



Comprendre, Agir ▶

Au fil du temps ▶

Larzac 2003 ▶

Divers et varié ▶

A propos ▶



Agenda ▶



Dans le monde ▶



Recherche



Plan du site

Espace rédacteurs

Inscription nouveau rédacteur

Contacts

Liens

Liste rédacteurs

Statistiques

Archives

Articles refusés



site réalisé avec



1.8.3

Accueil ▶ Comprendre, Agir ▶ Energie ▶ Que pouvons nous espérer des biocarburants ?

Version imprimable

Que pouvons nous espérer des biocarburants ?

Mots-clés

Agriculture
Analyse
Energie

Que pouvons nous espérer des biocarburants ?

Qu'est-ce qu'un biocarburant ?

Pendant quelques décennies encore, nous aurons du pétrole mais comme la demande explose et que l'offre ne suit plus, les prix vont inexorablement grimper. De plus, avec la signature du protocole de KYOTO, la France s'est engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre. La Commission européenne vient de faire passer une directive obligeant l'utilisation de 5,75% de carburant végétal en 2010. Le terme "biocarburant" est avant tout un raccourci commode pour ce qui devrait s'appeler "carburant d'origine agricole". En effet, un "biocarburant" est un combustible liquide obtenu, à partir de cultures ou de végétaux non cultivés. Il existe classiquement trois grandes filières de biocarburants : les combustibles obtenus à partir de cultures oléagineuses et qui sont essentiellement le colza et le tournesol.

les combustibles obtenus à partir d'alcools (méthanol, éthanol). Les cultures concernées sont toutes celles qui peuvent fournir des matériaux capables de fermenter pour donner un alcool : toutes les cultures sucrières comme la betterave, la canne à sucre... canne, mais aussi celles qui donnent de l'amidon comme le blé.

les combustibles obtenus à partir du méthane contenu dans le biogaz. Le biogaz est ce qui résulte de la fermentation, hors de la présence de l'air, de n'importe quel matériau organique : déchets alimentaires, déchets de bois, paille, et bien sûr produits des cultures.

Un petit calcul d'ordre de grandeur : qu'espérer de ces biocarburants dans la situation actuelle ?

En 2002, la France a consommé 95 millions de tonnes de pétrole, dont 50 millions sont allées aux-transport .

Pour remplacer ces 50 millions de tonnes de pétrole, Jean Marc JANCOVICI, expert climatique indépendant, parle de 118% de la

superficie totale de la France plantée en tournesol pour les produire, 104% pour le colza, 120% pour la betterave.

Mais la possibilité même de ce "remplacement" est discutable aujourd'hui. En effet :

- ▶ les "biocarburants" sont actuellement utilisés comme des additifs minoritaires aux produits pétroliers. Sans produits pétroliers, on ne peut même plus les utiliser sous leur forme actuelle
- ▶ les huiles, qui sont utilisables "tels quels", ont le plus mauvais rendement brut, -pour utiliser de l'alcool pur, il faut modifier les moteurs : cela nécessite donc de remplacer progressivement le parc.

Et ailleurs dans le monde ?

Alors, ce qui n'est pas possible pour la France, qui est un petit pays à la densité de population importante, l'est pour le reste du monde. Au niveau mondial nous disposons actuellement de 1.400 millions d'hectares de terres arables (source FAO). Avec la correspondance de 1 tonne de carburant pour un hectare cultivé, nous voyons qu'en mettant toutes ces terres en cultures nous obtiendrions 1400 millions de tonnes d'équivalent pétrole, alors que le monde en consomme aujourd'hui.....3500 millions de tonnes. Bref, en ne mangeant plus, nous pourrions faire rouler 40% de nos voitures au biocarburant ! En affectant 10% des surfaces agricoles à des biocarburants, cela permettrait une production nette de l'ordre de 4% à 10% de la consommation actuelle de produits pétroliers ; rouler entièrement au biocarburant, ce n'est pas pour demain, il s'en faut de beaucoup.

Les biocarburants permettent-ils de rouler "sans gaz à effet de serre" ?

En matière de gaz à effet de serre, on est tenté de penser que le carburant issu de la biomasse n'engendre aucune émission de CO₂ fossile et donc que ces carburants sont "propres". Actuellement rien ne saurait être plus faux . En effet :

- ▶ les consommations intermédiaires (tracteur, distillation) sont actuellement assurées avec des énergies fossiles, donc une production de CO₂ ;
- ▶ si l'on fertilise les champs, ce qui est indispensable pour obtenir les rendements nécessaires, il faut fabriquer les engrais, or l'agrochimie, est une source de gaz à effet de serre ;
- ▶ l'épandage de ces mêmes engrais est une source de nitrate, gaz à effet de serre ; si des prairies sont cultivées pour obtenir du biocarburant, cela conduit à une émission de CO₂ par le sol ; en effet, un sol de prairie stocke 3 fois plus de carbone qu'un sol cultivé et qui dit carbone dit CO₂.

Le Professeur PIMENTEL, de l'Université de CORNELL (ITHACA- NEW YORK) a prouvé, depuis plusieurs années, que le bilan énergétique de la production d'éthanol est négatif car la production de maïs (par exemple) a un coût réel (intrants, pesticides, travail...). Bref, selon le Professeur PIMENTEL, le carburant végétal réchauffe davantage la planète que l'essence !

