

Conférence de Fabrice Nicolino le 12 décembre 2007

Thème : les « biocarburants »

A l'invitation de l'association des Amis du Monde Diplomatique de Metz

Retour sur cette conférence.

Rédaction : A.Lerouge 15 décembre 2007

Le support de cette intervention et la raison de son invitation est la parution de son dernier ouvrage « La faim, la bagnole, le blé et nous – Une dénonciation des biocarburants »¹.

Le journal Le Monde Diplomatique a publié dans sa rubrique débat plusieurs articles sur le sujet².

En guise d'introduction, F.Nicolino précise qu'il s'agit d'un livre de dénonciation, très vif. Son raisonnement s'appuie sur cette première idée, qu'il y a un problème de moral élémentaire : « comment accepter d'utiliser des plantes alimentaires pour faire rouler des véhicules dans un monde contenant environ 1 milliard de mal-nourris. »

Puis, il retrace rapidement l'histoire des « biocarburants »³ en indiquant que l'idée de produire du carburant pour les véhicules (automobiles, tracteurs, ...) est ancienne, aussi ancienne que l'histoire de l'automobile ; en effet, Rudolf Diesel (années 1910) et Henry Ford (même période) avait déjà élaboré de l'essence à partir d'espèces végétales. La montée de l'exploitation du pétrole pas cher et abondant a stoppé le développement des carburants d'origine végétale. Sauf au Brésil qui, disposant de beaucoup de canne à sucre, a voulu être moins dépendant du pétrole importé. De l'éthanol pour les voitures y est disponible depuis une trentaine d'années.

Un événement qui va marquer un tournant aux USA (dans de nombreux domaines mais en particulier sur le sujet de la conférence) : les attentas du 11-09-2001. En effet, l'origine saoudienne supposé des auteurs (principal fournisseur du pétrole des USA) permet d'ouvrir une brèche dans laquelle va s'engouffrer le lobby des biocarburants américains. Il obtiendra de GW Bush des subventions afin de développer la filière maïs-éthanol.

Puis F.Nicolino s'est particulièrement intéressé au cas français. Tout d'abord, le contexte général des céréalières : surproduction. L'Union Européenne a décidé d'arrêter de subventionner celle-ci avec décision du gel de 15 % des terres en 1992 (agrémenter d'aides pour cela), cependant avec le droit pour l'exploitant de poursuivre les cultures à des fins non alimentaires. La stratégie des agrosemenciers est de créer une filière française pour trouver des débouchés commerciaux à cette surproduction et l'idée de les utiliser à la fabrication de carburants s'impose alors. Les principales régions concernées en France : Champagne-Ardenne et Picardie.

En 1994, l'ADEME créa un « groupement d'intérêt économique » AGRICE⁴ (AGRIculture pour la Chimie et l'Energie) avec les industriels du secteur (Total, Bayer, etc ...) et a financé des études au bénéfice de cette filière.

Pendant la période 1992-2002, F.Nicolino précise qu'aucune étude n'a porté sur le bilan énergétique des biocarburants. Puis, à partir de 2002, il cite une étude payée par l'ADEME mais réalisée par le cabinet privé PWC⁵, étude encadrée par un comité de pilotage formé par les industriels concernés. Le résultat de cette étude, très controversée aujourd'hui, est très favorable aux biocarburants.

Sous la pression, l'ADEME a lancé en octobre dernier une nouvelle étude sur le bilan énergétique (avec qui ?).

Puis, l'argument du changement climatique a été prépondérant dans la stratégie de communication de la filière depuis 2002 (« il est venu à point nommé »).

1 La faim, la bagnole, le blé et nous : Une dénonciation des biocarburants , Fayard, 2007

2 <http://www.monde-diplomatique.fr/2007/06/>

3 Je reviendrai après sur le vocabulaire utilisé pour désigner cette source d'énergie

4 Site <http://www.ademe.fr/partenaires/agrice/htdocs/present01.asp>

5 PriceWaterhouseCoopers site <http://www.pwc.fr/>

Pour F.Nicolino, la filière française n'est pas économique mais politique. Le milieu agricole et cette filière en particulier absorbe de nombreuses aides fiscales. Selon un rapport d'ingénieurs des Ponts et Chaussées, des Eaux et Forêts, des Mines de Paris, chaque emploi créé dans le filière coûte à la collectivité 150 000 €/an. Cela fait débat, même au sein de la majorité parlementaire. Dans la loi de finance 2007, un rectificatif demande de diminuer de moitié les aides à la filière des biocarburants. Mais entre l'assemblée et le sénat, le lobby a réagi et un amendement a été déposé. Il faudrait voir où l'on en est maintenant.

