

Chapitre 1

Une si belle idée visqueuse

Un beau rêve stupide : rouler avec de l'huile végétale, récupérée dans le champ d'à côté. Les pionniers des biocarburants ont des noms sublimes : Rudolf Diesel ou Henry Ford. Leurs successeurs s'appellent George W. Bush ou Arnold Schwarzenegger. Un point commun, peut-être ? Le mot est déjà un mensonge. S'il avait fallu dire la vérité, on attendrait toujours, et en vain, les vivats. On aurait dû imaginer un terme qui dise l'infrastructure industrielle indispensable à la chose. Qui rappelle l'usage constant d'engrais et de pesticides pour la fabriquer. Qui permette de faire le lien certain entre l'automobile individuelle et la faim. On aurait pu nommer cela, en première approximation, « nécrocarburants ». Car *nekros*, de toute éternité, c'est la mort. Et c'est bien pourquoi on préféra la falsification, et ce terme insupportable de « biocarburants ». Car enfin, car voyons, il faut bien vivre, non ?

Cela n'étonnera personne, le précurseur est un ingénieur. Disons l'un des précurseurs, pour ne fâcher personne. En tout cas, le co-inventeur du moteur à explosion, Nikolaus Otto, utilisait de l'éthanol dès la fin du XIX^e siècle pour faire rouler ses engins. C'est-à-dire un alcool tiré de la fermentation de plantes sucrières ou de céréales.

Et les autres ont suivi. Pas n'importe quels autres. Je me contenterai de citer Henry Ford, l'âme de nos sociétés modernes, ce héraut du taylorisme qui disait l'essentiel dès 1906 : « Il y a de l'essence dans toute matière végétale qui peut être fermentée. » La preuve par l'illustrissime Ford T, qui roulait elle aussi, on l'a oublié, à l'éthanol. Quant à son compère Rudolf Diesel, dont on ne présente plus la si belle trouvaille, il se voulait prophète, et il l'était. En 1912, il proclamait en effet : « L'usage des huiles végétales comme carburant automobile est de nos jours insignifiant. Mais, à l'avenir, ces huiles pourraient devenir aussi importantes que le pétrole ou le charbon aujourd'hui. » Diesel utilisait volontiers de l'huile d'arachide pour faire fonctionner ses moteurs révolutionnaires.

Départ en fanfare, donc, mais retraite presque immédiate. Car même si, en 1936, la France consomme 400 millions de litres de bioéthanol par an, le pétrole a déjà gagné la partie. Il est partout, il ne coûte rien, il est d'une efficacité énergétique parfaite. Rideau jusqu'en 1973, date de la première secousse pétrolière.

Dès cette époque, rapports et analyses s'entassaient sur les bureaux ministériels. Va-t-on assister à une première flambée des biocarburants ? Non. Car le contre-choc pétrolier de 1986

rend l'or noir de nouveau disponible, à un coût grotesque. Tout changera pour de bon, aux États-Unis en tout cas, après les attentats de septembre 2001. L'Amérique ne peut plus, ne doit plus dépendre à ce point des champs de pétrole lointains. Et, du reste, les vrais connaisseurs des questions énergétiques savent depuis des lustres que le temps du pétrole bon marché est définitivement révolu. La perspective du *peak oil*, le pic de Hubbert, est l'horizon certain : il y aura bientôt, si ce n'est pas déjà le cas, davantage de pétrole consommé que de pétrole à consommer. Inutile de décrire l'effet d'un tel événement sur le cours du brut à long terme.

Notons tout de suite que septembre 2001 a été un point de rencontre parfait entre deux exigences cruciales. D'un côté, l'éternel cauchemar de l'agriculture industrielle : trouver des marchés solvables. En Europe comme aux États-Unis, ce nouveau monstre, dopé par les subventions, perpétuellement renforcé par les machines, les engrais et les pesticides, cherchait en vain à écouler ses gigantesques productions. De l'autre, les appareils étatiques et militaires – surtout ces derniers – qui tentaient depuis beau temps de desserrer l'étau des importations pétrolières, cette pression permanente sur la conduite des affaires. En ce sens, 2001 a sans aucun doute créé un effet d'aubaine. Le pouvoir politique disposait enfin d'une excellente raison, démontrable devant les caméras, pour voler au secours de la puissance industrielle. En cette époque déjà lointaine, on n'avait apparemment pas encore pensé à *inventer*, purement et simplement. On le fit peu après, à propos des ADM, ces armes de destruction massive invisible, qui permirent d'entrer en Irak.