Enfin si on généralisait ce système on serait tenté de faire des cultures

aussi intensives que possible, ce qui ne pourrait qu'accroître les autres inconvénients de l'agriculture sur l'environnement, par exemple à travers les pesticides ou l'érosion des sols .

Mais nous allons y revenir.

Une vraie marge de manœuvre pour les agriculteurs

Les chiffres ci-dessus montrent que l'on peut néanmoins envisager quelques millions de tonnes de biocarburants en France sans inconvénient ingérable. En sachant que la consommation de produits pétroliers de l'agriculture est de l'ordre de 4 Mtep dans le pays, pourquoi ne pas affecter prioritairement ces biocarburants pour faire rouler les tracteurs ? On pourrait ainsi partiellement protéger la profession des agriculteurs qui est souvent financièrement tendue avec les soubresauts du marché pétrolier. On achèverait ainsi de traiter ce dossier des biocarburants au moins aujourd'hui : il vaut bien mieux commencer par faire de sérieuses économies d'énergie pour s'affranchir du pétrole que de tout miser sur un "pétrole vert.

Bilan négatif de l'éthanol

- ▶ Pour produire 1 litre d'éthanol, il faut transformer 2,37 kilos de maïs, brûler 500 grammes de charbon et utiliser 4 litres d'eau.
- ▶ Pour produire un kilo de maïs, il faut au moins 500 litres d'eau. Cela signifie que la production d'un litre d'éthanol avec du maïs demande au moins 1200 litres d'eau !
- ▶ Pour produire un kilo de blé, il faut 1000 litres d'eau et 3 kgs de blé pour un litre d'éthanol, c'est donc 3000 litres d'eau qui sont nécessaires pour la production de 1 litre d'éthanol. - Pour transporter les matières premières vers les usines de fabrication de l'éthanol et pour importer l'éthanol des pays du Sud, il faudra consommer des quantités importantes d'énergies fossiles.

Et la facture cachée ?

- ▶ Les agro- carburants vont accélérer la destruction des écosystèmes en répandant encore plus d'intrants dans les sols, dans l'atmosphère et dans les eaux.

Actuellement 2,6 milliards d'humains n'ont pas d' assainissement, 1,3 milliards d'humains n'ont pas accès à l'eau potable et 3800 enfants qui meurent tous les jours de maladies liées au manque d'eau potable. L'agriculture consomme 90 % de l'eau douce du monde. Voulons-nous augmenter encore cette catastrophe humanitaire ?

Colonialisme vert- Conséquences

Si une grande partie de ces agrocarburants consommés dans le Nord est

(ou sera) produite dans le Sud, l'augmentation de la demande en carburants végétaux va alors s'ajouter à la pression foncière déjà existantes dans les pays du Sud où les monocultures sont déjà en pleine expansion pour fournir les marchés du Nord (coton, cacao, café, cellulose, soja, huile de palme...).

Au Brésil, la culture de la canne à sucre attire des spéculateurs . « Les agrocarburants sont une bombe écologique à retardement . Les choix qui sont faits aujourd'hui pourraient accélérer la déforestation en Amazonie » précise Sylvain ANGERAND, responsable Forêt aux Amis de la Terre.

Certaines organisations parlent de catastrophe humanitaire : quelque 200 000 migrants coupent à la machette la canne à sucre, 12 heures par jour dans des conditions de température torride et pour un salaire de misère. La nuit, ils sont entassés dans des baraquements sordides. Tous les ans, des migrants meurent de chaleur ou d'épuisement. Ce sont les dommages co-latéraux de la fièvre de l'or vert.

En Indonésie, le gouvernement prévoit de détruire 16,5 millions d'hectares de forêt tropicale pour planter des palmiers à huile (cela représente le tiers du territoire français) ! En Malaisie, ce sont 6 millions d'hectares. En septembre 2005, les Amis de la Terre ont publié un rapport sur les impacts de la production d'huile de palme : entre 1985 et 2000, ces plantations ont détruit 87% des forêts en Malaisie. Des milliers d'habitants de ces régions ont été expulsés de leurs terres et près de 500 Indonésiens ont été torturés lorsqu'ils tentèrent de résister.

La primatologue Emmanuelle GRUNDMANN a dénoncé récemment le scandale de la culture du palmier à huile en Indonésie. Elle vient de publier un ouvrage "Ces forêts qu'on assassine" aux Editions Calmann-Lévy.

Ethanol et crises alimentaires

Au Guatemala le prix de la tortilla (aliment traditionnel à base de maïs) a augmenté de 80 %. La situation est identique au Mexique. L'augmentation de 40 à 100 % du prix de la tortilla entraîne de sérieuses émeutes dans tout le pays. Des milliers de paysans sont tombés en faillite à cause de la concurrence du maïs OGM en provenance des E. U.

Aux USA, en 15 mois, le cours du maïs a augmenté de 115% . Il a atteint en mars 2007, son plus haut niveau depuis plus de dix ans, dopé par une demande croissante d'éthanol. Le "BUSHELL " (25 kgs) de maïs est passé de 1,85 dollar à 4,05 dollar .

Cette augmentation a une répercussion sur le prix des denrées alimentaires. Le coût d'un poulet, par exemple, est constitué à 40 % par le prix du maïs.

