

# FAUSSES SOLUTIONS

les agro-carburants

La planète a besoin

de **VRAIES** solutions !



## 1. Pourquoi on en parle ?

Le secteur des transports est responsable de 31% des émissions de gaz à effet de serre en France, ce qui en fait le secteur le plus émetteur. Pour honorer leurs engagements climatiques, la France et l'Union Européenne visent une transition vers des carburants moins émetteurs que l'essence et le diesel et qui reposent sur des énergies renouvelables. C'est dans cet objectif que des politiques françaises et européennes de soutien aux biocarburants ont été mises en place depuis 2009. En conséquence, leur production et consommation ont significativement augmenté ces dernières années.

À cette urgence climatique, s'ajoute aujourd'hui un contexte durable de prix hauts de l'essence et du diesel, accentués par la situation géopolitique, rendant les biocarburants plus attractifs. En parallèle, le conflit en Ukraine de 2022 accentue les tensions sur le marché des produits issus des cultures alimentaires. En conséquence, le prix des denrées de base augmente, ce qui contraint l'accès à l'alimentation, en particulier pour les plus vulnérables, et le risque de famine s'aggrave notamment en Afrique et particulièrement en Afrique du Nord. Par exemple, l'Égypte a importé en 2021 près de 13 millions de tonnes de blé dont 85% proviennent d'Ukraine ou de Russie.

On s'intéressera spécifiquement dans cette note aux biocarburants de première génération, aussi appelés agrocarburants, issus de cultures agricoles dédiées à cet usage qui entrent donc en concurrence avec l'alimentation. Les biocarburants dits "avancés", issus de cultures non-alimentaires ou d'autres résidus organiques, sont pour l'instant très largement minoritaires en Europe et en France. Cependant, les perspectives d'augmentation de leur consommation posent d'autres limites qui font notamment l'objet d'une [autre note](#) du Réseau Action Climat

## 2. Situation en France

En France, la consommation de biocarburants a explosé sur les 15 dernières années, pour s'élever à 2,9 milliards de litres de biodiesel et 1,1 milliard de litres de bioéthanol en 2020, à comparer à une consommation totale de 47 milliards de litres de carburants (essence et gazole). Près de 90% des biocarburants incorporés sont directement issus de cultures alimentaires : colza, soja, blé, maïs et betterave. Au total, la surface agricole dédiée à la production de biocarburants en France est d'environ 800 000 hectares<sup>1</sup>.

La directive européenne RED II, révisée en 2018, fixe un objectif contraignant d'incorporation d'énergie renouvelable dans les transports de 14% pour 2030 avec un plafond à 7% pour les agrocarburants. Le reste doit donc être fourni par des carburants issus d'autres sources, comme l'électricité renouvelable. Si la directive fixe un plafond pour les agrocarburants, elle ne fixe plus aucun plancher et laisse donc aux États membres la possibilité de sortir totalement les agrocarburants de leur mix pour les transports.

La France maintient un soutien fiscal aux agrocarburants et la loi de Finances relève régulièrement les objectifs d'incorporation des biocarburants. La programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) fixe également des objectifs d'incorporation de

---

<sup>1</sup> Les Amis de la Terre, Canopée [Biocarburants : Une avancée vers l'impasse](#)

biocarburants de première génération jusqu'en 2028. En parallèle, la filière bioéthanol bénéficie d'un taux réduit de Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques (TICPE).

La soutenabilité économique des agrocarburants dépend très largement de ces aides fiscales et des mandats d'incorporation. Pour preuve, l'exclusion de l'huile de palme de la liste des matières premières pouvant bénéficier d'exonérations fiscales a entraîné sa disparition en France dès 2020.

Enfin, les agrocarburants sont en théorie exclus pour le secteur aérien en Europe, au profit de biocarburants "avancés". Cependant, le gouvernement français a apporté son soutien à l'initiative internationale Corsia, dont les critères de durabilité peu rigoureux permettent d'utiliser des agrocarburants <sup>2</sup>.