DE L'HUILE, DU SUCRE ET DE L'ALCOOL

À l'entrée du III^e millénaire, en bref, le Nord est prêt à investir massivement dans les biocarburants. Mais de quoi parle-t-on au juste ? De trois filières essentielles : l'alcool, les huiles, les esters. Pour le premier, c'est simple comme bonjour. Vous prenez des pommes de terre, du bois, de la paille, de la canne à sucre, de la betterave à sucre, du blé, du maïs, etc. Vous obtenez par la fermentation de leur sucre, de leur amidon ou de leur cellulose, selon les cas, un éthanol. Celui-ci pourra être ajouté dans des proportions variables à l'essence des moteurs.

Les huiles sont également d'excellents carburants, qu'elles soient d'ailleurs végétales – dans l'immense majorité des cas – ou animales. Oui, on peut éventuellement rouler à l'animal. Début avril 2007, deux nobles entreprises américaines, ConocoPhillips et Tyson Foods, ont annoncé une alliance stratégique pour la production d'un diesel à base de graisse animale.

Prévoir environ 2 boeufs ou 16 cochons pour obtenir un baril de 160 litres de diesel. En France, le groupe Saria Bio-Industries investit 20 millions d'euros dans une usine qui devrait ouvrir ses portes en 2008 au Havre. Des graisses animales provenant de l'équarrissage permettront d'obtenir du diesel et de la glycérine. Comme on dit parfois, toute ressemblance avec autre chose ne serait que pure coïncidence.

Mais parlons plutôt des huiles végétales. On peut en obtenir par simple pression de colza, de tournesol, de palme, de soja, d'arachide, etc. Par exemple, 1 tonne de graines de colza donnera bien volontiers 0,3 tonne d'huile, ou plutôt de biocarburant. Ces mêmes huiles peuvent être mélangées – variante – avec un alcool et produire alors un ester, connu en France sous son nom commercial : Diester. Notre grandiose champion Alain Prost en a longtemps fait la promotion, nullement gratuite. Preuve de son efficacité, à l'automne 2006 il a été nommé responsable d'un groupe de travail par Thierry Breton, alors ministre de l'Économie et des pompes à huiles végétales. Noter qu'ester (méthyle) est synonyme de biodiesel. L'affaire fait intervenir de nombreux vocables parfois difficiles à démêler.

On comprendra chemin faisant qui soutient la noble action qui consiste à changer des végétaux en combustibles. Et pourquoi, bien sûr. Mais foin du suspense : des lobbies surpuissants, appuyés sur le triomphe de l'agriculture industrielle après 1945 en Occident, ont gagné une première manche, peut-être décisive. En Amérique – le Brésil n'est pas absent – et en Europe, des États devenus vassaux des intérêts marchands mettent toutes les forces disponibles dans la balance pour imposer au plus vite l'usage des biocarburants. Je vous dirai plus loin les avantages qu'ils y trouvent, que nous y trouvons tous.

Il faut à ce stade comprendre l'état d'esprit général. Par exemple, George Bush, dans son discours sur l'état de l'Union de janvier 2006, a déclaré que son pays devrait se passer de 75 % du pétrole issu du Proche-Orient d'ici 2025. La Suède souhaite atteindre l'indépendance énergétique en 2020. La Commission européenne, quant à elle, a exigé dans un premier temps que les pays membres ajoutent dans l'essence au moins 5,75 % de biocarburants en 2010 seulement – demain, donc. Mais, à cause de traînants, elle s'est ravisée en février 2006, envisageant de prendre des mesures contraignantes autour de sept axes prioritaires que je vous épargne volontiers. En revanche, vous aurez droit aux morceaux de bravoure de deux grands bureaucrates européens, datant de février 2006 eux aussi. « C'est l'occasion ou jamais de marquer des points dans le dossier des biocarburants », a ainsi annoncé Mariann Fischer

Boel, membre de la Commission chargée de l'agriculture et du développement rural, ajoutant aussitôt : « Les matières premières pour la production de biocarburants constituent également un nouveau débouché potentiel pour les agriculteurs européens, auxquels la réforme de la PAC a donné les moyens de devenir de véritables entrepreneurs. » Le mot qui frappe et qui tue est bien entendu « entrepreneurs ».