Ces cultures d'exportation entrent donc en concurrence avec les cultures vivrières et menacent la souveraineté alimentaire des pays du Sud. Cette expansion des monocultures s'accompagne d'une concentration des terres qui va bloquer encore plus les processus de redistribution des terres et de réforme agraire.

Au Brésil, cette concentration existe dans de grandes propriétés appelées « fazendas » : 46% des terres agricoles sont en possession de seulement 1% de la population rurale. Les populations rurales sont expulsées de

leurs terres et ont dû migrer vers des zones forestières ou dans les ghettos à la périphéries des grandes villes.

On peut être inquiet lorsqu'on sait que la quantité de céréales pour remplir un réservoir de 4x4 suffit à nourrir un être humain pendant un an.

L'hégémonie de certaines multinationales

Mme Dilma ROUSSEF (chef du cabinet civil brésilien) affirme que les carburants végétaux sont l'expression du « mariage de l'industrie agricole avec l'industrie pétrolière ». En réalité, les groupes pétroliers se sont alliés aux groupes de l'agro-alimentaire, de la chimie et des semenciers pour lancer ces produits. Ils tentent de tranquilliser le citoyen en prétendant que les carburants végétaux ne représentent aucune "concurrence pour les filières alimentaires" !!! La société pétrolière BP vient de s'associer à la société de la chimie et de biotechnologie DuPont de Nemours. En 1999, Dupont de Nemours a racheté la société PIONEER HIBRED, productrice de semences OGM. DuPont est actuellement la seconde multinationale de la semence derrière Monsanto.

Car Gill, la grande multinationale de l'agro-alimentaire s'est lancé dans la production de diesels végétaux...

Les chimères génétiques au renfort des carburants végétaux

Les grands gagnants de cette « production verte » sont bien sûr les multinationales "transgéniques" : Monsanto- Syngenta- Dupont de Nemours.

S'il est plus profitable de produire des carburants végétaux que des aliments, le grand capital s'orientera vers les carburants végétaux.

Les agrocaburants risquent d'intensifier l'état de famine de la planète.

Alors les BIOCARBURANTS

Bios veut dire vie.

Augmentation effrénée des intrants (pesticides- OGM) - Utilisation exponentielle d'eau - Exploitation humaine pour ne pas dire nouvel esclavage des ouvriers de ces nouvelles productions - Atteinte à la souveraineté et à la sécurité alimentaire.

Peut-on encore parler de Biocarburants après ce qui vient d'être dit ? Est-ce que le terme de nécro carburants ne serait pas plus approprié ?

Quelques mesures

- ▶ Réduire radicalement la consommation des 15% de la population mondiale qui utilisent 60% des ressources énergétiques mondiales.
- ▶ Amplifier les mesures de diminution et de sobriété dans la consommation de l'énergie à usage domestique et professionnel.
- ▶ Limiter la publicité pour les voitures les plus énergétivores.
- ▶ Réduire la surconsommation de produits qui ont un coût énergétique élevé comme le papier, l'aluminium (à usage d' emballage intempestif), l'alimentation animale.
- ▶ Réduire le transport des marchandises par les gros camions notamment par la relocalisation des productions.
- ▶ Renforcer le transport public en commun et les formes alternatives de transports pour diminuer le transport par des véhicules individuels.
- ▶ Repenser l'urbanisme des villes.

Auteurs divers

Création de l'article : 22 mai 2007

Dernière mise à jour : 14 mai 2007

Page visitée 142 fois (1)

P.S. Un appel à un moratoire sur les "bio"-carburants a été lancé : <http://www.moratoire-agro-carburant...>



Discussion associée à l'article.

Cet article a suscité 1 messages sur son forum
Vous pouvez réagir à cet article ; le contenu n'est filtré ni par l'auteur de l'article, ni par le collectif, dans la limite du respect de certaines règles :

- pas de messages injurieux
- pas de message raciste, sexiste, xénophobe, homophobe, ...
- les messages trop longs pourront être supprimés : ce forum est une discussion **sur l'article** ; si vous voulez publier un texte conséquent, rendez-vous dans l'Espace rédacteurs et proposez un article ; si vous voulez publier un texte sans rapport avec cet article, trouvez un forum adapté ...
- de même, les messages se réduisant au copié-collé d'un article publié ailleurs seront supprimés ; les citations ne sont pas interdites, mais le forum est un espace d'**expression personnelle**.

Répondre à cet article

Que pouvons nous espérer des biocarburants ?

10 novembre 2007

Especie de rageux

Répondre à ce message



998 visiteurs par jour (moyenne sur 2
mois), 1896 pages visitées aujourd'hui
URL : [http://www.monde-
solidaire.org/spip/](http://www.monde-
solidaire.org/spip/)

Fatal error: Call to undefined function:
pasdespam_texte()
in /home.2/mondesol/www/spip/inc-
public:php3(20) : eval()'d code on line
176

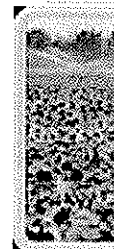
| Pourquoi | Actu | Argumentaire | Signer | Relayer | Presse | Co-signataires | Témoigner

UN MORATOIRE POUR QUOI FAIRE?

