

Agrocarburants : qui pousse derrière ?

ou la politique de l'Union Européenne au service des multinationales

Par le Corporate European Observer – juin 2007

Traduction : C. Berdot, Amis de la Terre-France

Si l'idée pouvait au départ paraître intéressante, il est aujourd'hui établi que les agrocarburants industriels ont des conséquences sociales dramatiques : confiscation des terres par les cultures énergétiques là où poussaient des cultures alimentaires, expulsion des communautés indigènes et des petits paysans, augmentation des prix alimentaires mondiaux. D'autre part, ils aggravent les problèmes qu'ils prétendent résoudre : les agrocarburants produisent plus de gaz à effet de serre que le pétrole qu'ils remplacent et pour certains nécessitent plus d'énergie pour être produits que l'énergie qu'ils fournissent, sans parler de la déforestation galopante qui accompagne leur extension (1).

Face à ce bilan sans appel, on s'attendrait à ce que cette expérience calamiteuse soit stoppée immédiatement. Eh bien non ! Elle continue et s'amplifie, soutenue activement par les élites nationales et européennes, à grands coups de subventions et d'argent public.

Mais alors, à qui profite le crime ?

Nos collègues du CEO [2], grands connaisseurs des coulisses bruxelloises, nous dévoilent les acteurs qui tirent vraiment les ficelles à Bruxelles et quels sont les vrais enjeux économiques, industriels, environnementaux et politiques derrière "la Folie des agrocarburants".

Christian Berdot des Amis de la Terre-France

Malgré l'inquiétude grandissante de l'opinion publique sur les risques associés aux agrocarburants, l'Union Européenne met tout son poids dans la balance, pour promouvoir ces cultures aux effets souvent très néfastes. En mars 2007, il était même proposé de fixer des objectifs d'augmentation du taux d'agrocarburants dans tous les carburants destinés aux transports automobiles jusqu'à 10% en 2020. La Commission prévoit aussi de canaliser de grandes quantités de financements d'argent public de l'UE vers la recherche et le développement des projets d'agrocarburants.

(1) Voir les rapports des Amis de la Terre : « Ethanol de maïs : spéculation et famine » : <http://www.amisdela terre.org/Ethanol-de-mais-speculation-et.html> ; « Agrocarburants : une catastrophe écologique et sociale programmée » : <http://www.amisdela terre.org/Agrocarburants-une-catastrophe.html> ; « Biocarburants : pire que des énergies fossiles » : <http://www.amisdela terre.org/Biocarburants-pires-que-des.html>)

(2) Le CEO est un groupe de jeunes chercheurs basés à Amsterdam. Leur seul livre traduit en français est : « Europe Inc : Comment les multinationales construisent l'Europe et l'économie mondiale » Agonne 2005, 2^{ème} édition revue et augmentée. A lire absolument. Le CEO est affilié à la fédération des Amis de la Terre/Friends of the Earth Europe. Vous pouvez en savoir plus en allant sur leur site : <http://www.corporateeurope.org>

(3) Nous employons le terme agrocarburants car celui de biocarburant a une connotation écologique trompeuse. Nous avons gardé le terme biocarburants dans les noms des documents officiels cités

La folie des agrocarburants de l'UE a été influencée par le lobbying très actif en faveur d'intérêts industriels tels que ceux des constructeurs automobiles, des compagnies de biotechnologies et de l'industrie pétrolière. Ces industries ont forgé de nouvelles alliances entre elles. Ces dernières années, elles ont été invitées par la Commission européenne à mettre en forme la politique de l'Union sur les agrocarburants par l'intermédiaire de plusieurs commissions dominées par les industriels. On compte parmi elles, le Comité Consultatif sur la Recherche pour les Biocarburants (Advisory Research Council for Biofuels ou BIOFRAC), CARS21 et plus récemment, la Plateforme technologique Européenne sur les Biocarburants, (European Biofuels Technology Platform ou EBFTP).

Ces conseils à sens unique ont des conséquences d'une grande portée. La façon dont l'UE s'attaque au problème fondamental de la réduction des émissions de CO2 provenant du transport routier, en est affectée. En outre, cette pseudo solution – les agrocarburants – menace non seulement d'aggraver les problèmes qu'elle est censée résoudre – les changements climatiques – mais va aussi provoquer toute une série de nouvelles situations de précarité et de destructions. On ne pouvait pas faire un choix plus éloigné d'une politique efficace ayant pour but d'économiser l'énergie et réduire la consommation.

