

La question des agrocarburants

Suite aux politiques de promotion des agrocarburants, **la consommation européenne a été multipliée par 14 en dix ans**, passant de 1,1 million de « tonne équivalent pétrole (tep) » en 2002 à plus de 14,4 millions tep en 2012 (EurObserv'ER 2013). De nombreux rapports internationaux ont clairement démontré **les impacts négatifs de cette expansion des agrocarburants sur la volatilité des prix des matières agricoles, sur l'accaparement des terres et sur la sécurité alimentaire** des populations du Sud. Face à ce constat, FIAN Belgium demande que la Belgique mette fin à sa politique de soutien aux agrocarburants, et opte pour une **politique énergétique basée en priorité sur la réduction de la consommation**, et sur l'investissement dans des énergies réellement durables ne portant pas atteinte aux droits fondamentaux.



FIAN Belgium demande :

- L'instauration d'un plafond de 5% maximum pour le recours aux agrocarburants issus de cultures vivrières, ainsi que ceux cultivés sur les terres arables.
- L'arrêt de tout soutien public (quotas obligatoires, incitants fiscaux) aux agrocarburants.
- L'adoption par la Belgique, au niveau européen, d'une position claire pour arrêter toute politique de soutien aux agrocarburants.

Pour aller plus loin : Consultez les sources reprises dans la Response of FIAN Belgium to Committee members' questions related to FIAN Belgium's Statement on Belgium's fourth report to the UN Committee on Economic, Social and Cultural Rights (pre-Sessional Working group of the Committee on Economic, Social and Cultural Rights – 21st of May 2013), September 2013, disponible sur: http://tbinternet.ohchr.org/Treaties/CESCR/Shared%20Documents/BEL/INT_CESCR_NGO_BEL_15405_E.pdf



Question : Quelle est la position de votre parti par rapport aux agrocarburants ? Quelles sont les mesures que votre parti envisage de prendre aux niveaux belge et européen pour éviter les impacts négatifs des agrocarburants sur le droit à l'alimentation ?

CDH : L'agriculture a d'abord une fonction nourricière. Maintenant que les technologies progressent, la production des agro-carburants doit s'orienter vers les sous-produits et déchets agricoles non – alimentaires. Pour atteindre cet objectif, le cdH demande que des critères stricts en termes de durabilité soient fixés au niveau européen pour favoriser clairement le basculement vers les biocarburants de seconde génération. Nous soutenons la fixation rapide d'un plafond européen de 5% pour les « carburants issus de culture vivrière ». Au niveau belge, nous devons fixer un calendrier précis avec nos entreprises pour une transition claire vers les agro-carburants de cette seconde génération.

Ecolo : Nous avons souvent dénoncé l'aveuglement face au développement irraisonné des agrocarburants, principalement ceux de première génération. La nourriture cultivée doit d'abord et prioritairement servir à l'alimentation. Ecolo a voté contre la loi votée en urgence le 11 juin 2013 doublant la proportion d'agrocarburant dans le diesel et l'essence et s'est exprimé clairement sur les nombreux impacts négatifs : <http://www.ecolo.be/?ecolo-denonce-la-marche-arriere> . Pour nous, cette loi doit être réformée.

FDF : Les agrocarburants sont actuellement exemptés d'accises par le Gouvernement fédéral, pour permettre une concurrence avec le diesel et l'essence.

La Commission européenne a récemment reconnu les conséquences négatives de la consommation d'agrocarburants sur l'environnement et a proposé à cet égard de revoir l'objectif de plafonnement des agrocarburants basés sur les cultures alimentaires à 5%.

Les FDF sont d'avis qu'il faut supprimer les exonérations fiscales pour les agrocarburants, mesure qui doit être accompagnée d'un alignement des accises sur le diesel sur celles de l'essence.

