

## Agrocarburants en France : le scandale des cadeaux fiscaux à une filière nocive

### Introduction

Présentés en Europe et en France comme une solution face aux défis du changement climatique et de la dépendance énergétique, les agrocarburants (ou biocarburants de 1<sup>ère</sup> génération) ne sont plus en odeur de sainteté au niveau européen. Après des années de dénonciation de leurs effets pervers par les ONG, mais aussi par de nombreux scientifiques, il est désormais avéré que les agrocarburants produits à base de matières premières alimentaires sont une « fausse bonne idée » pour le climat, voire pour certains (les biodiesels produits à partir d'huiles végétales), qu'ils émettent davantage de gaz à effet de serre que les carburants fossiles ; et qu'ils ont des conséquences sociales désastreuses, notamment en contribuant à la hausse des cours des matières premières alimentaires.

L'Europe semble amorcer un recul significatif sur ses objectifs de développement des agrocarburants. Le gouvernement français, au contraire, vient d'annoncer le renouvellement du soutien public (aux dépens du contribuable et du consommateur) à la production d'agrocarburants, pour le plus grand bénéfice d'une poignée d'industriels, en premier lieu Sofiprotéol, présidée par Xavier Beulin, le patron de la FNSEA.

### Chronologie des agrocarburants : de l'emballement à la volte-face

- 2003 : l'Union Européenne décide de développer les biocarburants de 1<sup>ère</sup> génération avec l'adoption de la Directive Biocarburants<sup>1</sup>, qui fixe un objectif de 2% (de l'ensemble des carburants consommés pour les transports dans l'Union européenne) en 2005, et 5,75% en 2010.
- 2005 : la France se fixe ses propres objectifs, nettement plus ambitieux, de 7% d'incorporation de biocarburants en 2010, puis 10% en 2015.<sup>2</sup>
- 2009 : l'UE adopte la directive européenne «Energies renouvelables»<sup>3</sup> fixant la part d'énergie renouvelable dans la consommation finale à 10% dans le secteur des transports, d'ici à 2020.
- 2011 : le gouvernement français « marque une pause » dans le développement des agrocarburants et supprime l'objectif « 10% d'incorporation en 2015 » en amendant la loi de 2005 ; seul subsiste donc l'objectif 7% pour 2010.
- 2012, septembre : lors de la conférence environnementale, le Premier ministre Jean-Marc Ayrault « annonce » le plafonnement à 7% de l'incorporation d'agrocarburants dans le carburant en France. Il annonce également le renouvellement des agréments (qui conditionnent le soutien public) jusqu'à la fin 2015.
- **2012, octobre : la Commission Européenne s'apprête à rendre public un projet de Directive plafonnant à 5% l'incorporation de « biocarburants produits à partir de cultures alimentaires » et proposant une méthodologie de prise en compte des émissions de gaz à effet de serre indirectement**

1 <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:123:0042:0042:FR:PDF>

associées aux biocarburants (qui discrédite totalement le biodiesel, dont les émissions dépassent celles du diesel fossile)<sup>4</sup>.

### L'annonce de Jean-Marc Ayrault lors de la conférence environnementale : un double discours scandaleux

Lors de son discours de clôture de la Conférence environnementale, le 15 septembre, Jean-Marc Ayrault a fait une déclaration sur les agrocarburants qui mérite une analyse détaillée :

*« S'agissant de l'agriculture, je veux vous faire part de quatre décisions. [...] La quatrième concerne les biocarburants : face à la hausse des cours des céréales et des oléagineux sur les marchés mondiaux, le gouvernement a décidé de demander à nos partenaires européens et au niveau international une pause dans le développement des biocarburants de première génération. Au plan national, nous avons décidé de plafonner le taux d'incorporation à 7% et d'atteindre les objectifs communautaires avec les biocarburants de seconde génération. Les agréments seront renouvelés jusqu'au 31 décembre 2015 et le soutien public sera mis en extinction à cette date. »*

Contrairement aux apparences, la France demeure un défenseur zélé des agrocarburants : en fait de « pause » le Premier ministre confirme l'objectif de 7% (le précédent gouvernement avait déjà renoncé à atteindre les 10%, cf chronologie), au moment même où la Commission européenne propose un plafonnement à... 5% !

### Le scandale du renouvellement des agréments : jackpot financier pour Sofiprotéol et les autres producteurs français d'agrocarburants

Mais la véritable annonce est ailleurs, et elle est scandaleuse : en annonçant le renouvellement des agréments jusqu'à fin 2015, M. Ayrault fait un cadeau royal aux producteurs d'agrocarburants français. En effet, le soutien public aux agrocarburants (obligation d'incorporation par les distributeurs et exonération fiscale partielle) est conditionné à l'obtention d'un agrément par le producteur. Ces agréments ont été délivrés pour une durée maximale de 6 ans<sup>5</sup>, entre 2006 et 2008 : ce qui signifie qu'ils arrivent tous à échéance entre 2013 et 2015.