Le Conseil des ministres de ce printemps les 8 et 9 mars 2007 proposait comme élément d'un paquet énergie plus large, un objectif obligatoire de 10% d'agrocarburants utilisés dans tous les carburants pour le transport routier d'ici 2020. C'est-à-dire, presque le doublement du taux actuel non obligatoire de 5,75% d'ici 2010. Cette proposition était présentée comme une mesure majeure pour lutter contre les changements climatiques.

Pourtant, si on regarde de plus près les agrocarburants, on découvre un spectacle de désolation, une prétendue solution accompagnée d'une nuée de problèmes :

- Les agrocarburants sont en concurrence avec l'alimentation pour les ressources agricoles et leur expansion a déjà provoqué l'augmentation des prix alimentaires, ce qui menace directement la sécurité alimentaire des communautés les plus pauvres de la planète ;
- Ils augmentent la demande en terres, ce qui provoque notamment un accroissement de la déforestation ;
- Ils sont cultivés dans d'immenses exploitations qui font de la monoculture à l'aide de l'usage massif d'engrais et de pesticides et dans de nombreux cas avec en plus, le risque de contamination génétique ;
- Enfin, ils menacent les droits fonciers des communautés rurales car le développement des agrocarburants s'accompagne de plans d'expansions des monocultures qui sont en grande partie contrôlées par des multinationales ou de grands propriétaires fonciers fortunés. Un peu partout dans les pays du Sud, les petits paysans et les communautés indigènes voient leurs Droits Humains menacés en étant expulsés de leurs terres ou en devant faire face à de mauvaises conditions de travail ou à des conflits fonciers ;

Et comme si la coupe n'était pas déjà pleine, les preuves s'accumulent qu'en plus les agrocarburants ne font qu'aggraver et non pas atténuer les changements climatiques.

Est-ce que la Commission était au courant de ces faits avant de soutenir les agrocarburants par toute une série de mesures politiques ? Apparemment oui, comme le montre l'étude d'impact officielle de la Commission, bouclée en 2006 (4) Le document évoque par exemple le fait qu' « une utilisation accrue des biocarburants dans l'UE s'accompagnera par une demande externe accrue de biocarburants et des matières premières dont ils dépendent, ce qui vraisemblablement aura des conséquences diverses sur les pays en voie de développement. (...) De plus, lorsqu'on laboure des zones herbeuses ou que l'on coupe des forêts, des quantités importantes de CO2 sont relâchées. On peut s'attendre à ce que ces émissions de CO2 dépassent pour de nombreuses années, les gains obtenus par les biocarburants ». Il est clairement affirmé aussi que « les pressions sur des écosystèmes sensibles vont augmenter, notamment sur les forêts primaires où des millions d'hectares pourraient être transformés en plantations ». Ce document reconnaît parmi les conséquences sociales, la concurrence avec la nourriture, une augmentation des prix alimentaires qui pourrait frapper les pauvres des pays en voie de développement et les pressions sur des communautés vulnérables (pour les déplacer ou les obliger à adapter de force leur mode de vie).

La politique de la Commission n'a pas été menée dans le souci de lutter contre les changements climatiques. Elle n'a cherché qu'à garantir l'approvisionnement énergétique de l'UE et à servir les intérêts des grands agriculteurs et de l'agrobusiness ainsi que ceux des secteurs industriels de l'automobile, des biotechnologies et du pétrole qui veulent tous voir le maintien du statu quo existant. Pour cela, la Commission a permis à ces groupes industriels

(4)Le texte original comprend beaucoup de notes qui se rapportent à des documents pour leur majorité, écrits en anglais. Pour les personnes intéressées, voir directement le site du CEO : <http://www.corporateeurope.org/agrofuelfolly.html> .

de participer au dialogue politique et de définir les objectifs politiques en mettant sur pied des groupes consultatifs favorables aux industriels.

Industrie : on n'est jamais mieux conseillés que par soi-même

Le Comité Consultatif de la Recherche sur les Biocarburants (BIOFRAC) a été créé par la Direction Générale (DG) Recherche au début de 2005. Un « *groupe d'experts de haut niveau, représentant un large éventail des différents secteurs de la chaîne des biocarburants* » fut invité « à développer un rapport prospectif – une vision pour les biocarburants jusqu'à 2030 et au-delà - pour permettre une percée des biocarburants et accroître leur déploiement dans l'UE ». En plus de ce « rapport prospectif », la Commission invita aussi le BIOFRAC à préparer le terrain pour « l'Agenda Stratégique de la Recherche » et à fournir de nombreuses suggestions pour le 7^{ème} Programme cadre de la recherche (FP7), l'outil principal de l'UE pour financer la recherche de 2007 à 2013.