### 3. Pourquoi c'est une fausse solution

#### Parce que les agrocarburants ne permettent pas de réduire efficacement les émissions

Les agrocarburants ne permettent pas de réduire de manière significative les émissions de gaz à effet de serre, et, dans certains cas de figure, ils pourraient les augmenter. Pour dresser le bilan carbone de ces carburants, il faut non seulement prendre en compte l'ensemble du cycle de vie, de la production à la combustion, mais également les émissions liées au changement d'affectation des sols (CAS) et en particulier au changement d'affectation des sols indirect (CASI). Les agrocarburants étant basés sur des cultures alimentaires, leur production vient s'ajouter à la demande initiale de produits alimentaires et nécessite donc d'exploiter davantage de terres agricoles. Le mécanisme le plus souvent observé consiste à affecter une culture initialement destinée à la production alimentaire à la production d'agrocarburants et d'ensuite déplacer la production alimentaire initiale vers des terres non-agricoles, comme les forêts ou les prairies. Ces phénomènes de déforestation ou de dégradation d'écosystèmes constituent une source importante d'émissions de GES, et participent très fortement à la destruction de la biodiversité.

Les données issues de l'étude Globiom (2016)<sup>3</sup> montrent qu'en intégrant ces émissions au bilan des agrocarburants :

- Tous les biodiesels, majoritaires en France, ont un bilan carbone plus néfaste que les carburants fossiles<sup>4</sup>
- Aucun des bioéthanol ne répond aux seuils de durabilité fixés par la directive européenne RED II (au moins 50% de réduction par rapport aux carburants fossiles).

#### Parce que les agrocarburants encouragent un modèle agricole non-durable

De manière générale, dédier une partie de la production alimentaire aux agrocarburants accentue la tendance à privilégier une agriculture intensive, au détriment de la biodiversité, de la santé, des ressources en eau et d'un modèle agricole durable<sup>5</sup>.

---

<sup>2</sup> Réseau Action Climat, [La compensation carbone, inefficace pour réduire les émissions du secteur aérien](#)

<sup>3</sup> ECOFYS, IIASA, E4TECH, [Description of the GLOBIOM \(IIASA\) model and comparison with the MIRAGE-BioF \(IEPRI\) model](#)

<sup>4</sup> Transport & Environment, [Globiom : the basis for biofuel policy post-2020](#)

<sup>5</sup> Les Amis de la Terre, Canopée [Biocarburants : Une avancée vers l'impasse](#)

Cela entraîne également une augmentation de la demande de pesticides. Le colza, la betterave et le blé, avec la pomme de terre, sont les productions alimentaires qui reçoivent le plus de traitements phytosanitaires. La betterave dispose même d'une autorisation dérogatoire pour pouvoir continuer d'utiliser des insecticides néonicotinoïdes, alors même que la dangerosité de ce produit a entraîné une interdiction en France et en Europe.

### Parce que les agrocarburants ont un coût en trompe l'oeil pour les ménages

La concurrence qu'exercent les agrocarburants avec la production alimentaire accroît la pression sur les terres, y compris dans les pays du Sud, influence les prix des denrées alimentaires et augmente leur volatilité. Une étude européenne<sup>6</sup> de 2017 a montré le lien direct entre le développement des biocarburants et une hausse du prix des denrées. Ce point est particulièrement alarmant devant le risque actuel de famines décrit en introduction. Par ailleurs, l'intensité énergétique des agrocarburants est moins importante que celle des carburants conventionnels, contraignant notamment à effectuer des pleins plus réguliers.

## 4. Les alternatives

Ainsi, les agrocarburants n'apparaissent pas comme une solution durable et efficace pour réduire les émissions du secteur des transports. Pourtant, cette transition du premier secteur émetteur en France est une nécessité et il faut donc considérer les alternatives. Il est impératif de commencer par réduire la part des transports polluants, en particulier l'automobile et l'avion, au profit des mobilités moins polluantes, comme le train ou le vélo. Cela conduirait à une réduction du parc automobile, qu'il sera plus facile de décarboner, notamment en accélérant la transition vers des voitures 100% électriques, qui devront également être plus légères pour réduire leur impact environnemental. Avancer l'interdiction de la vente des véhicules neufs essence, diesel et hybrides maximiserait nos chances de réussir cette transition et d'atteindre nos objectifs climatiques<sup>7</sup>. Néanmoins, cela doit également s'accompagner de normes environnementales rigoureuses pour encadrer le développement des véhicules électriques et en particulier, celles relatives aux minerais, au recyclage, et à la conception des véhicules et des batteries.

### Pour résumer

- Les biodiesels émettent plus que les carburants fossiles
- Les conséquences environnementales sont très largement sous-estimées
- D'autres leviers de décarbonation existent et peuvent être déployés

Le Réseau Action Climat fédère les associations impliquées dans la lutte contre le dérèglement climatique



<sup>6</sup> Thought for food - [A review of the interaction between biofuel consumption and food markets](#), Cerulogy 2017

<sup>7</sup> Réseau Action Climat, [Fin de vente des véhicules neufs essence et diesel](#), 2021