Pour le biodiesel, qui représente les  $\frac{3}{4}$  des volumes agréés, la défiscalisation est aujourd'hui fixée à 8 centimes par litre, soit un coût brut total de près de 250 millions d'euros pour le budget de l'État en 2012.

En 2013, le tiers des agréments arrivant à échéance, ce montant devrait baisser à environ 160 millions d'euros<sup>6</sup>. Cependant, la décision du gouvernement de renouveler les agréments pour trois années supplémentaires a pour conséquence directe de porter ce montant à près de 250 millions d'euros, comme en 2012, **soit un cadeau royal de plus de 80 millions d'euros à la filière biodiesel pour 2013 (et plus encore pour les deux années suivantes<sup>7</sup>) !**

Sofiprotéol, le leader français et européen du biodiesel, va s'octroyer la part du lion de ce cadeau fiscal, soit plus de 50 millions d'euros pour 2013. Pour 2014, Sofiprotéol empocherait 125 millions d'euros supplémentaires à niveau de défiscalisation constante et encore 133 millions en 2015. Ainsi, le gain potentiel total de Sofiprotéol suite à l'annonce du renouvellement des agréments jusqu'à fin 2015 par Jean-Marc Ayrault peut-être estimé à environ 310 millions d'euros, au niveau de défiscalisation du biodiesel prévu en 2013, soit 8 euros / hectolitre ! Il n'est sans doute pas inutile de rappeler que le Président de Sofiprotéol est également le président de la FNSEA, Xavier Beulin, réputé proche du Ministre de l'Agriculture Stéphane Le Foll.

2 <http://agriculture.gouv.fr/IMG/pdf/combiocarburants020205.pdf>

3 Directive 2009/28/EC

4 <http://www.reuters.com/article/2012/09/10/us-eu-biofuels-idUSBRE8890SJ20120910>

5 Article 265 bis A du Code des douanes

6 <http://www.ccomptes.fr/Publications/Publications/La-politique-d-aide-aux-biocarburants>

7 Calculs basés sur le détail annuel des agréments, page 64 du rapport de la Cour des Comptes, ibid.

## Les agrocarburants français : arnaque pour le contribuable et l'automobiliste

Dans un rapport<sup>8</sup> publié en janvier 2012, la Cour des comptes montre que la politique de soutien aux agrocarburants depuis 2005 a profité aux industriels producteurs dans des proportions considérables, en particulier pour Sofiprotéol, qui a détenu un quasi monopole sur le biodiesel dans les premières années, et demeure de très loin l'acteur dominant du secteur.

En 2011, l'exonération fiscale partielle dont bénéficient les agrocarburants a totalisé 480 millions d'euros, s'ajoutant à un montant estimé à plus de **2,6 milliards d'euros pour la période 2005-2010, dont 1,8 milliards d'euros rien que pour le biodiesel**<sup>9</sup>. La Cour des comptes pointe la situation quasi monopolistique de Sofiproteol sur le biodiesel, qui lui a permis de capter l'essentiel du montant correspondant à cette niche fiscale, et évoque à cet égard un « **effet d'aubaine** » et une « **rente de situation** ».

En effet, ce soutien financier massif a plus que généreusement couvert les investissements réalisés, que la Cour des comptes évalue à environ 500 millions d'euros au cours de cette période !

Mais le rapport de la Cour des comptes montre aussi que le consommateur paye une partie de la facture, car l'incorporation d'un agrocarburant au coût de revient bien plus élevé que le diesel, la situation d'oligopole des producteurs, l'opacité de la fixation des prix, et le moindre contenu énergétique des agrocarburants, concourent à renchérir le prix à la pompe d'un carburant moins performant énergétiquement (surconsommation en volume):

- Le coût de la production des agrocarburants est structurellement plus élevé que celui du carburant fossile dans lequel il est incorporé. Ainsi, sur le marché mondial, la tonne d'huile végétale coûte aujourd'hui environ 30% de plus que la tonne de diesel fossile !<sup>10</sup>
- Pour le litre de SP95 E10 (10% d'éthanol) ou de diesel B7 (7% de biodiesel), la consommation est supérieure à ce qu'elle serait sans incorporation de biocarburants. Le bioéthanol ne permet en effet de parcourir que 68 km contre 100 pour l'essence, et le biodiesel 92 km contre 100 avec du gazole.
- Le coût de la non-incorporation des biocarburants : tout industriel, distributeur qui ne respecte pas l'objectif d'incorporation de 7% PCI<sup>11</sup> en 2010 doit s'acquitter de la TGAP (taxe générale sur les activités polluantes). De l'aveu même des distributeurs, ce surcoût est intégralement répercuté dans le prix à la pompe, pour un montant 525 millions d'euros entre 2005 et 2010.