La composition du BIOFRAC (aujourd'hui dissous) n'était pas équilibrée mais au contraire dominée par les représentants des intérêts industriels. L'industrie automobile était représentée par 4 membres ; le pétrole par 3 ; les agrocarburants par 3 et les biotechnologies par le groupe de pression EuropaBio. Le groupe était complété par 1 personne de l'industrie alimentaire, 1 représentant d'une compagnie forestière, 1 autre d'une compagnie énergétique, 1 agriculteur et 8 personnes venant de centres de recherches ou d'universités dont certaines, avec des liens très étroits avec l'industrie du pétrole ou celle des biotechnologies. D'après la Commission, les participants ont été choisis en tant qu'individus sur la base de leurs connaissances et de leur expertise et non pas en tant que représentants de leurs organisations. Il n'est pas déraisonnable de penser cependant que leur rôle et leurs réflexions puissent refléter celles des entreprises ou organisations pour lesquelles ils travaillent. Le parti pris pro-industrie du BIOFRAC se retrouve en effet, clairement dans le rapport final publié en 2006, intitulé « *Biocarburants dans l'Union Européenne. Une vision pour 2030 et au-delà* ». Le rapport est maintenant un document officiel de la Commission.

« Les biocarburants dans l'Union européenne. Une vision pour 2030 et au-delà »

« VISION. En 2030, l'Union européenne arrive à couvrir un quart de ses besoins en carburants pour les transports routiers, grâce à des biocarburants propres et efficaces sur le plan du CO2. Une partie substantielle est fournie par une industrie européenne compétitive. Cela diminue de façon significative l'indépendance de l'UE par rapport aux carburants fossiles ; cela crée des opportunités pour les fournisseurs de biomasse, les producteurs de biocarburants et l'industrie automobile ».

Membres du comité consultatif de recherche sur les agrocarburants (BIOFRAC) (Liste telle qu'elle apparaît le jour de la publication de ce Rapport d'une Vision)

Anders Roj, Président, Volvo Technology Corporation
Olivier Appert, Vice-président, (suppléant : Alexandre Rojey) Institut Français du Pétrole
Javier Salgado, Vice-président, (suppléant : Ricardo Arjona) Abengoa Bioenergy

Olivier Alexandre, Total
Michel Baumgartner, British Sugar
Gerard Belot, (suppléante : Béatrice Perrier Maurer) PSA Peugeot Citroën
Dirk Carrez, EuropaBio (*biotechnologies*)
Matthias Rudloff, (suppléant : Michael Deutmeyer) CHOREN
Ann-Britt Edfast, SVEASKOG (*forêt*)
Hartmut Heinrich, (suppléant : Frank Seyfried) Volkswagen AG
Raffaello Garofalo, European Biodiesel Board
Dietrich Klein, COPA-COGECA (*agriculteurs*)
Darran Messenm, SHELL
Calliope Panoutsou, CRES
Kimmo Rahkamo, (suppléant : Ari Juva) Neste Oil Corporation
Meinrad Signer, Iveco Powertrain
Rene Van Ree, ECN
Guy Riba, (suppléant : Ghislain Gosse) INRA
Liisa Viikari, VTT Biotechnology

Eckhard Weidner, Fraunhofer UMSICHT
Arthur Wellinger, Nova Energie
Grzegorz Wischniewski, (suppléante : Magdalena Rogulska) EC-BREC
Guido Zacchi, Lund University

C'est cette ambition énorme - satisfaire 25% des besoins en carburants pour les transports automobiles d'ici 2030 - qui ressort avant tout de ce rapport. A part cela, le rapport fait une promotion appuyée des agrocarburants de seconde génération. D'une façon générale, ils ont pour objectif d'améliorer les performances, généralement en utilisant l'ensemble de la plante, améliorant en cela le bilan CO2 et les coûts. D'après le BIOFRAC, cette seconde génération d'agrocarburants sera produite à partir d'un éventail plus large de matières premières, réduira la concurrence pour la terre avec l'alimentation, permettra de diminuer les coûts et « d'économiser » du CO2. Pour conclure, le rapport recommandait la mise en place d'une Plateforme Technologique des Agrocarburants qui coordonnerait tout le travail de la Commission sur les agrocarburants et « *fournirait une base analytique commune pour assister tous les services de la Commission, concernés (DG Recherche, Energie et Transports, Commerce, Relations Extérieures, Agriculture et Développement Rural, Environnement et Finances)* ».

