

Boom des biocarburants

# Le Sud sacrifié sur l'autel de nos voitures

L'augmentation du prix de l'essence et le changement climatique ont provoqué un boom des biocarburants. L'Union européenne a décidé de les promouvoir. La Suisse également, via une exonération de la taxe sur les huiles minérales. Selon leurs partisans, les biocarburants favoriseraient la lutte contre le réchauffement de la planète et offriraient des marchés d'exportation aux pays en développement. Ils pourraient cependant conduire à une impasse écologique et sociale.

« Biocarburant » est le nouveau mot magique dans les débats sur le climat. Aux Etats-Unis, dans l'Union européenne, au Brésil et dans de grandes parties de l'Asie, des milliards sont investis dans la production et la transformation de cultures comme le maïs, le soja, le colza, la canne à sucre, l'huile de palme ou le blé, afin de fabriquer de l'éthanol et du biodiesel pour les voitures. Ces bioénergies, qui connaissent une véritable explosion, sont considérées comme les alternatives aux

combustibles fossiles. Ils sont censés rendre la voiture compatible avec le climat et permettre ainsi une mobilité sans limites ni mauvaise conscience.

Selon l'industrie pétrolière, l'avenir des paysans européens se situerait non plus dans la culture de produits alimentaires – dont les prix ne cessent de chuter – mais dans celle de plantes énergétiques. « Les agriculteurs seront les émirs du pétrole de demain », n'hésite pas à affirmer une politicienne de la République fédérale

d'Allemagne. Ce pays prévoit de rendre obligatoire l'incorporation dans l'essence d'une quantité minimale d'éthanol. Les paysans seront cependant soumis au monopole d'achat et à la dictature des prix des sociétés d'huiles minérales. Aujourd'hui déjà, l'Europe ne peut couvrir ses besoins en agricarburants avec la production indigène. Elle importe chaque jour d'énormes cargaisons d'huiles de palme et de soja bon marché, en provenance de l'Amérique du Sud et de l'Asie (voir article ci-contre).

## Menaces sur la sécurité alimentaire

La demande croissante de biocarburants a de dangereuses conséquences écologiques et sociales dans les gros pays producteurs comme le Brésil, l'Indonésie, la Malaisie, Bornéo ou la Papouasie-Nouvelle Guinée. Car la culture de plantes énergétiques – notamment pour l'exportation – entre en concurrence directe avec la production de biens alimentaires. Au Brésil, environ 200 énormes plantations de canne à sucre et fabriques de bioéthanol empêchent la culture de riz, de maïs et d'haricots pour la population pauvre. Quand des céréales entrent dans les réservoirs des voitures, les biens alimentaires se raréfient, estime l'ONG allemande FIAN.

Dans les pays en développement, l'appétit des plantations de biocarburants fait perdre des terres aux petits paysans. Les structures traditionnelles de production et de propriété sont détruites. Le printemps dernier, au cours d'un voyage à travers l'Europe, des membres d'une ONG indonésienne d'environnement et de droits de l'Homme, Sawit Watch, ont témoigné des conflits liés aux terres et de l'appauvrissement des populations indigènes. Celles-ci sont chassées de leurs territoires natifs, souvent des forêts, pour faire place à la production d'huile de palme. Depuis 1999, la superficie des palmeraies a augmenté de 3 à plus de 5 millions d'hectares en Indonésie. Les petits paysans et habitants de ces terres doivent fuir dans les bidonvilles des métropoles, où ils viennent grossir

## Les biocarburants, c'est quoi ?

La bioénergie et les biocarburants sont des termes qui couvrent une large variété de systèmes de culture et de transformation. Les principaux biocarburants de la première génération sont :

- L'éthanol (46000 millions de litres en 2005) qui est le résultat de la fermentation des sucres végétaux contenus dans les betteraves sucrières et le blé (Europe), le maïs (Etats-Unis), la canne à sucre, le manioc et diverses céréales (Brésil, Chine, Inde et autres pays en développement). Les principaux pays producteurs sont les Etats-Unis (35,2%), le Brésil (34,7%), la Chine (8,2%), l'Inde (3,6%) et la France (2%).
- Le biodiesel (2620 mio en 2004), fabriqué à partir d'huiles végétales comme le colza et le tournesol (Europe), ainsi que le soja (Brésil, Etats-Unis) et l'huile de palme (pays en développement). Les principaux producteurs sont l'Allemagne (50%), la France (17%), l'Italie (15%) et les Etats-Unis (4%).
- On parle cependant de plus en plus de *biocarburants de la seconde génération* : l'éthanol cellulosique et les carburants diesel de synthèse, qui peuvent être produits à partir de matériaux extrêmement divers comme la paille de blé, les tiges de maïs, les eaux usées et les ordures ménagères, soit à un coût économique, environnemental et social nettement réduit par rapport à la première génération.