Agro-carburants, biocarburants, carburants verts, des appellations diverses pour des conséquences aussi multiples que graves :

- Intensification des risques de famines et des problèmes de souveraineté alimentaire dans les pays pauvres ou "émergents". Risques de crises alimentaires dans les autres pays.
- Droits humains bafoués dans les pays pauvres pratiquant les monocultures de canne à sucre, de soja et de palmier à huile (esclavage, conditions misérables de travail et de salaire...).
- Intensifications des maladies cancérigènes et mutagènes provoquées par les pesticides utilisés d'autant plus libéralement que les cultures ne sont pas alimentaires.
- Porte ouverte supplémentaire pour les OGM.
- Accentuation des expropriations des petits paysans de leur terre en Amérique latine et Asie.
- Bilan énergétique plus que douteux pour la planète comme pour le consommateur.
- Accroissement de la perte de biodiversité par la destruction des forêts tropicales et la quasi-disparition des jachères dans les zones tempérées.
- Accentuation du réchauffement climatique par la destruction des forêts tropicales.
- Pression supplémentaire sur la ressource en eau et accroissement de la pénurie en eau.
- Accélération des processus d'érosion des sols et de désertification par des pratiques culturales destructrices (monocultures, intrants chimiques, etc.).
- Démultiplication du pouvoir d'une poignée de multinationales détenant les semences, les OGM, les pesticides (insecticides, herbicides...) et une part de l'énergie nécessaire à notre quotidien.

Bio-



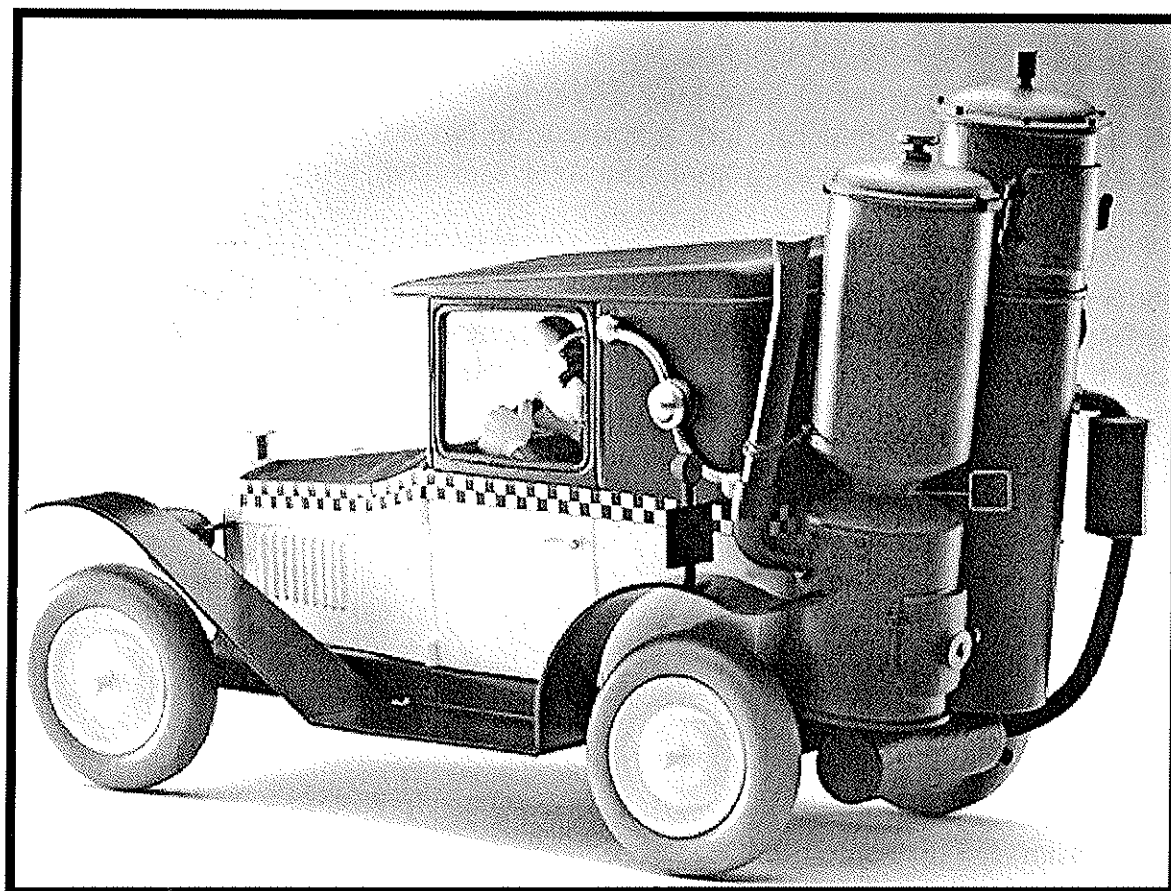
Nécroc



Contact - Signer la demande de moratoire

Les bio-carburants

Sommaire de la page : Les dangers d'une utilisation massive des biocarburants / Biocarburants : une catastrophe écologique et sociale programmée ! / Quels biocarburants pour quelle agriculture ? / Mettez du sang dans votre moteur! La tragédie des nécro-carburants / Quels biocarburants pour quelle agriculture ? / NON A LA FOLIE DES AGROCARBURANTS ! / Sites Internet / Corrélat /



André Franquin : le gazogène

Ce q
bien
bioca
c'est
faire
36 m
bagn
franç
sans
rien
de l'
l'étha
produ
subst
gazo
diese
faudr
cultiv
surfa
fois
impo
blé
céréa
fois
impo
bette
celle
sont
consé
aujou
qui
princ
destin
notre
autor
alime

Or la surface cultivée en céréales est aujourd'hui, en France, de l'ordre de 89 000 km², ce qui revient à dire qu'il faudrait cultiver 890 000 000 km² de céréales... Je rappelle que le territoire français fait 550 000 km² !