La Cour des comptes estime que pour le biodiesel, le surcoût répercuté au prix à la pompe, donc payé par le consommateur, d'un litre de B7 était de **1,6 à 2 centimes d'euro au litre en 2010** (sans tenir compte de la surconsommation liée au pouvoir calorifique moindre du biodiesel par rapport au diesel).

---

8 <http://www.ccomptes.fr/Publications/Publications/La-politique-d-aide-aux-biocarburants>

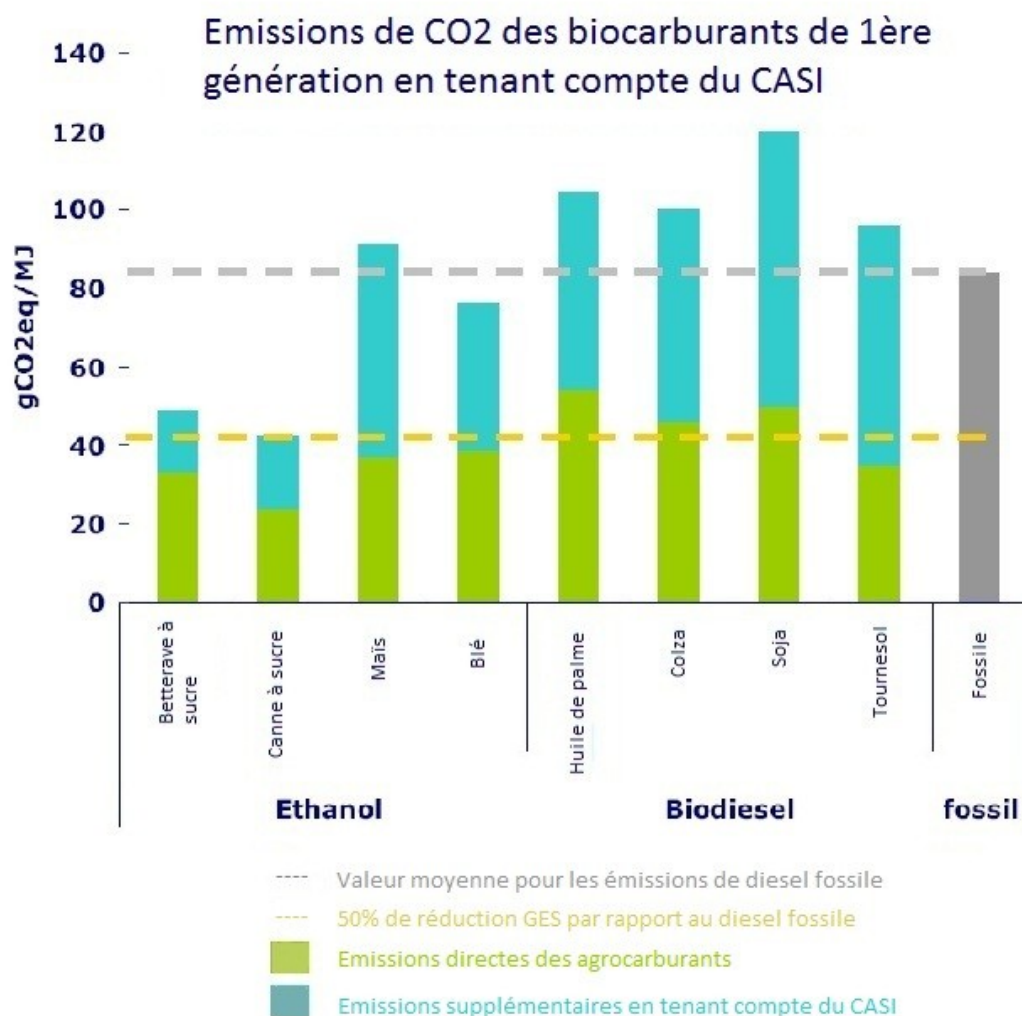
9 L'incorporation d'agrocarburants engendrant des recettes fiscales supplémentaires (volume supérieur à pouvoir calorifique constant), le coût net pour le budget de l'Etat est évalué à 1,3 milliards d'euros sur 2005-2010 pour le biodiesel.

