



Briefing : Evaluation de la politique belge d'incorporation d'agrocarburants

A côté de l'huile de palme, de plus en plus d'huile de soja dans nos moteurs

lundi 21 janvier 2019

Bruxelles, 21 janvier 2019 - FIAN publie ce briefing sur l'évaluation de la politique belge d'incorporation d'agrocarburants avec IEW, le CNC-D-11.11.11, 11.11.11, Oxfam et le CETRI.

// Résumé

Selon les chiffres préliminaires de l'administration, la composition des agrocarburants mis à la consommation en Belgique en 2018 connaît une évolution contrastée par rapport à 2017. Faits marquants :

- Le recours au biodiesel d'huile de soja est multiplié par 10, pour atteindre 127.000 m³. Ceci rend les volumes d'huile de soja ainsi consommés comparables aux volumes nets importés pour les applications alimentaires. En 2018, la quantité d'huile de soja consommée dans nos moteurs correspond à environ 11 litres par Belge.
- L'huile de palme recule, mais reste présente dans le diesel vendu en Belgique. En 2018, la quantité d'huile de palme consommée dans nos moteurs correspond à environ 2,5 litres par Belge.
- La surface nécessaire à la production de ces huiles brûlées dans nos moteurs est considérable. Pour l'huile de soja utilisée dans le diesel belge, la surface de production équivaut à cinq fois la superficie totale de la Région Bruxelloise.
- Ceci augmente les risques de déforestation et de perte de biodiversité dans les pays du Sud, ainsi que les risques de violations de droits humains, d'accaparements de terres ou d'impact sur les marchés alimentaires.
- Au niveau climatique, le bilan des biodiesels d'huile de palme, de soja et de colza est pire encore que celui du diesel fossile remplacé. Leur utilisation actuelle en Belgique produit un surplus d'émissions de gaz à effet de serre équivalant aux émissions de l'ensemble du secteur des transports belge pendant 10 jours.



Ces éléments interpellent, particulièrement dans un contexte où la Belgique vise une augmentation sans précédent du recours aux agrocarburants dans les prochaines années, comme il ressort du projet de Plan National Energie Climat : passer à 14% d'agrocarburants en 2030 contre 5,5% en 2017. Alors que les politiques de soutien aux agrocarburants sont largement décriées pour leurs impacts sociaux et environnementaux, les autorités belges sortent de leur chapeau un objectif national d'agrocarburants huit fois supérieur à la seule obligation européenne concernant les agrocarburants en 2030, et qui s'élève à 1,75% d'agrocarburants « avancés » (en termes énergétiques réels).

En conséquence, les organisations à l'origine de cette analyse appellent :

- La Commission européenne à adopter ce 1^{er} février 2019 une méthodologie robuste pour avoir, au niveau européen, un phasing-out des biodiesels à haut impact climatique (high ILUC), en particulier les biodiesels de palme et de soja.
- Les autorités belges à revoir totalement leur copie en ce qui concerne le recours aux agrocarburants dans le cadre du Plan National Energie Climat 2030, afin d'être cohérentes face à leurs engagements en matière de changement climatique, de développement durable et de respect des droits humains. Les agrocarburants issus de matières premières alimentaires doivent être éliminés, et les agrocarburants « avancés » faire l'objet d'une approche réaliste et prudente.
- Les régions à prendre leurs responsabilités pour aller résolument vers une mobilité durable, sans chercher à reporter les efforts sur le niveau fédéral. Leurs politiques de décarbonation du transport devraient cibler prioritairement la réduction du trafic automobile et le développement des alternatives (transports en commun, mobilité douce, véhicules partagés, etc.).

Téléchargez le briefing complet :