Dans l'état actuel des choses, à la condition de ne rien bouffer et de ne rouler qu'un seul jour par mois, et encore pas trop loin, la totalité des surfaces cultivables de notre territoire, soit 180 000 km² n'y suffiraient même pas, même en multipliant à l'infini la quantité d'engrais et de pesticides pour augmenter les rendements.

Alors STOP ! Qu'on arrête un peu de nous prendre pour des demeurés. L'avenir, forcément, ce n'est pas la bagnole pour tous et tous les chinois, les indiens, les africains et moi et moi et moi, forcément qu'en aurait trois. Pourquoi pas le gazogène (qui n'était pas si polluant) pour enfin retrouver les charmes de la conduite sportive à 50 km / h maxi ?

Les bio carburants, pour intéressants qu'ils soient comme produits d'addition ou tout bêtement comme une alternative à des filières de traitement de déchets agricoles ou de surplus, ne doivent pas devenir des arguties pour développer, plus encore, les formidables arnaques intellectuelles (et financières) que l'on nous sert quotidiennement à ce sujet.

La première escroquerie voudrait nous faire avaler le coup de l'essence verte, c'est-à-dire de l'essence additionnée d'éthanol. Les pétroliers ne savent déjà plus quoi faire avec l'essence pure depuis que le parc automobile s'est diésélisé, alors rajouter de l'alcool, quand on pourrait le boire !

La seconde, c'est que nos carburants contiennent déjà une part plus ou moins importante de bio carburants pour laquelle nous payons plein pot des taxes sur les produits pétroliers, ce que ces bio carburants ne sont pas. Ça s'apparenterait à du vol, que je ne serais pas plus surpris que cela.

Le troisième concerne les gaz à effet de serre que les bio carburants rejetteraient en moins grande quantité que les essences ou le gazole, ça reste vrai à la condition de ne pas s'intéresser à la culture des céréales, à l'énergie qu'il faut fournir pour fabriquer des engrais et des produits phytosanitaires ou phytoparasitaires, à la transformation des produits agricoles en bio carburants et au traitement des déchets. Si, de fait, on ne s'intéresse qu'à ce qui se passe entre les soupapes, les cylindres et les pistons, c'est possible !

Le quatrième concerne la transformation. Il faut environ 1 000 000 de tonnes de blé pour fabriquer 450 000 tonnes d'éthanol... Deux remarques : la première, où trouvera-t-on ces formidables quantités de céréales pour alimenter cette filière bio carburant censée doper l'agriculture française : à l'import ? La seconde, que fera-t-on des 550 000 tonnes de résidus : à Abidjan ?

Biocarburants : une catastrophe écologique et sociale programmée !

par Christian Berdot

Les Amis de la Terre (Friends of the Earth International) sont une fédération internationale, d'associations écologistes autonomes, avec un fonctionnement démocratique. Les pays du Sud y sont de plus en plus nombreux et influencent fortement les positions communes de la Fédération. Aujourd'hui, nos collègues du Sud sont très inquiets face aux maints projets d'agrocarburants [1] et tirent la sonnette d'alarme. Cet article reprend en partie, le texte qui doit servir de base de réflexion, lors de la prochaine Assemblée Générale Mondiale, pour élaborer une position commune des Amis de la Terre des 5 continents, sur les carburants végétaux [2].

Chaude ambiance

Les changements climatiques et la responsabilité des humains dans ces changements sont devenus une réalité que peu de personnes mettent encore en doute. Comme une crise peut en cacher une autre, la fin du pétrole bon marché a déjà sonné. Pendant quelques décennies encore, nous aurons du pétrole mais comme la demande explose et que l'offre ne suit plus, les prix vont inexorablement grimper. De plus, avec la signature du Protocole de Kyoto, la France comme d'autres pays industrialisés, s'est engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre. Elle prévoit de les réduire de 75% d'ici... 2050, mais sans échéance précise d'ici là ! La Commission Européenne vient de faire passer une directive obligeant l'utilisation de 5,75% de carburant végétal en 2010. Les Etats-Unis, le Japon prévoient aussi d'utiliser et développer les agrocarburants. Mais comment ?