Le 7 juin 2007, une fois son travail accompli, le BIOFRAC fut dissout. Le même jour, et toujours dans la lignée des recommandations du Rapport d'une « Vision pour les Biocarburants », un comité directeur de la Plateforme Européenne pour les Technologies des Biocarburants (EBFTP) était nommé et la nouvelle Plateforme était lancée officiellement le même jour, à Paris. La mission de cette Plateforme est de « contribuer au développement de technologies de niveau international et compétitives sur le plan des coûts, à la création d'une industrie solide des agrocarburants et à accélérer le déploiement des agrocarburants dans l'Union européenne grâce à un processus de guidage, de définition des priorités, et de promotion de la recherche, du développement et de la démonstration pratique ».

Un des rôles clés de la Plateforme est l'élaboration de l'Agenda Stratégique de Recherche (SRA) sur les agrocarburants, en clair, identifier les secteurs-clés de la recherche pour les dix années à venir afin de réussir la Vision 2030 définie par le BIOFRAC. D'après la Plateforme, son objectif principal est de mettre en pratique les principales propositions esquissées dans la Vision du BIOFRAC. La Commission paye le secrétariat ce qui inclut le financement du site internet, les coûts généraux d'administration et l'organisation des réunions plénières des parties prenantes.

La Plateforme est composée de 5 groupes de travail et d'un comité directeur. Quelques mois avant le lancement de la Plateforme, la Commission invitait les personnes intéressées à « *exprimer leur intérêt pour une candidature pour le comité directeur et les groupes de travail* » de la Plateforme annonçant que ce serait « *ouvert à la participation active de toutes les parties prenantes* ». La Plateforme fut promue comme un moyen de « *rassembler au niveau européen, les institutions de recherche, les entreprises, les ONG, les groupes financiers et les autorités de contrôles* ». Pourtant, la composition actuelle de la Plateforme est fortement dominée par l'industrie. Le Bureau Européen de l'Environnement (BEE) s'était plaint de la composition du Comité Directeur de la Plateforme, mais sa plainte est restée sans réponse.

Malgré les beaux discours sur l'ouverture et la participation, dès le début le choix des membres fut une supercherie. Pour commencer, les membres du comité directeur furent sélectionnés par le président de BIOFRAC (Anders Roj de Volvo) et les 2 vice-présidents (Olivier Appert de l'Institut Français du Pétrole et le PDG d'Abengoa, Javier Salgado), en consultation avec la Commission. Le comité directeur qui en résulte, est totalement dominé par les industries. Comme pour le BIOFRAC, les industries automobiles et pétrolières sont très bien représentées dans le comité directeur avec trois membres chacune. Il faut y rajouter un représentant des agriculteurs et quatre personnes représentant des centres de recherches ou des universités. Le comité directeur est présidé par Luis Cabra de la compagnie pétrolière Repsol YPF avec Roj et Appert comme vice-président. Pas une seule organisation de la société civile n'y est représentée.

A l'échelon inférieur, les 5 groupes de travail sont aussi très largement dominés par des représentants de l'industrie et des centres de recherches. Malgré les promesses d'une représentation multiple des parties prenantes, il est clair maintenant que ce manque de représentativité est un choix délibéré. Dans le bulletin de la Plateforme, on peut lire que « *un équilibre adéquat entre industrie et centres publics ou de recherche fut établi afin de préserver la Plateforme en tant que **groupe guidé par l'industrie*** » (souligné par le rédacteur). Plus de 300 personnes ont demandé à participer aux groupes de travail. En fait, avec un maximum de 25 personnes par groupe de travail, plus de la moitié des candidatures furent rejetées. Finalement, on ne retrouve que 2

représentants d'ONG sur les 125 membres des groupes de travail. Le secrétariat a refusé de donner la liste initiale des 300 candidats et l'Observatoire Européen de l'Industrie attend toujours les détails qu'on lui a promis, sur l'historique de ce choix.

La Commission s'est assurée que les mêmes compagnies qui avaient rédigé la « *Vision de l'Union européenne pour les biocarburants* » par l'intermédiaire de BIOFRAC, puissent maintenant réaliser ses recommandations et définir l'agenda des recherches et du développement des agrocarburants. Ce sont en plus des compagnies qui ont des intérêts commerciaux directs dans le développement des agrocarburants dans l'Union européenne. Le processus décrit ici montre comment ils se préparent à définir l'agenda de recherche stratégique dans ce secteur et main dans la main avec la Commission à décider de l'allocation des fonds de recherches et de développement pour les 10 années à venir.

Ce mode de fonctionnement alliant recherches stratégiques et politique n'est pas particulier aux agrocarburants. La Commission crée de nombreuses Plateformes Technologiques dans des secteurs très variés, parlant d'elles comme « *prouvant qu'elles sont des acteurs puissants dans le développement de la politique de recherche de l'UE en particulier dans l'orientation du 7^{ème} Programme cadre de recherche pour mieux satisfaire les besoins de l'industrie* ». On trouve d'autres Plateformes technologiques, dominées aussi par l'industrie, qui s'occupent également des agrocarburants comme les plateformes Suschem (sustainable chemie ou chimie soutenable), Food for Life (Nourriture pour la Vie), Plants for the Future (biotechnologies) et Forêts.