10 Le prix actuel du pétrole est pourtant supérieur aux estimations du « point d'équilibre » envisagé par les promoteurs des agrocarburants à leurs débuts. Et comme les prix des matières premières utilisées sont dorénavant corrélés à ceux de l'énergie, cette situation ne peut que perdurer...

11 Pouvoir calorifique inférieur. La densité énergétique des agrocarburants étant inférieure à celle des carburants fossiles, les volumes à incorporer sont donc un peu supérieurs.

## Des agrocarburants émettent plus de gaz à effet de serre que leur équivalent fossile

Une superficie considérable de terres agricoles en France est dorénavant dédiée à la production d'agrocarburants<sup>12</sup>. Ce phénomène ne peut pas être compensé par l'augmentation des superficies cultivées en France ; donc le déficit ainsi créé sur le marché alimentaire doit être comblé par des importations (ou une réduction des exportations)<sup>13</sup>, en provenance de pays où il est nécessaire de détruire des forêts, prairies et tourbières pour répondre à la demande mondiale croissante (par exemple, Indonésie et Amérique latine pour les oléagineux, respectivement huile de palme et huile de soja). **Les émissions de gaz à effet de serre (GES) induites doivent être comptabilisées dans le bilan environnemental des agrocarburants**, y compris ceux qui sont produits en France ; c'est ce qu'on appelle le «**Changement d'affectation des sols indirect**» (CASI). La Commission européenne va précisément proposer une méthodologie **pour prendre en compte le CASI dans son projet de Directive qui doit être publié ce mois-ci**. Les valeurs retenues par la Commission varient selon les filières, mais c'est de loin le biodiesel produit à partir d'huile végétale qui se révèle le plus impactant, et dépasse le diesel fossile en matière d'émissions de GES (cf graphique ci-dessous).



D'après les calculs réalisés par l'IFPRI pour la Commission européenne, Ecofys, présentation à la consultation d'experts par le JRC, novembre 2010.

12 En 2009, les deux tiers des surfaces cultivées en oléagineux (colza+tournesol), soit près de 5% de la surface agricole utile de la France, étaient dédiées à la production de biodiesel. page 27 du rapport cour des comptes

13 Ainsi, la France est devenue importatrice nette d'huile végétale en 2009.

[http://www.agreste.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf\\_syntheseoleagineux0909.pdf](http://www.agreste.agriculture.gouv.fr/IMG/pdf_syntheseoleagineux0909.pdf)

Des tests réalisés par Greenpeace en 2011 sur le carburant diesel vendu à la pompe en France<sup>14</sup> ont montré que le biodiesel français est produit à plus de 90% à partir d'huile de colza, soja et palme, dont les émissions totales sont très élevées, pires que le diesel fossile ! On peut noter également que 30% de la matière première utilisée se trouve être de l'huile de soja ou de palme, importées d'Amérique latine et d'Asie du Sud Est, ce qui va à l'encontre de la perception véhiculée d'une filière s'appuyant exclusivement sur l'agriculture française. La France est le pays européen le plus consommateur d'huile de soja pour la production de biodiesel, ce qui dégrade encore le bilan carbone du biodiesel français.

## Les agrocarburants : hausse des prix et crise alimentaire

Depuis juillet 2010, les prix de nombreux produits agricoles ont considérablement augmenté. Les prix du maïs, du blé et du sucre ont tous augmenté de plus de 70%.<sup>15</sup> L'augmentation des superficies agricoles destinées à la production des agrocarburants influence la hausse le prix des produits alimentaires et diminue les réserves alimentaires mondiales.

Selon l'ONG Oxfam<sup>16</sup>, « *la surface agricole nécessaire pour fournir les voitures européennes en agrocarburants aurait permis de produire assez de blé et de maïs pour nourrir 127 millions de personnes* ».

Le développement des agrocarburants en Europe et aux USA est identifié comme **un facteur important de la volatilité des prix** par la FAO, qui dénonce les politiques publiques de soutien à la production dans ces pays<sup>17</sup> : « *De façon fort incohérente, les États-Unis et l'Union européenne ont stimulé la demande de produits agricoles – y compris alimentaires – en soutenant l'industrie des biocarburants, alors qu'ils diminuaient par ailleurs leur aide aux producteurs agricoles, chez eux et dans les pays pauvres. L'expansion des biocarburants a eu une influence déterminante sur l'évolution de la demande mondiale de céréales et d'huiles végétales.* »