L'exemple d'un pays comme l'Espagne est significatif. Ce pays consomme annuellement environ 27 milliards de litres de diesel. Pour répondre à l'objectif de la Communauté Européenne de remplacer 5% de la consommation de carburant fossile par du carburant végétal à partir de 2010, il faudrait produire 1,35 milliards de litres d'agrodiesel. Un rendement approximatif de 1200 litres d'agrodiesel par hectare exigerait l'utilisation de plus d'un million d'hectares de terres agricoles fertiles, exclusivement pour la production de plantes pour le diesel végétal, ce qui signifie environ 5,5% de toutes les terres agricoles. A cela, il faut ajouter un calcul semblable pour le remplacement de l'essence qui représente, dans ce pays, 25% de la consommation totale de carburants. Aux Etats-Unis, la situation est encore plus dramatique. Des chercheurs du Minnesota ont publié dans le journal de l'Académie des Sciences une étude qui démontre que, en tenant compte de l'énergie nécessaire à leur production, l'ensemble du soja et du maïs produit aux Etats-Unis ne couvrirait que 5,3% des besoins en carburants du pays !

Colonialisme vert

Suite à des conditions spécifiques (injustices historiques héritées du colonialisme et conditions environnementales), une grande partie des agrocarburants consommés dans le Nord sera produite dans le Sud. L'augmentation de la demande en carburants végétaux va alors s'ajouter à la pression foncière déjà existante dans les pays du Sud où les monocultures sont déjà en pleine expansion pour fournir les vastes marchés du Nord (essentiellement pour la production de cellulose, d'huile de palme et autres produits agricoles, soja notamment). Afin de remplacer partiellement la demande actuelle en carburants, plus particulièrement dans les pays du Nord, il faudrait semer de vastes territoires de terres agricoles arables dans le Sud. Ou inversement, si les agrocarburants sont produits dans le Nord, il faudra les terres agricoles du Sud pour produire des aliments ensuite exportés vers le Nord. Dans les deux cas, la pression sur les écosystèmes

naturels du Sud augmentera ainsi que les pressions sur les communautés vivant dans ces régions. On risque d'assister à une aggravation des conflits fonciers déjà existants plutôt qu'à leur résolution en faveur des communautés locales.

Les écosystèmes naturels, les zones humides et les forêts vont être encore plus menacés par l'établissement de nouvelles plantations dans les zones forestières, ou indirectement par le déplacement des communautés locales forcées à envahir des zones forestières ou d'autres écosystèmes naturels. L'expansion du soja et de la canne à sucre au Brésil et dans d'autres pays d'Amérique du Sud, ainsi que l'expansion des plantations des palmiers à huile en Indonésie et dans d'autres pays de l'Asie du Sud-Ouest et de l'Afrique, ont été une des causes directes les plus importantes de la destruction des écosystèmes forestiers qui contiennent la plus grande diversité biologique de la planète. Nous avons déjà assisté à l'expansion des monocultures dans les pays du Sud. Les projets actuels nous font craindre une aggravation de l'impact social sur les communautés indigènes, dû au non respect des droits des indigènes et des communautés locales, tels que le droit à l'autonomie, à la libre détermination et les droits territoriaux, ou au non respect de principes juridiques du droit international et des Droits Humains, comme le consentement après information préalable.

En Indonésie, par exemple, le gouvernement prévoit de détruire 16,5 millions d'hectares de forêt tropicale pour planter des palmiers à huile ! En Malaisie, ce sont 6 millions d'hectares. En septembre 2005, la Fédération des Amis de la Terre publia un rapport sur les impacts de la production d'huile de palme : "On estime qu'entre 1985 et 2000, le développement des plantations de palmiers à huile a été responsable de 87% de la déforestation en Malaisie". A Sumatra et Bornéo, quelques 4 millions d'hectares de forêts ont été convertis en plantations de palmiers à huile. Même le fameux Parc National de Tanjung Puting au Kalimantan a été mis en pièce par des planteurs. Des milliers d'habitants de ces régions ont été expulsés de leurs terres et près de 500 Indonésiens ont été torturés lorsqu'ils tentèrent de résister. Toute la région est en train de devenir un immense champ de "pétrole" végétal. Avec les immenses incendies de forêts, ce sont des milliers de tonnes de CO₂ qui s'accumulent dans l'atmosphère. De plus, les sols humides et tourbeux, en s'asséchant, libéreront des milliers de tonnes de méthane, un gaz à effet de serre 28 fois plus efficace que le CO₂ [3] ! La totalité de cette huile de palme sera destinée au marché... européen ! En terme d'impact sur l'environnement, aussi bien local qu'international, l'huile de palme comme carburant végétal est encore plus destructrice que le pétrole brut du Nigeria [4].

Ruée vers l'or... vert

Cette expansion des monocultures s'accompagne d'une concentration des terres, ce qui va encore plus bloquer les processus de redistribution des terres et de réforme agraire. L'histoire coloniale du Brésil, par exemple, a laissé de sérieux problèmes sociaux avec comme conséquence la concentration de la plus grande partie du territoire dans de grandes "fazendas" (46% des terres agricoles sont en possession de seulement 1% de la population rurale). Les populations rurales ont été constamment expulsées de leurs terres et ont dû migrer vers des zones forestières ou s'installer dans les ghettos à la périphérie des grandes villes. Des centaines de milliers de Brésiliens espèrent recevoir un morceau de terre, unique possibilité pour eux, d'avoir une vie décente. Ces 20 dernières années, un processus de réforme agricole s'est enclenché, soutenu par le Mouvement des Travailleurs Sans Terre (MST), un des plus grand mouvements paysan de l'histoire. Il y a

eu de nombreux conflits dans plusieurs régions du pays, avec les grandes compagnies agricoles qui freinent les réformes agraires et la juste redistribution des terres, .