De son côté, Louis Michel, membre de la Commission chargé du développement, a redit son amour pour les pays du Sud. Pas pour leurs peuples, ne nous égarons pas : « De nombreux pays en développement se trouvent tout naturellement en position favorable pour la production de matières premières utiles à la fabrication de biocarburants, en particulier ceux dont le secteur sucrier est traditionnellement important. Le marché communautaire des biocarburants actuellement en pleine expansion leur offrira de nouvelles possibilités d'exportation. Grâce à l'aide au transfert de connaissances et au développement de leur potentiel commercial, l'UE les aidera à exploiter au mieux cette possibilité. »

UNE MULTIPLICATION PAR DIX

Telle est notre belle Europe. Il faudra, il faudrait s'en souvenir. Au-delà, si l'on regarde les volumes tels qu'estimés par l'Agence internationale de l'énergie dans une étude prospective, et à condition de prendre le temps, la tête tourne fatalement. Car la consommation mondiale de biocarburants pourrait passer de 15,5 millions de tonnes en 2004, dont 6,4 pour le seul Brésil et 6,8 pour les États-Unis, à 146,7 millions en 2030.

Ces chiffres appellent de multiples commentaires. Quelle est la production humaine dont le volume peut être multiplié par dix en seulement vingt-cinq ans ? En dehors des biocarburants, je n'en vois guère. Pas les céréales alimentaires, en tout cas, je le gage. En 2004, hier, deux pays assuraient à eux seuls près de 90 % du tout : le Brésil et les États-Unis. On ne cultivait aucun – aucun – biocarburant en Afrique, en Inde, en Indonésie, en Chine, en Russie, au Moyen-Orient. Aucun, aucun, aucun. Et on en trouvait 2 misérables millions de tonnes dans toute l'Union européenne. Autrement exprimé, et comme vous le savez déjà, du reste, nous vivons une révolution de l'agriculture mondiale. Une de plus.

En un quart de siècle, l'Inde pourrait passer de rien à 4,5 millions de tonnes. La Chine de rien à 13,5 millions de tonnes. Ces deux pays organisant en même temps, avec ferveur, comme je l'ai écrit, la destruction de leur civilisation paysanne. M'appuyant sur des chiffres officiels ¹, je note que la surface cultivée disponible par habitant en Chine est de

0,09 hectare. Relisons ensemble. La Chine compte 122 millions d'hectares de terres agricoles et 1,3 milliard d'habitants. Soit 900 mètres carrés par personne. Certes, il existe une marge entre surface agricole cultivée et surface arable. Mais la saine croissance détruit ces terres par milliers d'hectares chaque semaine qui passe. De 1996 à 2004, la Chine a perdu chaque année, en moyenne, 950 000 hectares de terres cultivées. Qui songerait à dire mieux ? L'Inde, peut-être.

L'Union européenne, partant de 2 millions, devrait produire d'ici un peu plus de vingt ans 35,6 millions de tonnes de biocarburants. Et les États-Unis, maîtres de l'univers, 42,9 millions, alors qu'ils ne dépassent pas les 7 aujourd'hui. Pour en arriver là, il faudra détruire comme jamais en si peu de temps.

Mais il faut être un sacré grincheux pour oser écrire des choses pareilles quand le soleil – vert – éternel brille sur les plages de Malibu, Californie. On me pardonnera cette courte incursion dans ce qui pourrait être, déjà, une conclusion. Vous connaissez sûrement Arnold Schwarzenegger, Schwarzie pour ses nombreux intimes. Cet acteur est devenu le gouverneur d'un des plus grands États d'Amérique, la Californie.

C'est un républicain qui guigne du côté des démocrates, dans cette partie du monde où il fait si bon être *cool*. Une sorte de Sarkozy bodybuildé. Bon. Nous n'avons guère de leçons à donner.

Ce brave garçon a engagé la Californie – contre la volonté du président Bush, ferme sur les valeurs pétrolières de ses amis – dans une politique dérisoire mais réelle de lutte contre le réchauffement climatique. Ce que certains, dont je suis, considèrent comme une pure foutaise. Quoi qu'il en soit, les biocarburants ont donné à Schwarzie l'occasion de livrer le fond de sa pensée en public.