Il est absolument nécessaire qu'un large débat public au niveau européen ait lieu et porte sur les risques inhérents aux agrocarburants et ce qu'ils apportent réellement dans la lutte contre les problèmes qu'ils sont censés affronter. Ce débat doit inclure plus de parties prenantes notamment les populations directement touchées dans les pays du Sud. Il est totalement antidémocratique que des politiques de l'UE puissent être déterminées au travers de programmes de recherches et de développement façonnés par des acteurs industriels qui, non seulement reçoivent de l'argent public mais de plus ont des intérêts directs dans les résultats de ces programmes. Cette façon de procéder doit être vigoureusement remise en cause.

Huiler les rouages

Les industries de l'automobile, des biotechnologies et du pétrole sont les plus impliquées dans la conception de la politique de recherche de l'UE dans les agroarburants et elles ont toutes leurs raisons propres de poursuivre l'expansion de ceux-ci.

Les fabricants de voitures, comme Volvo ou Volkswagen, se font les avocats des agrocarburants dans le cadre d'une stratégie plus large cherchant à éviter un abaissement des normes d'émissions de CO2 pour les voitures particulières. Ils ont fait des agrocarburants, la solution pour réduire les émissions de CO2. Dans le courant de l'année, avant certaines des décisions politiques décrites dans ce rapport, la Commission voulait imposer des normes obligatoires d'efficacité pour les voitures particulières, qui auraient contraint à une réduction des émissions de CO2. En réponse, les fabricants de voitures ont lancé une campagne très lourde de lobbying et réussi à affaiblir les objectifs de réduction de leur moyenne prévue de 120g de CO2 par km, en obtenant 130g/km. De plus, cette différence peut être compensée par d'autres prétendues mesures de réduction du CO2 comme l'utilisation d'agrocarburants.

Alimenter le changement climatique

Le transport routier représente 30% de la consommation d'énergie de l'UE et dépend pour 98% des énergies fossiles. On considère que l'augmentation du secteur routier est une des raisons principales pour lesquelles l'UE n'atteindra pas les objectifs du protocole de Kyoto. On s'attend à ce que 90% de l'accroissement des émissions de CO2 entre 1990 et 2010 soient dues aux transports. Bien que l'impact des transports routiers sur le bilan global des émissions de gaz à effet de serre soit énorme et malgré la menace que cela représente pour les climats, la Commission européenne ne fait pas porter les efforts nécessaires sur la réduction des transports. Les tendances actuelles montrent au contraire que les transports routiers de marchandises et les déplacements des personnes en véhicules particuliers sont en augmentation.

Le rôle de lobby de l'industrie automobile est bien illustré par Volvo. Roj Anders de Volvo a présidé le BIOFRAC et est maintenant vice-président du comité directeur de la Plateforme sur les Agrocarburants. Volvo affirme son soutien à un objectif de réduction des gaz à effet de serre de 30% d'ici 2020 pour les pays développés. Pourtant, dans le même temps, la firme n'hésite pas à fragiliser l'économie de l'UE en menaçant de délocaliser : « *la compétitivité en particulier des industries à forts besoins énergétiques doit être suivie afin d'éviter une possible délocalisation de l'UE vers des pays tiers* ». Elle soutient aussi un objectif obligatoire de 10% d'agrocarburants sur les carburants de tous les véhicules d'ici 2020. Cette est une stratégie commune chez les grandes entreprises : d'un côté, elles font semblant de soutenir des mesures environnementales, tandis que de l'autre, elles préviennent que si ces mesures affectent leurs bénéfices (ce qui serait le cas si l'action des gouvernements était efficace), elles vont quitter l'Europe, amenant avec elles les emplois.

L'industrie automobile a aussi influencé le débat sur les agrocarburants par l'intermédiaire du CARS21, un autre groupe consultatif de haut niveau, mis en place en 2005 à l'initiative du commissaire à l'industrie Verheugen. Le CARS21 qui a joué un rôle crucial dans la bataille au sein de l'UE sur les normes d'efficacité obligatoires pour les véhicules, soutient fortement les agrocarburants.