Cela n'empêchent pas des "experts" français d'estimer que 15 à 20 millions d'hectares de surfaces agricoles sont disponibles à l'achat en Amérique du Sud. Le fond français Pergam investit au Paraguay où "les centaines d'hectares de maïs et de soja disponibles sont autant de barils dormants de carburant vert du style éthanol dont la demande mondiale devrait exploser dans les années qui viennent". Une étude récente de la BNP précise : "Les matières premières agricoles sont des actifs extrêmement peu chers, pour lesquels la demande est en train d'exploser et pour lesquels l'offre s'affaiblira". Au Cameroun, le groupe Bolloré - qu'on appelle là-bas le "dernier empereur" - contrôle quelques 40 000 ha de plantations de palmiers à huile, notamment par l'intermédiaire de la société belge Socfinal. Cette dernière exploite 31 000 ha de palmiers à huile au Cameroun, ainsi que d'autres plantations de palmiers à huile en Indonésie et ailleurs en Afrique, totalisant une surface de plus de 140 000 ha.

Leurs aliments ou nos carburants ?

Le commerce international actuel est basé sur le profit à court terme et sur des pratiques injustes qui favorisent la misère des uns et la surconsommation des autres. Le marché international des agrocarburants et de la biomasse qui se met en place, suit ces schémas. Ce marché repose sur l'expansion des monocultures sur de vastes zones de terres productives, concentrées dans les mains de quelques propriétaires ou de plus en plus, contrôlées par des multinationales. Pourtant la sécurité et la souveraineté énergétiques et alimentaires sont des droits inaliénables de tous les peuples. Si la production d'agrocarburants n'a pour unique objectif que la réduction des coûts de production et de maintenir les modèles actuels de consommation, elle va confisquer de vastes espaces fonciers agricoles et menacer directement la sécurité et la souveraineté alimentaires au niveau mondial et local. Le cas de l'Argentine est exemplaire. Plus de la moitié des terres agricoles sont déjà cultivées en soja pour l'exportation. Comme le bétail européen a un niveau de vie plus élevé que certains Argentins, la nourriture va vers le pouvoir d'achat le plus fort et des milliers d'Argentins souffrent de la faim. Et ce n'est pas fini : il existe des projets pour étendre encore plus la culture du soja et d'autres cultures énergétiques, destinées aux plus offrants... On peut être inquiet lorsqu'on sait que la quantité de céréales nécessaire pour remplir un réservoir de 4x4, suffit à nourrir un être humain pendant un an. Les biocarburants ne sont rien d'autre qu'un moyen sophistiqué de subventionner la combustion de nourriture pour faire marcher des voitures.

Recommandations

Les Amis de la Terre lancent un appel urgent à la communauté internationale. Le modèle énergétique dominant est à revoir complètement afin de protéger l'environnement mondial et de rendre nos sociétés justes et durables. Nous devons, de toute urgence, définir un nouveau modèle énergétique ainsi que le rôle que la biomasse et les carburants végétaux pourraient jouer dans le cadre de ce modèle.

Il est évident que la consommation énergétique mondiale ne peut plus continuer d'augmenter. Mais un tiers de l'humanité doit, en priorité, avoir le droit d'accéder aux services énergétiques de base. Cela doit se faire, non pas en augmentant la consommation totale, mais en réduisant radicalement la consommation des 15% de l'humanité qui

utilisent 60% des ressources énergétiques mondiales.

L'utilisation de la biomasse comme carburant, dans le cadre actuel des modèles de consommation qui favorisent les inégalités, n'est pas une alternative durable. Au contraire, elle exacerbe des problèmes déjà sérieux, comme la pauvreté grandissante, les injustices sociales, les changements climatiques et la disparition des forêts et de la biodiversité.

Avant de commencer à penser au développement massif de la biomasse comme carburant végétal, mettons en place les bases d'un nouveau modèle énergétique mondial . Voici les premières mesures politiques à prendre, notamment dans le Nord :

Redistribuer tous les fonds investis dans les exploitations pétrolifères du Sud et le nucléaire dans le Nord, pour développer et améliorer les sources d'énergie renouvelable et saine (solaire, éolien). Amplifier les mesures de diminution et de sobriété dans la consommation de l'énergie à usage domestique et professionnel . Réduire la surconsommation de produits qui ont un coût énergétique élevé comme le papier, l'alimentation animale... Réduire radicalement le transport aussi bien en ce qui concerne les véhicules individuels que les gros camions qui transportent les marchandises. Renforcer le transport public en commun et les formes alternatives de transports. Augmenter les processus de transfert technologique et l'appropriation des technologies propres par les communautés locales.

L'utilisation de la biomasse peut être intéressante pour les pays du Sud mais tant qu'aucun modèle mondial équitable de consommation énergétique n'est opérationnel, les échanges d'agrocarburants entre le Sud et le Nord sont à proscrire. Il faut d'abord procéder à une réduction conséquente de la consommation de tous les carburants (au minimum 50%).

