

Contexte

Le soja et l'huile de palme ne pourront bientôt plus faire partie des matières premières pour les biocarburants. Applaudie, la décision de la ministre fédérale de l'Environnement laisse sceptiques des opérateurs.

Biocarburants : fa

Oui



MARIE RUSSILLO

Zakia Khattabi

Ministre fédérale de l'Environnement, du Climat, du Green Deal et du Développement durable (Écolo)

■ Déforestation, émissions de gaz à effet de serre, accaparement de terres, violations des droits de l'homme, sécurité alimentaire : l'exploitation de l'huile de palme a de nombreux impacts négatifs. Son interdiction comme matière première pour les biocarburants est nécessaire.

Pourquoi avez-vous décidé d'interdire l'huile de palme comme matière première dans les biocarburants ? Et ce en 2022, soit avant 2030, date fixée par l'Union européenne ?

L'Europe demande que l'utilisation de l'huile de palme soit ramenée à zéro au plus tard pour 2030, dans ce cadre les États membres restent libres de leur timing. L'étude Globiom réalisée pour la Commission européenne a démontré que l'huile de palme engendrait trois fois plus d'émissions de gaz à effet de serre que le diesel auquel elle était ajoutée. Elle donne en outre lieu à une déforestation, y compris d'écosystèmes vulnérables comme la forêt tropicale en Malaisie. Ces réalités incitent de nombreux pays européens à entreprendre des actions contre les biocarburants issus d'huile de palme, notamment la France, les Pays-Bas, le Danemark, l'Autriche, le Portugal ou la Suède. Dans ce contexte et constatant par ailleurs que l'utilisation de l'huile de palme a été multipliée par dix sur le marché belge entre 2019 et 2020, j'ai estimé nécessaire d'agir en conséquence.

Il existe en Indonésie de plus en plus de producteurs d'huile de palme durable, ne faut-il pas au contraire les encourager ?

Les plantations d'huile de palme sont en grande partie implantées sur des terres qui ont été défrichées dans un passé récent et elles continuent d'inciter à une déforestation. D'autres enjeux que la durabilité entrent en compte dans ce dossier : la sécurité alimentaire. Nous n'avons nul besoin de biocarburants issus d'huile de palme pour nous déplacer, il est dès lors préférable de réserver l'huile de palme là où elle est indispensable, comme pour l'alimentation. Il est également question de la sécurité des terres et des droits humains.

Vu le rendement exceptionnel de l'huile de palme, cela ne risque-t-il pas de reporter vers d'autres cultures l'usage énergétique de terres agricoles ?

C'est un risque et c'est la raison pour laquelle nous misons un maximum sur les transports

doux, sur une électrification accélérée et, au besoin, sur des biocarburants avancés issus de déchets. L'analyse sur laquelle la Commission européenne s'appuie pour sortir progressivement de l'huile de palme est sans équivoque : l'huile de palme est la matière première qui a le plus grand impact négatif pour les forêts. Il s'agit également de la seule culture dont l'essentiel de l'extension se fait au détriment de tourbières riches en carbone. Par ailleurs, le rendement à l'hectare constitue un critère trop étroit pour juger de la durabilité des matières premières. L'extension des plantations d'huile de palme va de pair, je l'ai évoqué précédemment, avec un accaparement de terres et des violations des droits de l'homme. L'exploitation de travailleurs et les violences sexuelles à l'égard des femmes sont monnaie courante au sein de ces plantations. C'est la raison, parmi d'autres, pour laquelle par exemple la ministre de la Coopération au développement, Meryame Kitir, soutient elle aussi l'interdiction de l'huile de palme pour les biocarburants.

T.Bo.



Selon la ministre Khattabi, l'utilisation du biocarburant le plus nocif, celui issu de l'huile de palme, a été multipliée par dix sur le marché belge entre 2019 et 2020 pour atteindre 231 millions de litres.

Plus de nourriture dans le réservoir, demande Inter-Environnement Wallonie

À chaque fois que vous faites le plein, il y a des denrées alimentaires dans l'essence ou le diesel que vous utilisez, pointe Noé Lecocq, expert chez Inter-Environnement Wallonie. Et d'expliquer qu'une loi de 2013 impose que les biocarburants soient mélangés aux carburants vendus en Belgique. Ainsi, dans un plein de 50 litres d'essence, il y a environ 3 kg de maïs, 1 kg de sucre et assez de blé pour fabriquer 10 kg de pain. Dans le diesel, on trouve des quantités considérables d'huile de colza, de palme, de soja, etc. Il faut dire que nos voitures sont gourmandes en énergie, elles consomment nettement plus qu'un humain, éclaire ce spécialiste. Il en souligne aussi les conséquences. Cette politique a, selon lui, un impact climatique néfaste. Elle conduit à la déforestation, à la perte de biodiversité et à des violations des droits humains. La palme et le soja sont

dans le collimateur, mais le détournement énergétique des autres cultures présente aussi des problèmes. L'Europe, qui avait largement promu les biocarburants, tente de rebrousser chemin et limite désormais l'usage de tous les biocarburants produits à base de cultures alimentaires. Le plafond est cependant fixé bien trop haut par rapport aux volumes disponibles de manière durable. Les pouvoirs publics sont coincés par les promesses faites il y a quelques années aux producteurs. Mais cette politique coûte cher à l'économie : les consommateurs de carburants ont payé un surcoût de 250 millions d'euros en 2018 à cause de ces biocarburants. Cela pourrait se justifier s'il s'agissait d'une alternative propre et durable, mais ce n'est pas le cas. Il est aujourd'hui possible et nécessaire de réduire fortement l'usage de ces biocarburants produits à partir de cultures alimentaires, conclut-il. T.Bo.