

L'UE limite l'usage des agrocarburants nocifs pour la planète

Le Parlement européen veut promouvoir les « biocarburants avancés », issus de déchets agricoles ou de microalgues

L'Europe a finalement donné un coup de frein aux agrocarburants. Par une courte majorité (356 voix pour, 327 contre et 14 abstentions), le Parlement européen s'est prononcé, mercredi 11 septembre, pour un plafonnement des agrocarburants dits de « première génération », produits à base de cultures alimentaires (blé, maïs, colza, canne ou palme) : ils seront limités à 6 % de l'énergie finale consommée dans les transports, afin de réduire leur impact négatif sur les productions alimentaires et sur la déforestation.

Le texte fixe parallèlement un objectif de 2,5 % à atteindre pour les « biocarburants avancés », jugés plus vertueux, à base de déchets agricoles et forestiers ou

Trois générations

La première génération Elle regroupe les agrocarburants issus de cultures agricoles : colza, soja, tournesol et palme pour le biodiesel ; canne à sucre, betterave, maïs et blé pour le bioéthanol.

La deuxième génération Elle est produite à partir de déchets ou de résidus végétaux.

La troisième génération Elle est issue des algues. Ces deux dernières filières, si elles semblent prometteuses, ne pourront toutefois pas déboucher sur une production industrielle avant une dizaine d'années, en raison de leur coût aujourd'hui trop élevé.

de microalgues – dits de deuxième et troisième génération. Au final, ces combustibles doivent permettre d'atteindre l'objectif de 10 % d'énergies renouvelables dans les transports en 2020 – le 1,5 % restant provenant des véhicules électriques.

Ce résultat, incertain jusqu'à la dernière minute, a été obtenu après d'intenses tractations et des débats houleux entre les groupes politiques. La commission environnement, santé publique et sécurité alimentaire du Parlement avait ainsi voté un plafonnement des agrocarburants classiques à 5,5 % en juillet, tandis que la commission industrie, recherche et énergie souhaitait une limitation à 6,5 %.

« Le débat a été très difficile, car il s'agit d'un texte très technique avec des implications économiques très importantes. Le lobbying des industriels des agrocarburants de première génération, et notamment de l'huile de palme, a été intense pour essayer de débaucher les députés un à un », regrette la rapporteure du texte, Corinne Lepage, qui a subi tant une opposition farouche de la formation politique majoritaire, le Parti populaire européen (PPE, droite), que des défections au sein de son propre parti, l'Alliance des démocrates et des libéraux pour l'Europe (ADLE, libéraux).

Avec ce vote, le Parlement européen entérine un tournant dans la politique de l'Union en matière d'agrocarburants. Après avoir activement développé et promu, pen-

dant quinze ans, cette industrie présentée comme une alternative au pétrole dans les transports, la Commission européenne avait fait marche arrière en octobre 2012, reconnaissant, à l'instar de nombreuses ONG et institutions internationales, la nocivité pour la planète des agrocarburants.

Trois griefs sont principalement énoncés : en accaparant des terres auparavant réservées à l'alimentation humaine et animale, ces cultures ont contribué à la hausse mondiale des prix alimentaires constatée depuis 2007, et donc participé à l'insécurité alimentaire dans les pays en développement. Leur coût est ensuite loin d'être négligeable : un rapport de l'Institut international du développement durable, publié en août, l'évalue à 6 milliards d'euros de subventions européennes par an.

Surtout, ces carburants censés être « verts » affichent, pour certains, un piètre bilan environnemental lorsque l'on tient compte de ce que l'on appelle le change-

ment d'affectation des sols indirect (CASI). C'est le cas lorsque les plantations destinées aux agrocarburants entraînent la destruction de forêts ou de prairies en Amazonie ou en Indonésie et donc, une perte d'écosystèmes captant le dioxyde de carbone (CO₂). L'Institut international de recherche sur

« Le lobbying des industriels des agrocarburants, et notamment de l'huile de palme, a été intense »

Corinne Lepage
députée européenne

les politiques alimentaires avait ainsi calculé que les émissions de gaz à effet de serre du biodiesel tiré de l'huile de palme, de soja et de colza sont supérieures à celles du diesel d'origine fossile.

La dernière avancée du texte voté mercredi est d'introduire, à partir de 2020, ce facteur CASI

dans la directive sur la qualité des carburants, afin de distinguer les « bons » des « mauvais » agrocarburants, en fonction de leurs émissions de gaz à effet de serre. Résultat : le biodiesel, qui constitue l'essentiel du marché, mais qui ne remplit pas les critères de durabilité, sera défavorisé au profit du bioéthanol, peu émetteur de CO₂.

L'introduction de ce critère a donné lieu à une passe d'armes entre les industriels, qui en contestent la pertinence et craignent pour l'avenir de la filière des agrocarburants actuels, et les organisations écologistes, qui souhaitent leur limitation.

Le groupe français Sofiprotéol, premier producteur européen de biodiesel, s'est dit inquiet, dans un communiqué, de ce vote qui « menace son outil industriel ». La filière française du biodiesel, rappelle-t-il, a investi 1 milliard d'euros et créé 12 000 emplois.

Un raisonnement que réfutent les ONG. « En cas de limitation de la production d'agrocarburants, ces emplois seraient alloués à la pro-

duction d'huiles alimentaires. Et les investissements ont déjà été remboursés par les subventions publiques, rétorque Clara Jamart, d'Oxfam France. En réalité, le Parlement a cédé face aux lobbies industriels, en optant pour un plafond de 6 %, alors que la consommation actuelle se situe à 4,8 %, et en ne faisant intervenir le facteur CASI qu'en 2020. »

Autre déception des associations : M^{me} Lepage n'a pas obtenu le mandat de négociation qu'elle demandait au Parlement pour trouver un accord rapide avec les Etats membres sur ces nouvelles règles. Une seconde lecture du texte sera donc nécessaire, retardant le processus législatif. « On aurait pu avoir un texte avant la fin de la mandature, mais là, il n'y en aura pas avant 2015, déplore l'ancienne ministre française de l'écologie. C'est contre-productif, y compris pour les industriels, dans la mesure où, sans avoir de règles du jeu définitives, on ne sait pas où investir et donc où créer des emplois. » ■

AUDREY GARRIC