La plupart des groupes automobiles européens sont impliqués dans des partenariats avec des compagnies pétrolières ou de biotechnologies pour développer des agrocarburants de seconde génération. Le nombre de ces alliances ne fait qu'augmenter et reflète bien un intérêt commun dans le développement des agrocarburants. Par exemple, en mars 2006, les fabricants européens DaimlerChrysler, Renault et Volkswagen formèrent avec les compagnies pétrolières Sasol Chevron et Shell « l'Alliance pour les carburants synthétiques en Europe » (ASFE). Cette alliance a aussi attiré le soutien politique du commissaire Verheugen venu lors du lancement de ce nouveau groupe. Dans son discours, il souligna combien, au niveau politique, ce travail devait être soutenu avec « *les bonnes conditions d'encadrement pour aider à préparer le terrain de la commercialisation des carburants alternatifs et garantir leur accès aux consommateurs* ».

Cette forte implication des grandes compagnies du pétrole dans le domaine des agrocarburants, y compris dans les infrastructures et les carburants de seconde génération est relativement nouvelle. Le soutien des gouvernements - avec des objectifs obligatoires, des subventions et d'autres incitations - sont une raison de l'intérêt croissant des compagnies pétrolières. De plus, une utilisation accrue des agrocarburants prolongera la dépendance actuelle des systèmes de transport vis-à-vis des carburants liquides de type pétrole, ce qui en retour permettra aux compagnies pétrolières de continuer leurs affaires lucratives, tout en gardant le contrôle sur la transition vers l'après-pétrole.

Des alliances se forment pour former des plateformes communes de lobbying politique (comme celle citée plus haut) ainsi que des partenariats dans la recherche appliquée et le développement. Ces derniers sont en forte augmentation et sont sujets à de fortes controverses et démontrent clairement la convergence de ces secteurs industriels énormes, dans le secteur des agrocarburants

- Shell qui affirme être le plus grand distributeur mondial d'agrocarburants pour les transports s'est associé à Iogen, une compagnie canadienne de biotechnologies, pour fabriquer à l'aide d'enzymes, de l'éthanol à partir de la cellulose de la paille.
- En 2006, Shell, Iogen et Volkswagen se sont alliés dans un projet d'éthanol à base de cellulose en Allemagne. La firme allemande d'agrocarburants, CHOREN Industries, travaille avec DaimlerChrysler, Volkswagen, et Shell au sein de SunDiesel à un carburant synthétique ou Biomass to Liquid (BTL).
- Depuis 2003, le géant européen des pétroles BP a travaillé avec la compagnie de biotechnologies DuPont dans un projet d'agrobutoanol. L'agrobutoanol est déjà produit en utilisant des technologies existantes. Mais les recherches de BP avec Dupont explorent de nouveaux procédés biotechnologiques pour en réduire les coûts ; Ford et British Sugar travaillent aussi avec ces deux compagnies sur cet agrocarburant.
- Les accords de partenariat extrêmement controversés que BP - qui contrôle actuellement 10% du marché global des agrocarburants - a passés dernièrement, ont fait la une des journaux. En février BP a signé un contrat de 500 millions de dollars avec l'Université de Berkeley (Californie) et ses partenaires (l'Université de l'Illinois, Urbana-Champaign, et le Laboratoire Lawrence Berkeley National Laboratory). Il s'agit de créer l'Institut des Biosciences de l'Energie qui abritera 50 membres du personnel de BP et deux campus. L'essentiel du travail de recherche se concentrera sur l'usage des biotechnologies pour produire des plantes pour les agrocarburants. Le contrat a été très critiqué au sein de l'Université de Berkeley à cause d'une part, du manque de consultation dont se sont plaints des

membres de la faculté et d'autre part, des conflits d'intérêts touchant la majorité de l'élite de l'Université impliquée dans cette décision.

Biotechnologies : le retour !

Le principal groupe de pression européen pour les biotechnologies, EuropaBio, était membre du BIOFRAC et est aussi un membre actif de la Plateforme des Agrocarburants (EBFTP). Comme l'explique son secrétaire général, Johan Vanhamelrijck, « *Nous travaillé dur pour établir d'excellentes relations avec la Commission et notre engagement étroit dans la nouvelle Plateforme sur les Agrocarburants est un des fruits de ce travail* ».

L'industrie biotech espère surmonter la résistance farouche de l'opinion publique contre les plantes GM, en développant des plantes « améliorées » pour la production d'agrocarburants. L'inquiétude croissante de l'opinion vis-à-vis des changements climatiques et l'image encore verte attachée au développement des agrocarburants pourraient sortir les biotechnologies de l'ornière en leur offrant plus de succès de communication que par le passé. Les plantes génétiquement modifiées qui sont rejetées dans les aliments, pourraient être plus acceptables pour l'opinion si elles fournissent le carburant des voitures individuelles, d'une façon présentée *comme « bonne pour l'environnement »*. La communication d'EuropaBio reflète ce nouveau discours : les biotechnologies protègent l'environnement, vont entraîner une expansion de l'économie mondiale, augmenter la richesse tout en diminuant l'empreinte écologique des humains, réduire l'indépendance par rapport aux importations de pétrole et fournir des revenus aux agriculteurs. Leur nouvelle formule magique est « *l'économie basée sur les agrocarburants* », « *une expression qui résume notre vision d'une société future qui n'est plus totalement dépendante des carburants fossiles pour son énergie, ni des matières premières industrielles ... Le monde entier est en train de passer de l'Age de la Chimie à l'Age des Biotechnologies* ».

