

LES AGROCARBURANTS ET LA MÉCANIQUE DE LA FAIM

ANALYSE

PAR GILLES VAN KOTE
Service Planète

Il en est des biocarburants comme de l'énergie éolienne : à première vue, quoi de plus vertueux que de faire produire de l'électricité par le vent ou de remplacer les énergies fossiles, polluantes et en voie d'épuisement, par des végétaux dont la production se renouvelle en permanence ? C'est dans un deuxième temps qu'apparaissent inconvenients et effets pervers non anticipés.

L'heure de la remise en cause a sonné pour les biocarburants de première génération – ou agrocarburants –, produits à partir de plantes utilisées pour l'alimentation humaine ou animale. Ils entrent non seulement, par définition, en concurrence avec les cultures alimentaires, mais le bilan carbone de certains d'entre eux serait pire que celui des carburants fossiles, à cause de leur mode de production.

La communauté internationale, emmenée par les Etats-Unis, le Brésil puis l'Union européenne (UE), s'était lancée dès les années 1970 – et le premier choc pétrolier – tête baissée dans les agrocarburants. Elle se pose aujourd'hui la question de la pertinence de son choix. Une question qui va être débattue pour la première fois

dans le cadre des Nations unies. Elle se trouve en effet à l'ordre du jour de la 40^e session du Comité de la sécurité alimentaire mondiale, qui se réunit à Rome du 7 au 11 octobre. Les Etats, mais aussi la société civile et le secteur privé, y débattront autour d'une étude lancée en 2011 sur les liens entre agrocarburants et sécurité alimentaire.

Certains attendaient de ce rapport une condamnation des agrocarburants, accusés d'avoir constitué le principal facteur de l'envolée des prix alimentaires qui a provoqué des émeutes de la faim dans plusieurs régions du monde en 2008. Ce n'est pas tout à fait le cas. « *Les agrocarburants ont effectivement influé de manière déterminante sur la hausse à court terme des prix des produits alimentaires observée depuis 2004, mais la question de savoir s'ils en ont été la cause principale ne fait toujours pas l'unanimité* », estiment les auteurs du rapport. « *Quelques exemples montrent que le développement des agrocarburants peut avoir un effet positif sur l'emploi et les moyens d'existence dans les zones rurales [des pays du Sud]* », affirment-ils. En conclusion, les experts recommandent « *aux gouvernements d'adopter une stratégie coordonnée pour la sécurité alimentaire et la sécurité énergétique* ».

Le développement rapide des agrocarburants, dont la production mondiale est passée de moins de 20 milliards de litres par an en 2001 à plus de 100 milliards en 2011, a créé en effet une corrélation entre prix de l'énergie et cours de certaines denrées alimentaires.

C'est surtout le cas pour les huiles végétales, qui entrent dans la fabrication du biodiesel : la demande européenne de ce carburant a entraîné une augmentation des prix des oléagineux qui pourrait atteindre 30 à 50 % sur le long terme, selon l'Institut international de recherche sur les politiques alimentaires (Iifpri), aux dépens notamment des habitants les plus pauvres de la planète, qui consomment ces mêmes huiles pour leur alimentation.

Apparences vertueuses

Les organisations de la société civile vont profiter du Comité de la sécurité alimentaire pour rendre publique une lettre ouverte dans laquelle elles appellent « *les gouvernements à supprimer les subventions directes et indirectes aux agrocarburants, y compris les objectifs contraignants d'incorporation et les mandats* ».

L'UE, où le taux d'incorporation des agrocarburants est de 4,5 %, n'en est pas encore là, même si elle a opéré un revirement en 2012, en décidant de limiter la part des agrocarburants dans son objectif de 10 % d'énergies renouvelables dans les transports en 2020. Ce qui revient de fait à renoncer à celui-ci, les biocarburants dits avancés (produits à partir de déchets végétaux, d'algues ou de levures) n'étant pas prêts à prendre le relais. La question est de savoir si ce plafond sera fixé à 5 %, ainsi que l'a proposé la Commission, soutenue par les organisations non gouvernementales, ou plutôt à 7 %, ainsi

que le souhaite la présidence lituanienne.

La position de la France est ambiguë. Elle s'est prononcée parmi les premières, en 2012, en faveur d'une pause dans la course aux agrocarburants. Mais, soucieuse de ne pas aller contre les intérêts de sa propre filière de production de biodiesel, qui lui permet d'atteindre un taux d'incorporation d'agrocarburants de 6,8 %, elle soutient la proposition lituanienne. Le ministère de l'environnement ainsi que les ministres écologistes du gouvernement militent pour un plafonnement plus bas, mais c'est la position défendue par le ministère de l'agriculture qui semble l'emporter pour l'instant.

Les politiques de mandats d'incorporation de biocarburants sont-elles condamnées à terme ? C'est la conviction de David Laborde, économiste à l'Iifpri et auteur d'une étude sur le sujet, qui affirme que « *ces politiques de mandats sont les pires, car elles engendrent de la rigidité là où aurait plutôt besoin de souplesse* ».

En matière de sécurité alimentaire, « *il faudrait faire en sorte que quand les prix montent, les gens consomment moins de biocarburants* », dit-il. Or c'est bien le contraire qui se passe : quand les cours des denrées alimentaires se tendent, la demande constante en agrocarburants ne fait qu'aggraver le phénomène. Sous leurs apparences vertueuses, certaines idées peuvent cacher des mécaniques infernales. ■

vankote@lemonde.fr

LE DÉVELOPPEMENT RAPIDE DES AGROCARBURANTS A CRÉÉ UNE CORRÉLATION ENTRE PRIX DE L'ÉNERGIE ET COURS DE CERTAINES DENRÉES ALIMENTAIRES