats membres de l'UE doivent respecter un quota de 10% d'énergie renouvelable dans les transports – correspondant principalement aux agrocarburants. La Directive RED contient des critères de durabilité visant à garantir que seuls les agrocarburants réduisant les émissions de GES d'au moins 35% par rapport aux énergies fossiles bénéficieront de ce dispositif et des aides publiques. Cette méthodologie intègre les émissions émises lorsque les terres sont converties pour cultiver des agrocarburants (changement d'affectation des sols direct). Toutefois, les émissions de GES provenant du changement d'affectation des sols indirect (CASI) ne sont pas prises en compte dans les critères de durabilité.

Les agrocarburants et la Directive sur la qualité des carburants (FQD) -

Article 7a

Cette directive impose aux fournisseurs de carburants utilisés pour les transports une réduction de 6% de l'intensité carbone du processus de production de leur carburants d'ici 2020. Pour les fournisseurs, les agrocarburants sont apparus comme la solution clé pour atteindre cet objectif. Des critères de durabilité semblables à ceux de la directive RED s'appliquent à cette directive.

Où en sommes-nous?

En vertu des directives FQD et RED, la Commission européenne était tenue de publier une proposition pour faire face aux impacts du CASI des agrocarburants avant la fin de 2010. A la suite de longues discussions au sein de la Commission européenne, le collège des Commissaires européens s'est réuni pour discuter de ces enjeux le 2 mai 2012. La nécessité

de résoudre le problème du CASI aurait emporté un large soutien, et DG CLIMA et DG Energie sont chargées de publier une proposition cette année.

Qu'est-ce que le CASI?

La production d'agrocarburants peut conduire indirectement à des déforestations et des reconversions d'écosystèmes considérables. L'affectation de terres agricoles auparavant destinées à la production alimentaire en terres de culture pour agrocarburants a pour effet de déplacer ces cultures agricoles afin de satisfaire la demande existante (et grandissante) de céréales pour l'alimentation humaine et du bétail. Cette expansion se fait souvent au détriment de forêts, prairies, tourbières, et zones humides, des écosystèmes riches en carbone. Cela engendre une considérable augmentation des émissions de GES émanant du sol et des végétations arrachées.

Quels sont les enjeux?

Ce sont les objectifs européens en matière d'agrocarburants, ainsi que des aides publiques généreuses, qui ont encouragé la création d'une industrie pesant 17 milliards d'euro par an en Europe seulement. La plupart de ces agrocarburants ne passeront pas les critères de réduction d'émissions de GES une fois que les facteurs CASI seront inclus dans la méthodologie. Sans la prise en compte des facteurs CASI, la politique phare de l'Union européenne pour les renouvelables aggravera le changement climatique, tout en gaspillant des milliards d'euros. Un territoire équivalent à deux fois la taille de la Belgique sera défriché, principalement dans les pays en développement, pour cultiver les denrées alimentaires manquantes [1]. Les ONG de solidarité internationale comme Oxfam nous mettent en garde contre les impacts dévastateurs sur les populations vulnérables dans ces pays [2].

Y a-t-il un consensus scientifique sur le CASI?

De nombreuses études scientifiques et institutions publiques reconnaissent l'existence des facteurs CASI ainsi que la nécessité d'y remédier en modifiant la politique actuelle de développement des agrocarburants, afin d'intégrer les facteurs CASI à la méthodologie de calcul des émissions de GES [3]. La Commission européenne a elle-même commandé cinq études différentes et consulté à plusieurs reprises des scientifiques qui lui ont confirmé que le CASI était un réel problème, et que seuls des facteurs CASI distincts pour chaque culture d'agrocarburants permettront de résoudre ce problème. La dernière étude en date, conduite pour la DG Commerce de la Commission par l'International Food Policy Research Institute (IFPRI), a évalué l'impact des différentes options politiques pour régler le problème CASI [4]. L'étude en conclut que « les émissions associées au changement d'affectation des sols causé par la politique de soutien aux agrocarburants sont un problème sérieux ». L'étude souligne enfin qu'en termes de protection environnementale, « les agrocarburants ne constituent pas la meilleure voie pour respecter nos engagements pour le climat ».

L'industrie est-elle contre la comptabilisation des émissions dues au CASI?

Les producteurs d'agrocarburants affectés par des facteurs CASI conséquents dénoncent une science incertaine, tandis que les producteurs dont les facteurs CASI sont moindres ont annoncé leur possible soutien à la comptabilisation des émissions associées au CASI [5].

Les agrocarburants sont-ils ciblés injustement?

Il convient de rappeler que la quantité d'agrocarburants utilisés en Europe est imposée par la loi et que les agrocarburants eux-mêmes sont souvent subventionnés par l'argent public, à des fins climatiques. Ce n'est pas le premier impact sur le climat que nous avons, manger du bœuf en est un autre exemple. Mais la différence réside dans le fait que l'UE n'a pas légiféré pour obliger tout le monde à trouver 10% de ses calories dans le bœuf.

Ne serait-il pas préférable d'abandonner les objectifs en matière d'agrocarburants?

Si T&E a toujours préféré des objectifs de réduction de CO2 pour les carburants dédiés aux transports comme le prévoit la Directive FQD, aux objectifs qui fixent des volumes par technologie comme le fait la Directive RED avec les agrocarburants. Supprimer les objectifs en volume d'agrocarburants et comptabiliser le CASI pour les agrocarburants dans la FQD, c'est ce que privilégie T&E.

Notes de bas de page

1. Lire le briefing du rapport IEEP - <http://www.transportenvironment.org/publications/impacts-europes-biofuel-plans-carbon-emissions-and-land>
2. Voir le rapport d'Oxfam - <http://oxfameu.blogactiv.eu/2011/09/29/the-eu-must-urgently-fix-biofuels-policy-driving-scramble-for-land-in-poor-countries/>
3. Voir le briefing de T&E sur les la recherche scientifique sur le CASI - <http://www.transportenvironment.org/publications/biofuels-and-land-use-change-review-independent-studies>
4. Voir le site web de la DG Commerce - http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2011/october/tradoc_148289.pdf
5. Lire l'article de Reuters - <http://www.reuters.com/article/2011/10/05/us-eu-biofuels-industry-idUSTRE7941NK20111005>

www.transportenvironment.org/biofuels