

# LES ANALYSES DE L'ACRF

2007 / 6

## COLZA, BETTERAVE, BLE DANS NOS MOTEURS : UNE RÉVOLUTION ?

*Les biocarburants existent depuis les débuts de l'industrie automobile. Bon marché à l'époque, les produits pétroliers étaient abondants et suscitaient peu d'intérêt. Ils refont parler d'eux au moment où le prix du pétrole s'envole. Entre-temps, on a pris conscience qu'il n'était pas inépuisable et que sa consommation entraînait des conséquences dommageables pour l'environnement.*

### Des produits bio ?

Malgré ce que leur nom pourrait laisser croire, les biocarburants n'ont rien de bio au sens où l'on parle d'une agriculture ou d'une alimentation biologique par exemple. Le préfixe indique seulement qu'ils sont d'origine biologique c'est-à-dire produits au départ de matière vivante par opposition au carburant fossile. Ils possèdent des propriétés proches de celles de certains dérivés du pétrole et sont utilisés comme source d'énergie pour les moteurs des voitures.

Il existe plusieurs filières. La filière huiles et la filière sucres sont les plus développées. La première est basée principalement sur le colza mais le tournesol, l'huile de coco et l'huile de palme peuvent servir également comme matières premières. L'huile raffinée (biodiesel) peut être utilisée directement dans les moteurs diesel mélangée au diesel ou pure. L'huile végétale pure est utilisable dans un moteur adapté. La seconde filière utilise principalement la betterave sucrière et le froment comme matières de base. L'éthanol produit à partir de sucre peut remplacer l'essence sans adaptation du moteur si le mélange reste faible (5% au maximum). Au-delà de ce pourcentage, il doit être modifié.

Le biogaz, fabriqué à partir de déchets organiques, peut lui aussi être transformé en carburant. Les transports en commun de la banlieue de Lille sont alimentés de cette façon.

---

ACTION CHRETIENNE RURALE DES FEMMES  
ACRF - ASBL

Rue Maurice Jaumain, 15 B-5330 Assesse

Editrice responsable : Léonie Gérard

Responsable Service Etudes: Françoise Bodson

[www.acrf.be](http://www.acrf.be) - E-mail : [francoisebodson@acrf.be](mailto:francoisebodson@acrf.be)

## Des aspects positifs

Les biocarburants présentent des avantages. D'une manière générale, on peut dire que leur bilan énergétique est intéressant. Ils produisent aussi moins d'émissions de gaz à effet de serre que le pétrole à condition de considérer l'ensemble des filières, de l'extraction jusqu'à la pompe pour celui-ci, en tenant compte des engrais et des émissions de gaz à effet de serre dans l'agriculture pour les biocarburants. Ils permettent de réduire la dépendance énergétique de l'Europe, c'est du moins ce qu'espère l'Union européenne qui mise sur leur développement. En 2003, elle recommandait aux Etats membres d'utiliser 2% de biocarburants en 2005 et 5,75% en 2010 sur l'ensemble de l'essence et du gazole vendus pour le transport.

S'ils se sont développés au cours des quinze dernières années, principalement sous forme de biodiesel, on est loin des objectifs prévus. Actuellement, seuls 4% des besoins en énergie de l'Union européenne proviennent de la biomasse. Selon la Commission, si le potentiel était exploité entièrement, il serait possible de doubler ce chiffre dès 2010 ; les émissions de gaz à effet de serre diminueraient de 209 millions de tonnes de CO<sup>2</sup> par an et on créerait un grand nombre d'emplois dans les campagnes. On cite les chiffres de 250 à 300.000<sup>1</sup>.

## Tout n'est pas gagné

Mais l'impact positif des biocarburants sur l'environnement ne fait pas l'unanimité. Le Bureau européen de l'environnement commentant la nouvelle stratégie européenne de développement durable estime que l'Europe met trop l'accent sur les biocarburants en les présentant comme des solutions. Il est nécessaire d'introduire des critères de durabilité stricts pour la bioénergie. La superficie utilisée à cet effet en Europe et dans le reste du monde est limitée en raison de la capacité de charge de l'environnement et de la concurrence avec d'autres utilisations du territoire : productions alimentaires, forestières... Mieux vaudrait imposer une plus grande efficacité énergétique pour les nouvelles voitures et des seuils de production de CO<sup>2</sup> revus à la baisse. Les biocarburants ne doivent pas entrer en ligne de compte par rapport aux objectifs d'efficacité car, précise le Bureau européen de l'environnement, ce sont eux aussi des ressources peu abondantes<sup>2</sup>.