Ce point de vue est partagé par l'ensemble des organisations internationales (dont OCDE, FMI, OMC et Banque mondiale), qui recommandent que les gouvernements des pays du G20 suppriment les subventions et objectifs d'incorporation contraignants visant à soutenir la production et la consommation de biocarburants.<sup>18</sup>

## L'argumentaire trompeur des promoteurs de la filière agrocarburants

### Un impact sur l'emploi très exagéré :

Face à la publication en septembre du projet de Directive Européenne visant à plafonner à 5% l'incorporation des biocarburants, Sofiprotéol a répondu par la voix Jean-Philippe Puig son Directeur Général, estimant<sup>19</sup> qu'il s'agit d'un « *message catastrophique qui menace des milliers d'emplois* ». Il cite une étude du cabinet Pwc commandée par Sofiprotéol, selon laquelle le biodiesel représenterait 12.000 emplois directs et 10.600 emplois indirects en France.

En réalité, les emplois dédiés à la production de biodiesel sont probablement dix à vingt fois moins nombreux ! En effet, toujours selon Sofiprotéol, la plus grosse unité de production de biodiesel

14 Biodiesel tested: How Europe's biofuels policy threatens the climate – 2011 <http://www.greenpeace.org/eu-unit/en/Publications/2011/Biodiesel-tested/>

15 [http://www.oxfam.org/fr/campaigns/agriculture/food\\_prices](http://www.oxfam.org/fr/campaigns/agriculture/food_prices)

16 «La soif européenne d'agrocarburants condamne des millions de personnes à la faim» Oxfam <http://www.oxfam.org/fr/cultivons/pressroom/pressrelease/2012-09-17/soif-europeenne-agrocarburants-condamne-millions-personnes-faim>

17 P37 ; [http://www.fao.org/fileadmin/user\\_upload/hlpe/hlpe\\_documents/HLPE-Rapport-1-Volatilite-des-prix-et-securite-alimentaire-Juillet-2011.pdf](http://www.fao.org/fileadmin/user_upload/hlpe/hlpe_documents/HLPE-Rapport-1-Volatilite-des-prix-et-securite-alimentaire-Juillet-2011.pdf)

18 FAO, IFAD, IMF,OECD, UNCTAD, WFP, the World Bank, the WTO, IFPRI and the UN HLTF (2011) "Price Volatility in Food and Agricultural Markets: Policy Responses". Recommendation 6. <http://www.oecd.org/agriculture/pricevolatilityinfoodandagriculturalmarketpolicyresponses.htm>

19 Dans un entretien à l'AFP- «Biocarburants: Sofiprotéol juge le projet européen "inacceptable"» - Paris 27 septembre 2012



français, à Grand-Couronne, emploie 100 personnes pour une production annuelle de 500 000 tonnes<sup>20</sup>. Quand bien même la totalité du personnel serait affectée à la production exclusive d'agrocarburants (ce qui n'est pas le cas, car elle produit également de l'huile alimentaire et des tourteaux pour l'alimentation animale), l'usine assurant près de 20% de la production française, on obtient un ordre de grandeur de 500 à 600 personnes pour l'ensemble de la production de biodiesel (environ 2,6 millions de tonnes en 2012) !

### ***Un impact négatif sur la balance commerciale :***

Si la production d'agrocarburants permet de réduire légèrement le déficit commercial énergétique, elle dégrade, dans des proportions supérieures, la balance commerciale du secteur agro-alimentaire.

La France est ainsi devenue importatrice nette d'huiles végétales en 2009, malgré une augmentation importante des superficies plantées en colza. Or, la tonne d'huile végétale, nécessaire à la production d'une tonne de biodiesel, coûte nettement plus cher que la tonne de diesel sur le marché mondial (environ 30-40% actuellement).

Autre argument régulièrement avancé par les producteurs de biodiesel, leur production permettrait de réduire les importations de protéagineux (essentiellement des tourteaux de soja) pour l'élevage en France, grâce aux tourteaux de colza, coproduit de la production d'huile. Ils oublient ainsi de préciser que ce co-produit n'est pas spécifique à la production de biodiesel, puisqu'on le retrouve dans les mêmes proportions dans la production d'huile alimentaire. Et surtout, il serait plus avantageux de produire des légumineuses, telle que la luzerne, dont le rendement protéines/hectare est plus élevé que pour le colza.

---

20 La centrale de cogénération biomasse de Grand-Couronne (76) : un exemple d'efficacité environnementale et énergétique : Juin 2012

[http://www.sofiproteol.com/uploads/media/Dossier\\_de\\_presseCofelyGrand\\_Couronne27uin\\_2012.pdf](http://www.sofiproteol.com/uploads/media/Dossier_de_presseCofelyGrand_Couronne27uin_2012.pdf)