



# 15 Propositions

pour une France solidaire  
dans le monde en 2017



PRENONS  
le PARTI  
de la  
SOLIDARITÉ



## PROPOSITION N°7

**Supprimer tout soutien public à la production ou consommation d'agrocarburants industriels, fixer un plafond d'incorporation français et européen ne créant pas d'importations et encadrer strictement le développement des agrocarburants avancés.**

Depuis une dizaine d'année, les agrocarburants industriels pour le transport (dits de 1<sup>ère</sup> génération) sont présentés par l'industrie agroalimentaire comme une solution pour lutter contre le changement climatique : ils représenteraient une énergie renouvelable contribuant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Des politiques incitatives à leur développement ont été mises en place, à l'initiative des États-Unis et de l'Union Européenne (UE) depuis 2003. La Directive européenne sur les énergies renouvelables adoptée en 2009 fixait initialement un objectif contraignant aux États-membres de 10 % d'incorporation d'énergies renouvelables dans les transports d'ici à 2020. Elle a été révisée suite à des périodes de forte volatilité des prix agricoles, notamment en 2011-2012, abaissant le plafond d'incorporation à 7 %.

Malgré cette limitation, les multiples impacts négatifs de ces dynamiques et politiques persistent :  
☒ elles entraînent un phénomène d'accaparements de terres et de ressources via le développement de monocultures intensives à vocation exportatrices qui viennent concurrencer les agricultures familiales et paysannes et les cultures alimentaires et accentuent la dégradation des ressources naturelles (pollutions, déforestation). La Banque mondiale estime que 60 % des accaparements de terres dans le monde entre 2000 et 2010 sont liés à la culture d'agrocarburants. Ce schéma de production intensive pour l'exportation bénéficie par ailleurs peu aux populations locales, en terme de retombées économiques ou d'emplois.

☒ elles sont également un facteur majeur de la volatilité des prix liée dans ce cas à une disponibilité moindre de denrées sur les marchés alimentaires. Aux États-Unis, 40 % de la production nationale de maïs est désormais dédiée aux agrocarburants. On estime que les objectifs chiffrés d'incorporation en Europe pourraient engendrer jusqu'à 20 % d'augmentation en moyenne des prix des oléagineux et des principaux céréales<sup>1</sup>.

☒ 80 % des agrocarburants utilisés en Europe produisent plus de gaz à effet de serre que les carburants fossiles traditionnels<sup>2</sup>. Cela est notamment lié à la déforestation, aux changements d'affectation des sols liés au développement des cultures d'agrocarburants et au modèle de production fortement émetteur sur lequel repose la plupart de ces productions. Difficile alors de parler d'une énergie renouvelable répondant à l'enjeu de réduction des émissions.

1) A.Buckwell (2012), «EU biofuel use and agricultural commodity prices: A review of the evidence base», Institute for European Environmental Policy (IEEP), [www.ieep.eu/assets/947/IEEP\\_Biofuels\\_and\\_food\\_prices\\_June\\_2012.pdf](http://www.ieep.eu/assets/947/IEEP_Biofuels_and_food_prices_June_2012.pdf)

2) EU biodiesel market briefing, Transport et Environnement, mai 2016 - <https://www.transportenvironment.org/publications/eu-biodiesel-market-briefing>

Face à ces critiques, nombre d'acteurs évoque l'arrivée de « nouvelles générations » sans même préciser qu'ils ne sont aujourd'hui pas viables, ni techniquement, ni commercialement. Et les agrocarburants de 2<sup>e</sup> génération poseront finalement les mêmes problèmes que la 1<sup>e</sup> génération car une valorisation dans son ensemble de la plante ne répond pas aux enjeux d'usage des sols, de modèles de productions fortement émetteurs et des risques sur les prix alimentaires. C'est une réflexion beaucoup plus globale sur la consommation énergétique européenne et en particulier dans les transports qui doit aujourd'hui être menée.



***Nous appelons les candidat-e-s aux élections présidentielle et législatives de 2017 à démontrer leur volonté politique de répondre à ces enjeux et ainsi à s'engager solennellement à :***

#### **Au niveau national :**

- La France doit **fixer un plafond d'incorporation d'agrocarburants dans le secteur des transports en deçà de 7 % et qui repose sur une évaluation de ses capacités de production nationale** sans qu'elle ne nuise à ou concurrence sa production alimentaire. Cette mesure doit permettre d'éviter tout recours aux importations d'agrocarburants depuis les pays du Sud, dynamique contribuant notamment au développement massif des cultures d'huile de palme en Asie du Sud Est, en Afrique et en Amérique Latine. En mai 2016, l'organisation Transport et Environnement révélait les statistiques de l'association européenne des huiles végétales qui mettent en avant que 45 % de l'huile de palme importée en Europe finit dans les réservoirs de nos voitures.
- **Il est déterminant que la France mette fin à tous les soutiens fiscaux directs ou indirects dont bénéficie la filière.** En effet, le développement de filières agrocarburant européennes, et en particulier française, a été permis grâce à un arsenal fiscal important (en 2012, la Cour des comptes estimait les exonérations dont bénéficiait la filière à 2,65 Mds €). De même, dans un souci de cohérence, il semble nécessaire d'exclure tout financement de projets destinés à la production d'agrocarburants industriels dans les pays du Sud, dans le cadre des politiques des agences de développement française et européenne (AFD) et de la Banque Européenne d'Investissement (BEI) ainsi que dans les initiatives multilatérales auxquelles participent la France (comme la Nouvelle Alliance pour la Sécurité Alimentaire et Nutritionnelle ou l'Alliance Globale pour l'Agriculture Intelligente face au Climat).
- La France doit **mener des études d'impacts avant de fixer des objectifs pour les agrocarburants dits « avancés » et soutenir cette proposition au niveau européen.** Elle doit poser les bases d'un encadrement strict de la Recherche et du Développement dans ce domaine, reposant sur l'analyse de leur bilan carbone, énergétique, environnemental, social et foncier, et conditionnant toute autorisation d'éventuelle commercialisation à des critères de durabilité et d'avancée technologiques.

#### **Au niveau Européen :**

- La France doit pousser pour la fin **d'objectifs obligatoires d'incorporation d'agrocarburants au sein de l'UE** car ils contraignent les États-membres à recourir aux importations. A l'inverse, **un seuil maximum doit être défini**, ramené à la capacité de production européenne (entre 3 et 5 %) afin de ne pas créer d'appel d'air pour la production de cultures destinées aux agrocarburants dans les pays du Sud. Dans le même temps, il est déterminant d'introduire des normes sociales et environnementales ambitieuses et contraignantes pour les importations d'agrocarburants (notamment en provenance des pays du Sud), ainsi que la réalisation d'études d'impacts des importations sur les pays du Sud.
- La directive européenne sur les énergies renouvelables qui doit être révisée au cours du prochain mandat présidentiel français **doit prendre en compte l'ensemble du bilan carbone, énergétique, environnemental, social et foncier des agrocarburants** (toutes générations confondues), **sur l'ensemble de la chaîne de production, y compris le changement d'affectation des sols indirect.** Cela permettra d'évaluer l'impact réel des agrocarburants dans la lutte contre les changements climatiques et le développement des énergies dites renouvelables.