PS : Le PS plaide pour que les agrocarburants ne soient pas produits à partir de matières premières provenant de terres de grande valeur en termes de diversité biologique. Il est par ailleurs indispensable de réduire progressivement la contribution des biocarburants conventionnels (qui concurrencent directement la production alimentaire). De plus, il faut faciliter le développement et l'utilisation de biocarburants avancés qui n'ont aucun impact sur les terres et l'alimentation et qui respectent des critères de durabilité efficaces. C'est pourquoi, tant au niveau européen que belge, le PS veut mieux définir les critères de durabilité de la biomasse en fonction de ses usages pour s'assurer que l'impact sur l'environnement est positif et que son exploitation ne porte pas atteinte aux droits des travailleurs et à la sécurité alimentaire. Le PS soutient aussi la proposition de l'UE de ne pas proposer dans sa politique climatique à l'horizon 2030 un objectif contraignant en matière d'utilisation des biocarburants dans le secteur des transports. La concrétisation de cet objectif risquerait de créer plus de nuisances que d'avantages.

PTB-PVDA : Le PTB souscrit aux trois demandes de FIAN Belgium à ce sujet :

- Plafond maximum de 5% maximum pour le recours aux agrocarburants issus de cultures vivrières.
- Arrêt de tout soutien public aux agrocarburants.
- Adoption par la Belgique d'une position claire pour arrêter toute politique de soutien aux agrocarburants au niveau européen.

Pour le PTB le premier objectif d'une politique agricole doit être l'accès garanti à la nourriture, quantitativement et qualitativement. La production agricole doit être basée sur les besoins réels et ne pas servir à réaliser les bénéfices du monde des affaires ou de l'industrie agro-alimentaire. L'emprise actuelle des monopoles de l'agro-alimentaire sur le secteur fait que c'est la chasse au profit maximal qui guide le choix des investissements et des cultures, et non le droit à une alimentation quantitativement et qualitativement suffisante pour tous. Il faut que cela change.

En ce qui concerne la thématique des carburants, la première chose à résoudre est le problème de la mobilité.

Dans son programme, le PTB défend dans le chapitre « Une vision sociale sur le climat », un master plan pour le développement des transports publics. Train, métro, tram et bus doivent être plus attrayants, surtout dans les villes. Les transports publics doivent également avoir une fréquence bien plus régulière et être plus confortables et meilleur marché. Quand la Suède a diminué de moitié le prix du billet, le nombre de voyageurs a doublé. La gratuité des transports publics à Aubagne (France) a provoqué une augmentation de 170 % du nombre d'usagers.

Pour combattre la pollution de l'air, nous voulons travailler à rendre piétonnier le centre des villes. Nous optons résolument pour plus d'espace pour les vélos. Les centres des villes sont trop souvent encore une jungle inaccessible à vélo. Nous encourageons le cyclisme sur des pistes cyclables séparées, des « vélostrades », et avec l'installation de parkings à vélos couverts. Les noyaux urbains délivrés de la voiture encouragent la promenade et l'utilisation du vélo et des transports publics. Des bicyclettes électriques constituent un moyen de transport alternatif à part entière.

En ce qui concerne le transport de marchandises, pour les longues distances, nous voulons donner la priorité au transport par rail ou par bateau, parce qu'ils sont moins nocifs pour l'environnement. Et, par conséquent, nous voulons des investissements publics dans ce domaine. Le transport des marchandises sur longue distance doit se faire obligatoirement par conteneur, par chemin de fer ou sur les voies navigables. Le transport par route n'est « meilleur marché » de nos jours que parce que la collectivité paie les frais de la construction des routes et de leur entretien, ainsi que les frais environnementaux. Nous pourrions opérer ce changement en ne permettant plus au marché de décider de la politique des transports.

Le « transport combiné accompagné » est un mode de transport de marchandises déjà appliqué dans plusieurs pays. Le RoLa (Rollende Landstrasse) en Autriche et en Allemagne, et le RA (Rollende Autobahn) en Suisse s'appuient sur ce concept : les camions montent sur le train, dans des wagons adaptés, et sont transportés par rail.