

## Agrocarburants : une fausse solution à la crise écologique

18 MAI 2018 | PAR [HELLOAT SYLVAIN](#) | BLOG : LE BLOG DE HELLOAT SYLVAIN

**Alors que le gouvernement vient de donner son autorisation pour la mise en service de la bio-raffinerie Total de la Mède (Bouches du Rhône), les agrocarburants - ou biocarburants pour leurs promoteurs - constituent l'exemple type d'une tentative de solution technique à la crise écologique qui se révèle in fine plus destructrice que bénéfique.**

---

La nouvelle n'est pas passée inaperçue et suscite de nombreuses oppositions (cf le blog de [Leo Le Calvez \(https://www.mediapart.fr/leo-le-calvez/blog/131117/raffinerie-de-la-mede-une-reconversion-controversee\)](https://www.mediapart.fr/leo-le-calvez/blog/131117/raffinerie-de-la-mede-une-reconversion-controversee)) : le gouvernement, par l'intermédiaire de son ministre de la "transition écologique" Nicolas Hulot, vient de donner son autorisation à Total pour exploiter la bio-raffinerie de La Mède, une ancienne raffinerie de pétrole brut reconvertie. Les chiffres sont vertigineux, elle engloutira 550 000 tonnes d'huile de palme par an ce qui devrait faire bondir les importations françaises de plus de 60% (plus de détails dans [l'article de Science et Avenir \(https://www.sciencesetavenir.fr/nature-environnement/developpement-durable/raffinerie-de-la-mede-total-arrache-l-accord-du-gouvernement-pour-carburer-a-l-huile-de-palme\\_123977\)](https://www.sciencesetavenir.fr/nature-environnement/developpement-durable/raffinerie-de-la-mede-total-arrache-l-accord-du-gouvernement-pour-carburer-a-l-huile-de-palme_123977)). Ces chiffres fâchent car l'huile de palme a aujourd'hui très mauvaise presse : déforestation, exploitations de travailleurs pauvres, impacts sur la santé... à tel point que les mentions "*sans huile de palme*" fleurissent sur les étiquettes de nos produits de consommation courante.

Prenons toutefois garde à ce que l'arbre ne cache pas la forêt. Dans les conditions actuelles, l'huile de palme est certainement la pire source d'agrocarburant, mais ce sont bien les agrocarburants dans leur ensemble qu'il faut dénoncer, même quand il s'agit d'huile de colza française ou de biocarburants de seconde génération.

Les agrocarburants sont l'archétype de la solution "technicienne" face aux problèmes environnementaux qui consiste à prendre les problèmes un par un en apportant à chacun une réponse "technique" et en traitant les externalités dans un second temps comme de nouveaux problèmes à résoudre, par d'autres solutions "techniques".

Le point d'entrée des agrocarburants est la finitude des ressources fossiles et l'imminence du pic pétrolier : compléter ou remplacer les carburants fossiles par des carburants issus de la biomasse permettra de retarder ce pic.

Les agrocarburants se présentent également comme une solution de réduction des gaz à effet de serre, mais cet argument est fallacieux. En effet, lorsqu'ils brûlent, ils émettent tout autant de CO<sub>2</sub> que du pétrole. La différence vient uniquement du fait est que la ressource est théoriquement renouvelable, donc que le CO<sub>2</sub> émis sera compensé par les plantes qui capteront du CO<sub>2</sub> en repoussant. Mais ce raisonnement ne serait valide qu'à la condition de commencer par capter du CO<sub>2</sub>; lorsqu'une forêt primaire est détruite pour être remplacée par des plantations d'huile de palme, tout le stock de carbone contenu dans la dense végétation passe dans l'atmosphère avant même que le "cycle renouvelable" ne commence. Cette source d'émission de CO<sub>2</sub> est loin d'être négligeable (en 2004 la déforestation représentait environ 20% des émissions de GES, sans compter le fait que la destruction de ces forêts est un méfait en soi). De plus, il faudrait considérer que ces cultures se font sans destruction des sols qui eux-mêmes contiennent du carbone, or toutes les cultures intensives "consomment" la couche d'humus de nos sols (autre problème environnemental), ce qui fait que le carbone n'est pas entièrement "recyclé". Enfin, dans le bilan, il ne faut pas omettre l'énergie consommée pour produire ces carburants. Elle est plus importante que dans le cas du pétrole brut, certains agrocarburants de première génération présentaient même un rendement

énergétique négatif : on consommait plus d'énergie que ce que pouvait fournir le carburant produit (absurdité rendue possible uniquement par les subventions pour "développer" la filière). Le seul intérêt théorique des ces carburants vis à vis des GES serait d'imposer une limite à notre consommation : comme toute ressource renouvelable on ne peut consommer plus que ce qu'il est possible de renouveler...

