
[Faire voler les avions à l'huile de palme ? Les entreprises d'huile de palme pourraient être les grands vainqueurs des projets de « carburant alternatif » de l'OACI.](#)

Du 11 au 13 octobre, Mexico accueillera une « Conférence de haut niveau sur l'aviation et les carburants alternatifs » organisée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). L'OACI est une agence spécialisée des Nations Unies qui a fait la preuve depuis longtemps qu'elle représente les intérêts de l'industrie aéronautique, c'est-à-dire les compagnies aériennes et les fabricants d'avions.

Avant la conférence, le Secrétariat de l'OACI a publié une proposition de « Vision » qui prévoit que d'énormes quantités de biocarburants seront consommées par les avions à l'avenir : 128 millions de tonnes par an d'ici 2040 et 285 millions d'ici 2050 [1]. Par comparaison, environ 82 millions de tonnes d'agrocarburants au total ont été utilisés en 2016 [2].

Les volumes proposés par le Secrétariat de l'OACI apparaissent totalement irréalistes : les compagnies aériennes sont extrêmement sensibles aux cours du carburant et il est très rare qu'un agrocarburant quelconque atteigne une parité de prix avec les combustibles fossiles. En ce moment même, les agrocarburants les moins chers pour l'aviation coûtent presque trois fois plus que le kérosène fabriqué à partir de pétrole [3] – beaucoup plus que les agrocarburants utilisés pour les automobiles. Le Secrétariat de l'OACI soutient les demandes de subventions de l'industrie, mais il y aura une limite au montant des subventions que les États seront prêts à payer ou au coût à faire supporter par les passagers. Cependant, comme expliqué ci-dessous, des agrocarburants aéronautiques bien meilleur marché pourraient bientôt arriver sur le marché, adaptés à des mélanges pouvant atteindre 15 %.

Si elle était adoptée, la proposition pourrait conduire à de très sérieux dégâts, l'industrie aéronautique et les entreprises de palmiers à huile étant les seuls gagnants dans cette opération :

1) *Cela va légitimer les projets d'expansion d'aéroports dans le monde entier, ce qui va se traduire par une augmentation des émissions des gaz à effet de serre et de la pollution sonore et atmosphérique.*

L'intérêt de l'industrie aéronautique – et de l'OACI – pour les agrocarburants tient à sa recherche d'une croissance rapide et sans fin. Les émissions de gaz à effet de serre de l'aviation internationale ont augmenté de 87 % entre 1990 et 2014, plus rapidement que celles de n'importe quel autre secteur [4]. L'industrie prévoit que le volume des voyages aériens va presque doubler d'ici 2035 [5]. Les taux de croissance dépassent de loin le potentiel des améliorations de rendement et il n'existe pas de percées technologiques à l'horizon qui permettraient aux avions de voler sans consommer des combustibles liquides. Pour éviter de répondre aux demandes de réduction réelle des émissions et donc de la croissance, l'OACI a adhéré au concept de l'industrie de « croissance neutre en carbone » à l'avenir. Cette option s'appuie principalement sur les compensations de carbone de

l'aviation – largement condamnées par plus d'une centaine de groupes de la société civile l'année dernière [6] – et sur les agrocarburants, qui sont considérés à tort comme « neutres en carbone ».

2) Toute utilisation à grande échelle d'agrocarburants aéronautiques devra recourir à l'huile de palme.

Comme le montrera un nouveau rapport de Biofuelwatch [7], le seul type d'agrocarburant adapté aux avions et qui pourrait être produit en quantités importantes sans problèmes techniques est celui qui est fait à partir d'huile végétale hydrotraitée (HVO). On parle beaucoup des carburants aéronautiques à base de sucre, de bois ou d'algues, mais ils restent du domaine de la science-fiction, même si d'infimes quantités ont été produites à des coûts exorbitants. Le carburant HVO s'appuie sur une technologie et des infrastructures développées pour les raffineries de pétrole. En 2016, il a représenté 4 % de la production mondiale d'agrocarburants, mais a progressé plus de dix fois plus vite que les agrocarburants globalement [8]. Actuellement, les carburants HVO pour avion sont sensiblement plus chers que le biodiesel HVO utilisé dans les automobiles. Cependant, les entreprises prévoient que le biodiesel HVO meilleur marché sera bientôt approuvé pour des mélanges avec du kérosène à base de pétrole pouvant atteindre 15 %, ce qui signifie qu'il pourrait être suffisant de simplement prolonger les subventions existantes aux agrocarburants pour créer un nouveau marché significatif. La matière première représente 60 à 80 % du coût des carburants HVO, et l'huile de palme est de loin la moins chère, à l'exception de l'huile de cuisson usagée et des graisses animales, dont l'approvisionnement est limité. En outre, le procédé de raffinage actuel est meilleur marché pour l'huile de palme que pour toutes les autres huiles végétales.