Pourtant, une expansion importante des agrocarburants aggravera encore les effets négatifs qui découlent de la monoculture à grande échelle de plantes génétiquement modifiées. La contamination génétique ne fera que s'amplifier et devenir plus complexe lorsque des plantes seront modifiées génétiquement pour contenir des traits génétiques destinés à des usages non alimentaires. Actuellement, les plantes GM sont essentiellement destinées à l'alimentation animale. Ce sont les mêmes compagnies qui contrôlent ces plantes et les intrants dans l'alimentation animale, qui s'apprêtent à bénéficier de leur usage comme agrocarburants.

D'après le professeur de Berkeley, Miguel Altieri et Eric Holt-Gimenez PDG de Food First, le calendrier des agrocarburants offre aux compagnies de biotechnologies comme Monsanto « *la possibilité de convertir de façon irréversible l'agriculture en plantes génétiquement modifiées. Actuellement 52% du maïs, 89% du soja, et 50% du colza aux Etats-Unis sont modifiés génétiquement* ». Pour eux, « *l'expansion du maïs modifié spécialement pour être transformé en éthanol va faire disparaître toutes les barrières pratiques qui empêchaient la contamination permanente de toutes les plantes non OGM* ».

Dans l'Union européenne, la résistance des citoyens a, dans une grande mesure, empêché l'introduction des plantes GM. Avec les agrocarburants, les industries biotech vont essayer de forcer à nouveau la porte en présentant les plantes GM non pas comme des plantes alimentaires, mais comme des plantes énergétiques, même si le risque de contamination des plantes non-OGM, demeure tout autant. Syngenta, par exemple, a fait une demande en Europe pour obtenir l'autorisation d'importer un type de maïs GM, appelé Événement 3272, spécialement conçu pour l'éthanol. Ce maïs aide à sa propre transformation en éthanol en développant un enzyme spécial qui brise l'amidon en molécules de sucre plus simples, facilitant ainsi la transformation de l'amidon en alcool. Par contre, ce maïs contient un gène marqueur dérivé de E. Coli. Plusieurs organisations faisant campagne sur les agrocarburants ont publié récemment un document intitulé « *Agrocarburants : la réalité sur neuf points clés* » qui explique comment les demandes d'importations de ce maïs dans l'UE et l'Afrique du Sud montre que l'on s'attend à ce que l'alimentation tant humaine qu'animale soit contaminée, étant donné que Syngenta a aussi demandé des autorisations pour ces deux utilisations.

Les agrocarburants augmentent déjà les profits de l'industrie des biotechnologies et la compétition bat son plein pour de nouvelles plantes énergétiques GM. Les revenus annuels provenant du marché mondial des agrocarburants que DuPont annonce, proviennent largement de l'apport de l'agriculture pour l'éthanol et s'élèvent à 300 millions de dollars. En février dernier, la compagnie a annoncé un plan de réinvestissement de 100 millions de dollars pour diminuer le temps d'accès au marché pour les nouveaux produits de semences de sa filiale Pioneer. D'après Bill Niebur, le vice-président chargé de la recherche génétique et du développement « *Avec la demande en éthanol, c'est la course pour rapidement booster les rendements en céréales* ». Monsanto aussi est en course. Le n°1 mondial pour le développement de semences génétiquement modifiées a récemment annoncé des profits record à cause de la demande croissante en éthanol. Monsanto va booster sa capacité de production de semences cette année et prévoit de dépenser 500 millions de dollars pour satisfaire la demande

croissante en semence de maïs. Les industries des biotechnologies investissent aussi lourdement dans les agrocarburants de seconde génération. Elles essayent de mettre au point de nouveaux traits génétiques pour les matières premières et investissent dans les processus de transformation en carburants de ces mêmes matières en utilisant par exemple des enzymes.

Les agrocarburants de deuxième génération : la solution à tous les problèmes ?