Le principal problème posé par ces agrocarburants de "première génération" est la concurrence qu'ils engendrent avec les productions alimentaires. En effet, autoriser ces techniques consiste à coupler les marchés de l'alimentation humaine et l'alimentation des moteurs : quand le cours de pétrole monte (et il montera), il est de plus en plus rentable de produire des carburants plutôt que des aliments, ce qui fait mécaniquement monter les prix des denrées. Depuis des décennies la question se pose de savoir comment il sera possible de nourrir une population humaine croissante (ce qui était d'ailleurs un des arguments forts pour la mise en place de la révolution verte). Quand les mêmes terres doivent en plus nourrir les véhicules motorisés, l'équation n'en est que plus difficile à résoudre. De plus, pour être rentables, les agrocarburants font tous appel à une agriculture intensive (il n'y a à ma connaissance encore aucun agrocarburant libellé "bio") qui engendre son lot de problèmes environnementaux qu'il serait trop long de développer ici (intrants issus du pétrole, produits phytosanitaires générant pollution des sols et des eaux, monoculture sur des surfaces trop grandes pour préserver la biodiversité, impacts sur la santé, érosions des sols, etc...).

Le risque sur l'alimentation mondiale a suscité de nombreuses controverses et a poussé une nouvelle solution technique avec le développement des biocarburants de seconde génération. La seconde génération fait appel à des plantes non comestibles, donc faisant a priori moins concurrence à l'alimentation humaine. Il s'agit par exemple d'huiles végétales ou graisses animales de récupération, de déchets verts, etc... mais les quantités à récupérer seront forcément limitées par la quantité de déchets disponibles. L'intérêt sera surtout de pouvoir exploiter des zones jusqu'ici impropres à l'agriculture. Le péril est la destruction des derniers havres de biodiversité. Les réserves naturelles se sont justement constituées sur les terres difficilement cultivables. Ces agrocarburants accéléreront la destruction de la biodiversité, surtout dans les pays pauvres qui ont peu de dispositif de protection des parcs naturels, mais également chez nous, des zones isolées de friches pourront être valorisées, détruisant les refuges des populations d'insectes et d'oiseaux déjà en rapide déclin. Enfin, le même raisonnement que précédemment sur les GES s'applique ici aussi : ces agrocarburants engendreront un transfert net de CO<sub>2</sub> de ces zones de "friche" dans l'atmosphère, par l'appauvrissement des sols et le remplacement de végétations denses par des cultures. Même la combustion de "déchets" organiques renvoie le carbone dans l'atmosphère à l'inverse de la putréfaction (comme le compost) qui permet de reconstituer de l'humus et donc des sols fertiles.

La troisième génération (qu'on appelle algocarburants) pointe alors le bout de son nez : elle consiste à exploiter des micro-algues, ce qui évite les problèmes précédemment cités de concurrence avec l'alimentation humaine et de destruction de la biodiversité terrestre. Le grand avantage des cultures d'algues, c'est qu'elles impactent un milieu - le milieu marin - que nous connaissons beaucoup moins ce qui permet de ne pas voir les problèmes qu'elles pourraient engendrer. Il est pourtant prévisible qu'un déploiement massif de ce type de culture ne pourra pas se faire sans externalité et sans limite : concurrence avec les activités côtières (portuaires, tourisme, pisciculture), effets sur la biodiversité marine en surface et dans les profondeurs, etc...

En résumé les agrocarburants n'auraient de sens qu'en quantités limitées et certainement pas à une échelle industrielle. A ce jour, il paraît encore préférable (ou disons moins nuisible) de brûler du pétrole que des agrocarburants.