L'utilisation de la biomasse doit respecter certaines règles. Sur le plan social, la production des agrocarburants doit se faire localement, dans le cadre de modèles énergétiques nationaux mais décentralisés et durables. Ces modèles doivent garantir la souveraineté et la sécurité énergétiques des pays et de leurs différents secteurs économiques. Les familles paysannes et les communautés agricoles doivent être intégrées dans les processus de décision puis de production des carburants végétaux. Elles doivent pouvoir profiter aussi des bénéfices tirés de leur transformation industrielle. Les droits communautaires des peuples indigènes et des autres communautés locales doivent être respectés et garantis. Finalement, il est important de limiter le commerce à des échanges inter-régionaux basés sur des accords régionaux pour une énergie durable.

Sur le plan environnemental, il est préférable de favoriser les projets qui utilisent la biomasse, plutôt que ceux qui produisent les carburants végétaux [5]. L'exploitation et la destruction des écosystèmes naturels dans le but de produire commercialement de la biomasse sont interdites. Les monocultures doivent se réduire aux zones qui garantissent une durabilité écologique et sociale. Par ailleurs, on favorisera une agriculture diversifiée et moins intensive, grâce à une réforme agraire et à la restauration des écosystèmes naturels. Les cultures génétiquement modifiées sont totalement prosrites [6]. De plus, il faut combattre les propositions de l'OMC d'éliminer les tarifs commerciaux et non commerciaux sur les produits forestiers, y compris pour le papier. Ces mesures menacent les écosystèmes et les communautés locales, et réduisent les opportunités de produire la biomasse de façon durable.

Cet article a été écrit pour le journal ORTZADAR avec deux encarts intitulés "Usine de bioéthanol de Lacq : comment faire du blé avec du maïs" et "Une vérité maquillée comme une voiture volée".

Pour tout renseignement Ortizadar BP4 64990 Mouguerre

[1] Les Amis de la Terre parlent de carburants végétaux ou d'agrocarburants. Nous refusons les termes "biocarburants" ou "carburants verts" car ces termes issus d'agences de communication couvrent en majorité des produits qui ne sont ni "bio", ni "verts". On ne roule pas "bio" avec de l'éthanol fabriqué à base de maïs bourré de pesticides ou de plantes OGM. Les pompes qui le distribuent, ne sont "vertes", que par la couleur des dollars qu'elles encaissent.

[2] Pour voir le texte complet, cliquez ICI.

[3] La déforestation compte déjà pour 21% des gaz à effet de serre émis, soit plus que le transport planétaire global ! Wetlands International a montré que la destruction des tourbières du Sud-Est de l'Asie et leur remplacement par des plantations de palmier à huile qui couvrent 0,2 % de la superficie mondiale, sont responsables de 8 % des émissions mondiales de CO2.

[4] Infos basées sur l'article de Georges Monbiot "Pire des énergies fossiles"

[5] On sait que l'utilisation directe de la biomasse par des procédés de réchauffement ou de biogaz est beaucoup plus efficace que sa conversion en carburant végétal. La raison pour laquelle on la convertit en carburant végétal est que le parc automobile brûle du carburant liquide. Les huiles végétales pures sont intéressantes aussi, mais ne peuvent couvrir que des besoins limités.

[6] Bayer, Monsanto, Syngenta, et bien d'autres espèrent profiter de la demande grandissante d'agrocarburants pour s'ouvrir des marchés supplémentaires pour le développement des cultures transgéniques. Tous vantent déjà les mérites de leurs maïs, sojas, colzas et autres arbres OGM, bien plus "rentables" et "adaptés" pour fabriquer agroéthanol et agrodiesel...

Source/auteur : <http://www.amisdelaterre.org/>

Mis en ligne le lundi 5 mars 2007, par Ludo

http://www.hns-info.net/article.php3?id_article=10616

Produire plus de biocarburant avec du maïs OGM

<http://www.univ-ubs.fr/ecologie/biocarburants.html>

15.11.2007

<http://www.tela-botanica.org/actu/article1195.html>

Le « pétrole vert »

http://www.bruchenvironnement.org/gde_ressour_petrolevert1.html

– Biocarburants : une catastrophe écologique et sociale programmée !

Source/auteur : <http://www.amisdela terre.org/> - Mis en ligne le 5 mars 2007 par Ludo

– Dérèglement climatique : les petites annonces de Villepin

Source/auteur : <http://www.amisdela terre.org/> - Mis en ligne le 4 octobre 2006 par Ludo

– Plan Climat 2004, division par quatre des émissions... ou des ambitions ?

Infos de Serre n°24 - septembre 2004

Source/auteur : <http://www.rac-f.org> - Mis en ligne le 29 septembre 2004 par Ludo

– Face aux enjeux énergétiques, quelle politique agricole européenne et régionale ?

Source/auteur : <http://www.confederationpaysanne.fr/> - Mis en ligne le 5 novembre 2006 par hella

– Actualisation du Plan Climat : le gouvernement nous sert du réchauffé

Source/auteur : <http://www.amisdela terre.org> - Mis en ligne le 14 novembre 2006 par Frederique

– Climat : la France des petits bras

Source/auteur : <http://www.greenpeace.org/france/> - Mis en ligne le 15 novembre 2006 par Ludo

– Développement des filières industrielles des agro-carburants - Lettre ouverte de la Confédération paysanne

Source/auteur : <http://www.confederationpaysanne.fr/> - Mis en ligne le 24 décembre 2006 par Ludo

[[Corrélat](#) : [Ressources pétrolières](#) / ...]

[Retour](#)