Le développement de la production des biocarburants est très rapide. Aux USA, entre 25 et 30 % de la production de maïs est destinée à la fabrication d'éthanol, ce qui représente environ 70 millions de tonnes de maïs.

Le marché mondial des céréales est très tendu. Les aléas climatiques, les changements de régimes alimentaires dans des pays en voie de développement (alimentation plus riche en protéines animales qui nécessite plus de céréales) ont entamé sérieusement les stocks.

Le marché des céréales alimentaires destinées à la fabrication de carburant participe à la tension du marché et à la hausse des prix. Ainsi, un exemple bien connu d'impact est celui de la tortilla au Mexique en 2006 (fabriquée à partir de maïs importé des USA, elle a vu son prix doublé, provoquant de nombreuses manifestations).

En octobre dernier, coup de gueule de Jean Ziegler, rapporteur spécial de la Commission des Droits de l'homme de l'ONU pour le droit à l'alimentation ; il prévoit une hécatombe dans les années à venir et demande un moratoire de 5 ans sur le développement des biocarburants.

Autre conséquence du développement des biocarburants : le renforcement d'atteintes aux droits de l'homme et à la biodiversité des forêts tropicales.

- Droits de l'homme : les conditions de travail dans les plantations situées dans les pays en voie de développement et nombreux paysans chassés de leur terre. En août 2007, le Congo a vendu 3 millions d'hectares de son sol pour planter des palmiers à huile.

- Biodiversité : l'Indonésie est le 3ème émetteur de gaz à effet de serre par l'élimination de ces forêts (en les brûlant). Une estimation du volume de GES donne 1 milliard de tonnes éq CO2.

La suppression des jachères décidée par l'UE (environ 2 millions d'hectares) qui seront mis en culture, jachères qui servent à de nombreuses espèces (migrateurs par exemple).

Les biocarburants représentent un nouveau « Jackpot », une nouvelle rente « pétrolière » pour ceux qui détiennent de grandes surfaces agricoles.

F.Nicolino revient sur le bilan énergétique des « biocarburants ». En se référant à de nombreuses études scientifiques, il constate que la quasi-totalité conclut à un bilan négatif. Le processus industriel nécessaire à l'obtention de grande quantité de carburant d'origine végétale demande une part importante d'intrants : énergie, engrais, pesticides, eau.

En dernière partie de son intervention, F.Nicolino resitue le problème des biocarburants dans celui de la mobilité, en particulier de la place prépondérante, de la symbolique de la voiture dans la société. La voiture « objet qui a échappé au contrôle social » (on conçoit, on construit par rapport à la voiture), objet qui est devenu un modèle social (société bâtie autour de la voiture).

Questions-Réponses

A propos des « biocarburants » de 2ème génération : issus à partir de plantes n'entrant pas dans l'alimentation. Pour F.Nicolino, le développement de ces plantes ne règlent pas les problèmes qu'il a exposé précédemment car le développement de ces plantes entrera en concurrence avec les cultures alimentaires (surface de terres, ressource en eau, intrants). Selon des spécialistes de l'INRA, le stade industriel de cette solution n'est pas attendue avant 2015. Pour lui, il s'agit d'un discours visant à manipuler l'opinion publique (écarter la critique sur la concurrence avec l'alimentaire).

Discussion sur la place du citoyen, du consommateur (que faire ?) : F.Nicolino précise qu'il ne s'agit pas de se culpabiliser parce qu'on utilise sa voiture. A titre individuel, « on fait ce qu'on peut », mais à face un problème global telle que celui de la mobilité, du changement climatique et des énergies, c'est à un nouveau rapport de force politique que ça se joue.

Rapport de force politique : F.Nicolino estime que les cadres politiques actuels sont anciens, dépassés et ne sont plus adaptés pour traiter les problèmes de la société. Il en appelle à inventer une nouvelle forme d'action politique et à un renouvellement du discours (sortir du discours productiviste par exemple). Il a confié avoir grandi dans le milieu communiste et avoir milité à l'extrême gauche. Mais, il n'est plus en phase avec son discours.

Par exemple, il a participé à la création de Politis en 1988 jusqu'en 2003, et a tenu une chronique sur les questions environnementales. Mais, à l'occasion du mouvement de protestation contre la réforme des retraites, son désaccord avec l'argumentation de sa rédaction a provoqué un clash.

« Biocarburants » - « Agrocarburants » ?

Fabrice Nicolino leur préfère le vocable de « nérocarburants » pour souligner le danger (de mort) que leur développement fait courir à la communauté. « Agrocarburants » est neutre. « Biocarburants » est mystificateur.

Qui est Fabrice Nicolino ? Voir son blog : <http://fabrice-nicolino.com/index.php>