Face à l'inquiétude croissante de l'opinion publique vis-à-vis de l'expansion des agrocarburants, les gouvernements, comme les industriels, invoquent les agrocarburants de deuxième génération. En utilisant l'ensemble de la plante au lieu, uniquement, de certaines parties, nous disent-ils on obtiendra de meilleurs résultats pour le CO2 et on baissera les coûts de production. Un autre avantage serait aussi qu'un éventail plus large de matériaux pourra être utilisé comme, par exemple, les arbres, les déchets végétaux ou la paille. Ils nous présentent l'utilisation d'arbres à la place de cultures alimentaires comme une possibilité d'éviter la compétition avec l'approvisionnement en nourriture. Comme si cela n'allait pas poser de problème. En effet, les grandes plantations d'arbres vont être directement en compétition avec la production de nourriture pour ce qui est de l'occupation du sol et les besoins en eau. D'autre part l'utilisation de la plante entière pose problème car cela prive les sols de matières organiques et a des conséquences négatives sur les écosystèmes. Indépendamment des pour ou des contre ou des problèmes liés à certains agrocarburants, le problème fondamental reste l'étendue des terres nécessaires pour satisfaire les objectifs des gouvernements. Cela ne se fera pas sans d'immenses plantations en monoculture, dans la plupart des cas contrôlées par de grandes firmes de l'agrobusiness et par de grands propriétaires fonciers. Cette expansion s'accompagnera des problèmes habituels de ce mode de cultures : coûts environnementaux et sociaux très élevés.

Cette deuxième génération d'agrocarburants n'est pas encore commercialement viable et il n'est toujours pas sûr qu'elle le soit un jour. Aujourd'hui, rien ne prouve que ces agrocarburants de seconde génération puissent contribuer réellement à la lutte contre les changements climatiques et aucune étude d'impact des risques n'a été menée. Cela n'empêche pas les gouvernements de financer leur développement avec de l'argent public et d'en faire la pièce maîtresse de leur politique des agrocarburants.

En fait, en s'appuyant sur le développement des agrocarburants de deuxième génération et sur les solutions qu'ils sont censés apporter à moyen terme, les gouvernements cherchent un alibi à l'expansion effrénée, actuelle des agrocarburants. L'éditorialiste engagé, Georges Monbiot, l'exprimait clairement : *« Au départ, il s'agissait de bonnes intentions qui ont mal tourné. Maintenant, il s'agit d'une arnaque totale. Les gouvernements qui utilisent les agrocarburants pour lutter contre le réchauffement planétaire savent qu'ils font plus de mal que de bien. Mais ils continuent comme si de rien n'était »*. La réalité est que la folie des agrocarburants - avec son parti pris pro industrie - n'aidera en rien à stopper les changements climatiques mais aura des conséquences graves sur les pays du Sud. Le réseau de groupes de la société civile des pays sud et méso-américains prévenait l'Union européenne lorsqu'il lui demandait de ne pas adopter des objectifs obligatoires pour les agrocarburants : *« Pendant que les Européens maintiennent leur mode de vie basé sur la culture de la voiture, la population des pays du Sud aura de moins en moins de terres pour ses plantes alimentaires et va perdre sa souveraineté alimentaire »*.

En terme de politique publique, il n'est pas sérieux de fixer des objectifs pour les agrocarburants - comme l'a fait l'Union européenne - compte tenu de l'absence d'étude d'impact sur les risques liés aux agrocarburants de seconde génération et compte tenu des effets négatifs liés à toute promotion à grande échelle des agrocarburants déjà existants. Ce rapport montre, à la fois les mécanismes à l'œuvre derrière les politiques actuelles de l'UE ainsi que les motivations des acteurs clés de l'industrie. Le choix fait par l'UE pour les agrocarburants a été largement téléguidé par les industriels qui vont directement profiter de leur développement futur et de leur utilisation à grande échelle.

Ce mode faussé de prise de décision politique va coûter très cher à d'autres parties prenantes, tant au sein de l'Union européenne qu'à l'extérieur. On parle beaucoup de schéma de certification pour garantir que seuls des matières premières ou des agrocarburants produits de façon soutenable puissent être importés en Europe ou profiter de subventions ou autres incitations. Mais la certification ne fera que déplacer le problème : les productions « soutenables » vont repousser les productions « non soutenables » ailleurs – que ce soit des productions destinées aux agrocarburants ou les mêmes productions destinées à l'alimentation humaine et animale ou à l'industrie du papier. Si l'Union européenne veut réellement faire quelque chose contre les changements climatiques alors il faut que ses politiques se concentrent sur des changements fondamentaux comme réduire sa consommation d'énergie et n'utiliser que la part qui nous revient dans une répartition équitable des richesses sociales et environnementales de la planète. En attendant, la seule décision raisonnable est de prononcer un moratoire sur tous les objectifs de l'Union européenne sur les agrocarburants.