Pourtant, le sujet reste à l'agenda de nombreuses politiques : le Super SP95-E10 (contenant 10% d'agroéthanol) se répand chez tous les pompistes et les membres de l'Union Européenne s'imposent un objectif de 10% de biocarburants dans les transports d'ici à 2020 (directive 2009/28/CE sur la "*politique énergétique durable*" - le premier "problème" cité ci-dessus). Si ces techniques sont autant prisées c'est qu'elles feignent d'apporter des solutions "vertes" sans rien changer sur le fond. Elles nous permettent de croire que nous pouvons continuer à consommer de plus en plus, à faire perdurer le modèle du tout automobile. Or nous devons collectivement

accepter de limiter notre consommation, de mettre fin aux gaspillages, et de diminuer notre train de vie. Dans la cas des carburants, les efforts doivent se focaliser sur le réduction des déplacement, abandonner le modèle du tout automobile (entre autres mesures en stoppant l'étalement urbain qui continue comme dans [l'exemple de la commune de Guidel \(https://www.mediapart.fr/helloat-sylvain/blog/180218/letalement-urbain-continue-malgre-les-discours-volontaristes-exemple-guidel-56\)](https://www.mediapart.fr/helloat-sylvain/blog/180218/letalement-urbain-continue-malgre-les-discours-volontaristes-exemple-guidel-56)).

Enfin, pour conclure avec M.Hulot, ministre de la transition écologique, il précisait sur BFMTV le mercredi 16 mai à propos de l'autorisation de la raffinerie de la Mède (qui fabriquera majoritairement des agrocarburants de première génération) : *"Je leur demande, j'ai eu (le PDG de Total, Patrick) Pouyanné, de réduire au maximum l'utilisation d'huile de palme (...) et d'essayer d'année en année de réduire la part d'huile de palme et d'augmenter la part d'huiles usagées (...) Mais on ne peut pas avoir tout du jour au lendemain"*. Nicolas Hulot est l'illustration de cette ambiguïté typique du "développement durable" : pétri de bonnes intentions, il croit possible l'inflexion des politiques actuelles, de la même façon que les petits gestes écologique du quotidien sauveraient la planète, jusqu'à participer à un gouvernement pour lequel la question écologique est plus que secondaire (cf mon précédent billet sur son bien [modeste plan climat \(https://www.mediapart.fr/helloat-sylvain/blog/110717/plan-climat-de-nicolas-hulot-veritable-avancee-ecologique-ou-faux-semblant\)](https://www.mediapart.fr/helloat-sylvain/blog/110717/plan-climat-de-nicolas-hulot-veritable-avancee-ecologique-ou-faux-semblant)). A trop vouloir amadouer, avancer de façon "positive", faire un "transition écologique" sans heurts, il noie le véritable débat que requiert la crise écologique. Puisse cette expérience gouvernementale lui être un enseignement bénéfique... et vivement les vacances de M Hulot !

Le Club est l'espace de libre expression des abonnés de Mediapart. Ses contenus n'engagent pas la rédaction.

## LAUTEUR



[HELLOAT SYLVAIN \(https://blogs.mediapart.fr/helloat-sylvain\)](https://blogs.mediapart.fr/helloat-sylvain)

6 BILLETS / 14 FAVORIS / 4 CONTACTS



Lisez Mediapart en illimité sur ordinateur, mobile et tablette.

[Je m'abonne](#)

## LE BLOG

SUIVI PAR 2 ABONNÉS

[Le blog de Helloat Sylvain \(https://www.mediapart.fr/helloat-sylvain/blog\)](https://www.mediapart.fr/helloat-sylvain/blog)

## MOTS-CLÉS

AGROCARBURANT • ALGOCARBURANT • BIOCARBURANT • CRISE ÉCOLOGIQUE • GAZ À EFFET DE SERRE • HULOT • LA MÈDE • PIC PÉTROLIER • RAFFINERIE • SOLS

**CHOISISSEZ L'INDÉPENDANCE !**

[Je m'abonne](#)



- ▶ Accès illimité au Journal et au Studio
- ▶ Participation au Club
- ▶ Application mobile

**Je m'abonne**