Comme je l'écrivais dans le bulletin WRM de mai [9], la production de HVO est à l'origine de la forte augmentation de l'utilisation d'agrocarburants en UE au cours des dernières années. Par conséquent, si les compagnies aériennes commençaient elles-aussi à l'utiliser à grande échelle, l'utilisation d'huile de palme continuerait inévitablement d'augmenter.

Jusqu'à maintenant, les compagnies aériennes ont évité d'utiliser de l'huile de palme sur le petit nombre de vols effectué avec des mélanges d'agrocarburants par crainte d'une publicité défavorable. L'OACI ne viendra certainement pas « cautionner » publiquement l'huile de palme. Pourtant, il est impossible de voir comment l'utilisation des agrocarburants aéronautiques pourrait être généralisée sans utiliser d'huile de palme.

Une option pour introduire l'utilisation de l'huile de palme dans les moteurs d'avion a été retenue par le plus gros producteur de carburant HVO, Neste Oil : Neste adopte une classification controversée dans laquelle une partie de l'huile de palme brute est un « résidu » [10], et il refuse de révéler combien de ses « 78 % de déchets et résidus » sont en fait de l'huile de palme. Dans le même temps, l'Indonésie et la Malaisie ont intensifié la pression sur l'UE pour qu'elle n'établisse pas de « discrimination » contre l'huile de palme dans les agrocarburants, utilisant et menaçant d'utiliser les négociations et les accords commerciaux pour protéger la croissance de leurs marchés [11]. Une fois qu'il existe un marché des agrocarburants aéronautiques, on peut s'attendre au développement de ce type de pressions et tactiques.

3) Même si un nouveau marché pour les agrocarburants aéronautiques reste imité, la simple existence d'un battage médiatique à leur sujet pourrait provoquer une augmentation des accaparements de terre et des investissements dans l'huile de palme.

Le battage médiatique à propos d'un futur marché peut avoir tout autant d'impacts graves que la demande elle-même. Ainsi, ActionAid a établi qu'en date de mai 2013, les investisseurs européens

avaient acquis 6 millions d'hectares de terres en Afrique subsaharienne pour la production d'agrocaburant à destination de l'UE. Pourtant l'UE n'a pratiquement importé d'Afrique aucune matière première pour les agrocaburants. L'accaparement des terres à une échelle aussi vaste a été légitimé et encouragé par la seule « promesse » d'une demande future.

L'opposition aux pressions en faveur des biocaburants aéronautiques – à la fois au sein de l'OACI et dans les différents pays et régions – sera donc vitale si l'on veut empêcher l'émergence d'un autre marché pour l'huile de palme et ne pas favoriser la croissance des plantations. Dans le même temps, il est important pour la société civile de ne pas jouer involontairement le jeu des sociétés de plantations, en exagérant l'ampleur probable d'un tel futur marché et en contribuant donc au battage médiatique à ce sujet.

Almuth Ernsting, almuthbernstinguk [at] yahoo.co.uk

Biofuelwatch, <http://www.biofuelwatch.net/>

[1] Proposed ICAO Vision on Aviation Alternative Fuels, 2017, <https://www.icao.int/Meetings/CAAF2/Documents/CAAF.2.WP.013.4.en.pdf>

[2] BP Statistical Review of World Energy, juin 2017, bp.com/content/dam/bp/en/corporate/pdf/energy-economics/statistical-review-2017/bp-statistical-review-of-world-energy-2017-renewable-energy.pdf

[3] Sous-groupe sur les biocaburants, Commission européenne, février 2017, platformduurzamebiobrandstoffen.nl/wp-content/uploads/2017/07/2017_SGAB_Cost-of-Biofuels.pdf

[4] Données présentées dans les inventaires nationaux de gaz à effet de serre pour la période 1990-2014, UNFCCC, <http://unfccc.int/resource/docs/2016/sbi/eng/19.pdf>

[5] IATA Forecasts passenger demand to double over 20 years, octobre 2016, <http://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2016-10-18-02.aspx>

[6] International Civil Society Statement, septembre 2016, fern.org/sites/fern.org/files/Final_September.pdf

[7] Le rapport de Biofuelwatch sur les biocaburants aéronautiques sera disponible sur biofuelwatch.org.uk/2017/aviation-biofuels à partir du 6 octobre 2017

[8] Renewables 2017, Global Status Report, http://www.ren21.net/wp-content/uploads/2017/06/17-8399_GSR_2017_Full_Report_0621_Opt.pdf

[9] Une demande fabriquée : les facteurs politiques derrière la croissance incessante de l'huile de palme, Bulletin WRM 230, avril-mai 2017, <http://wrm.org.uy/fr/les-articles-du-bulletin-wrm/section1/une-demande-fabriquee-les-facteurs-politiques-derriere-la-croissance-incessante-de-lhuile-de-palme/>

[10] Le distillat d'acide gras de palme (PFAD) est la partie non comestible de l'huile de palme brute qui serait autrement utilisée pour des savons, des cosmétiques, etc.

[11] Palm oil for fighter jets, Euractiv, septembre 2017, euractiv.com/section/biofuels/news/palm-oil-for-fighter-jets-under-eu-attack-producers-look-for-alternatives/