L'événement se déroule le 12 avril 2007 à l'université de Georgetown, lors d'un colloque sur le réchauffement climatique. Nul n'aurait su trouver meilleur endroit. S'adressant aux écologistes, il les exhorte ce jour-là à se débarrasser de leur vilaine image de rabat-joie. Car, et voici la grande nouvelle, les biocarburants sont en marche ! D'où cet appel :

« Le mouvement pour l'environnement a trop longtemps été dominé par la culpabilité. » Laquelle ? « Vous savez bien de quelle culpabilité je parle : celle de ces cheminées crachant la pollution tout en alimentant nos jacuzzis, nos télévisions grand écran et, dans mon cas, mes avions privés. » Oui, Schwarzenegger pilote volontiers, et il ne souhaite pas calculer son empreinte écologique. Il déprimerait, ce malheureux.

Mais le petit père Schwarzie est un homme de combat, qui n'aime rien tant que la victoire. En rase campagne, avec une

déroute totale pour le nigaud qui a osé défier le guerrier. La suite du discours est donc très éclairante.

HIP AND SEXY

Car Schwarzie en arrive à sa grande contribution au débat planétaire : les écologistes doivent selon lui devenir *hip and sexy*. On se passera de traduction. L'honnête homme en a marre de ces empêcheurs de montrer ses muscles en public. Marre de ces interdits, marre de ces absurdes règlements, marre des incursions de l'État dans l'existence si belle, si riche des gens si beaux, si riches. Pas question, évidemment, de modifier ce mode de vie difficilement conquis par les pionniers, nos pères.

Or, et voilà le sublime, les biocarburants prouvent que la technologie est la réponse aux émissions de gaz à effet de serre. C'est cela ou bien subir, comme Schwarzie le dit, sourire aux lèvres, « *the lives of Buddhist monks in Tibet* ». Or qu'y a-t-il de plus lamentable que la vie des moines bouddhistes du Tibet ?

« Nous n'avons pas à nous débarrasser des 4 x 4 ou de quoi que ce soit de ce genre, insiste le gouverneur, parce que cette voie est celle de l'échec. Nous devons au contraire rendre ces voitures plus "musclées" sur le plan environnemental. »

De la sorte, tout pourrait changer. « *Like bodybuilders, the environmentalists were thought of as kind of weird fanatics also. You know the kind of serious tree huggers. Environmentalists were no fun. They were like prohibitionists at the fraternity party.* » Je vous résume. Les écologistes ont une image de cinglés qui adorent étreindre les arbres, ils sont comme des prohibitionnistes dans une soirée d'étudiants.

Mais s'ils écoutent les conseils avisés du prophète, l'écologie fera comme le bodybuilding, qui, grâce entre autres à Schwarzie, est devenu *hip*. Oui, mes frères, « *it became mainstream, it became sexy, attractive. And this is exactly what has to happen with the environmental movement* ». Eh oui, le bodybuilding est devenu sexy, et c'est ce qui arrivera peut-être aux écologistes. S'ils consentent à regarder les choses en face.

Et à rouler dans un 4 x 4 géant propulsé au maïs, « *which could cut its greenhouse gas emissions in half* ». Qui pourrait ainsi diviser par deux ses émissions de gaz à effet de serre. L'estimation de Schwarzie, je le précise pour ne pas créer de malentendu, est bouffonne. Mais nous y reviendrons.

Je quitte ici notre excellent ami, que nous retrouverons, car il le vaut bien. Ajoutons simplement que la Californie est une aberration. Un défi de l'homme adressé à la terre, à l'eau, à l'agriculture. À Dieu, qui sait ? Ce pays n'aurait jamais dû exister, du moins de la sorte, car il s'agit d'un désert. Disons

d'un semi-désert. Je renvoie au chef-d'oeuvre non traduit de Marc Reisner, *Cadillac Desert*, qui raconte par le menu comment de prestigieuses administrations américaines se sont entre-tuées pour apporter l'eau partout où elle n'était pas. À coups de canaux, de barrages, grâce à cette technologie chère au coeur de Schwarzenegger. Sans elle, pas de Los Angeles. On voit ce qu'on a gagné. Sans elle, sans une irrigation aussi massive que folle, pas d'esclaves chicanos dans les exploitations agricoles de la vaste et noble Californie. En attendant le grand tremblement de terre qui réglera les questions en suspens, l'agriculture y produit massivement. Intensivement. Et chez nous, au fait, que s'est-il passé ?