Etant donné leur caractère en réalité bien souvent fort peu « bio », on parle aujourd'hui de plus en plus d'« agricarburants ».

ME/PH



D'énormes surfaces de forêt, ici aux Philippines, sont brûlées pour les cultures de canne à sucre.

la masse des chômeurs, à la recherche d'un gain précaire dans le secteur informel. Ceux qui restent sur place triment dans les plantations comme travailleurs journaliers ou saisonniers, 12 à 14 heures par jour pour un salaire de misère. C'est seulement ainsi que l'huile de palme peut être vendue si bon marché.

### Risques écologiques

Les conséquences écologiques ne sont pas moins dramatiques. Les monocultures de plantes énergétiques, souvent cofinancées par des banques occidentales, provoquent une surutilisation des sols. La nappe phréatique est empoisonnée par les pesticides et les engrais. L'eau, déjà rare, finit dans les cultures d'exportation.

En octobre dernier, l'association des États du Sud-Est asiatique (ASEAN) a convoqué une réunion de crise. Un smog épais recouvrait depuis des semaines le ciel des pays voisins de l'Indonésie, créant des tensions politiques. Le président indonésien, Yudhoyono, a dû présenter ses excuses pour cette pollution de l'air, due à d'énormes surfaces de brûlis dans la forêt tropicale pour faire place à des cultures d'huile de palme et de soja. Les kilomètres de monocultures sont, en In-

donésie, appelées à juste titre « forêts industrielles ». A Sumatra et Bornéo, elles détruisent les derniers habitats d'espèces animales menacées, comme l'orang-outan, l'éléphant de forêt ou le tigre.

### Empiètement colonial

Au Brésil également, des millions d'hectares de forêt tropicale sont défrichés pour la culture de soja et de canne à sucre. L'année dernière, l'ONG écologique brésilienne Fuconams a tenté d'éveiller l'attention sur cette déprédation. Lors d'une manifestation en novembre 2005 dans le Mato Grosso, son président, Anselmo de Barras, s'est immolé par le feu dans une action désespérée.

La culture forcée de biocarburants ouvre la voie à une concurrence dangereuse entre les 800 millions de propriétaires de voitures et les 2 milliards de personnes vivant au-dessous du seuil de pauvreté sur la planète.

Nous prenons la nourriture des plus pauvres pour alimenter nos voitures. Un empiètement néocolonial qui nous permet de ne rien changer à nos comportements.

Rosmarie Bär

## Politique incitative en Suisse

Le Conseil national a, lors de la session d'automne, discuté de la révision de la loi sur l'imposition des huiles minérales. Il a approuvé la proposition du Conseil fédéral visant à exonérer les biocarburants. Le gouvernement et le Parlement attendent deux effets de cette incitation fiscale.

D'abord, une diminution des émissions de CO<sub>2</sub>. Selon les estimations d'Alcosuisse, centre de profit de la Régie fédérale des alcools, en mélangeant 5% d'éthanol à l'essence et 5 à 10% de biodiesel au diesel, on pourrait économiser annuellement quelque 800'000 tonnes de CO<sub>2</sub>. Cela représente 20% des engagements pris par la Suisse dans le cadre du protocole de Kyoto.

Ensuite, comme le souligne le Conseil fédéral dans son message sur la révision de la loi, « le commerce de l'éthanol représente pour les pays en développement des chances toutes particulières de participer au marché mondial ». Cette libéralisation « offre simultanément à ces pays l'occasion de diversifier quelque peu la gamme souvent limitée de leurs produits d'exportation ». Les articles ci-contre montrent cependant le prix de cette politique.

Le Conseil national a tenu compte des interventions du lobby paysan et a décidé de favoriser la production indigène. En outre, tout en déclarant vouloir empêcher l'importation de biocarburants produits de manière non durable, il n'a consenti qu'à des « normes minimales » tout à fait insuffisantes.

Le Conseil national a jugé exagérée et donc refusé la revendication du parti des Verts qui exigeait l'introduction de critères stricts et d'un bilan de durabilité complet, depuis le brûlis jusqu'à la culture, la transformation et le transport des produits.

La conseillère nationale écologiste Anne-Catherine Menétrey a critiqué cette révision légale qui fait croire que l'on peut circuler sans danger avec les biocarburants. La question fondamentale qui se pose est de savoir si l'agriculture doit nourrir les êtres humains ou alimenter les voitures.

Le Conseil des États devrait traiter ce dossier lors de sa session d'hiver.

RB/PH