

L'impact des agrocarburants sur le climat

«Des quantités importantes de CO₂ seront libérées»

Pour produire des matières premières nécessaires à la fabrication d'agrocarburants, des changements d'affectation des sols indirects sont nécessaires.

De la végétation et des sols sont alors rejetés des millions de tonnes de CO₂. «Les agrocarburants ne contribuent donc pas à la protection du climat», ont martelé hier plusieurs responsables d'institutions œuvrant dans ce domaine.

Selon la directive européenne sur les énergies renouvelables, les Etats membres devront couvrir 10 % de la consommation d'énergie dans le secteur des transports par des énergies renouvelables d'ici 2020. Pour atteindre ces objectifs, les pays misent donc sur l'utilisation d'agrocarburants. Ils représenteront en effet 9,5 % de l'énergie totale consommée dans le secteur des transports en 2020.

Mais pour produire ces agrocarburants, il faut des sols disponibles à la culture d'huile de palme, d'huile de soja ou de canne à sucre, notamment. Des terres produisant jusqu'alors des denrées alimentaires ou abritant des forêts et des écosystèmes fragiles sont ainsi victimes du changement d'affectation des sols indirects. Ces modifications auront «pour conséquence que des quantités im-

portantes de gaz à effet de serre seront libérées dans l'atmosphère».

C'est ce qu'ont dénoncé hier matin Action Solidarité Tiers Monde, Caritas, le Mouvement écologique et *Greenpeace* en s'appuyant sur une étude présentée par Bettina Kretschmer de l'*Institute for European Environmental Policy (IEEP)* basé à Londres. Cette analyse démontre l'impact potentiel de la consommation d'agrocarburants en Europe d'ici 2020.

L'analyse d'*IEEP* affirme par exemple que «les effets du changement d'affectation des sols indirects seront responsables de l'émission de jusqu'à 56 millions de tonnes de CO₂ supplémentaires, soit l'équivalent de ce qu'émettraient 26 millions de voitures supplémentaires sur les routes européennes d'ici 2020».

Les organisations présentes hier plaident plutôt en faveur du «développement de nouveaux concepts de mobilité durable fondés sur un renforcement du transport public, l'amélioration de l'efficacité énergétique des véhicules, la construction de véhicules plus légers et l'adoption des réglementations plus strictes imposant la réduction de la consommation de la flotte routière».

■ ASR

V 18/7/17