Le Conseil fédéral du développement durable minimise quant à lui leur impact sur la réduction des gaz à effet de serre. Des mesures contraignantes à l'égard de l'industrie automobile seraient plus efficaces et plus durables que les quotas de biocarburants avancés par l'Europe.

Les mises en garde concernent aussi les impacts sur le territoire et sur les matières premières. Un hectare de colza est nécessaire pour alimenter une voiture en diesel pendant un an<sup>3</sup>. L'objectif européen mobiliserait 11% de la surface agricole wallonne, soit 20% des terres de cultures. Cela signifie donc qu'il faudrait, au niveau de la Belgique, remplacer une grande part des cultures alimentaires par des cultures énergétiques. C'est une des principales limites à l'utilisation des biocarburants. L'importation massive de biocarburants ou de matières premières pour les fabriquer n'est pas non plus une solution. Une demande accrue pèserait lourdement sur les forêts et l'habitat dans les pays en voie de développement. Les organisations agricoles européennes craignent des importations massives et réclament une approche plus globale de la question. Le prix du soya brésilien est très bas parce qu'il ne tient pas compte du coût social et écologique, expliquent-elles.

En effet, la production à grande échelle au Brésil de canne à sucre pour fabriquer le bioéthanol a chassé des dizaines de milliers de petits agriculteurs de leurs terres, acculés à la misère.

<sup>1</sup> *Les biocarburants*, EURinfo, mars 2006.

<sup>2</sup> *EU Sustainable Development Strategy*, décembre 2006.

<sup>3</sup> Xavier Desgain, *Jusqu'ou soutenir les biocarburants ?*, Etopia, juin 2005.

## Quelles priorités ?

En juin dernier a eu lieu à Madrid la première rencontre européenne consacrée aux biocarburants et biocombustibles. Les participants, des producteurs et des industriels du secteur, se sont dits conscients des risques liés à la production intensive. On donne, déclarent-ils, l'impression que ces produits et les matières premières sont renouvelables, que tout est propre et écologique, mais il n'en est rien. Il est même possible que cette bonne alternative énergétique devienne un cauchemar si on ne se met pas à travailler ensemble de façon soutenable depuis la plantation jusqu'à la distribution en passant par la production et la transformation<sup>4</sup>.

La Confédération Paysanne Européenne (CPE) réclame un vaste débat en Europe sur les priorités à donner à l'utilisation des terres. Elle s'interroge sur le très important lobbying agro-industriel en faveur des agro-carburants (un terme qu'elle préfère à biocarburants) avec le soutien de l'Union européenne. « Face à la difficile légitimation de la PAC actuelle et en anticipant une forte baisse du budget agricole après 2013, ils essaient d'orienter l'opinion publique vers la nécessité de subventionner la production et l'utilisation d'agro-carburants. Cela garantirait aux plus grandes exploitations et à l'industrie le maintien de fortes subventions. »<sup>5</sup>

Quand on demande à Philippe Defeyt, économiste, si les paysans européens seront gagnants, il répond que, pour lui, la Wallonie se lance dans des investissements qui se révéleront sans doute très vite inutiles. En effet, une autre filière est en train de s'imposer : la filière cellulosique qui implique le recours à d'autres matières premières que les biocarburants classiques<sup>6</sup>.

Si la filière des biocarburants se développe comme le demandent l'Europe et les lobbies agricoles, il faudra que l'Etat encadre ce développement. Il devra prendre des mesures pour que leur production et leur utilisation se fassent dans les meilleures conditions économiques et environnementales possibles ce qui permettra d'éviter des conséquences fâcheuses sur l'environnement. Il faut également poursuivre les recherches pour mettre au point des filières dont l'impact sur l'environnement et le rendement énergétique seront meilleurs. Surtout, il convient de mettre l'accent sur ce qui doit rester la priorité de nos Etats, à savoir les mesures de réduction de CO<sup>2</sup> les plus rentables : véhicules moins polluants, déplacements maîtrisés, soutien aux transports publics.

Anne Vanhese, journaliste à l'ACRF – Plein Soleil

**L'ACRF souhaite que**

**les informations qu'elle publie soient diffusées et reproduites ;**

**n'oubliez pas dans ce cas de mentionner la source.**



Avec le soutien de



<sup>4</sup> [www.biofuelsummit.info](http://www.biofuelsummit.info)

<sup>5</sup> Communiqué de la CPE sur les agro-carburants, 23/02/2007.

<sup>6</sup> *Les biocarburants et l'agriculture en Wallonie*, Valériane, juillet-août 2006.