

L'ABSURDITÉ DES AGROCARBURANTS

Il est grand temps de corriger
deux décennies de politiques
européennes génératrices
d'insécurité alimentaire



OXFAM

© Oxfam International Septembre 2024.

Cette publication a été rédigée par :

Auteure : Julie Bos

Commanditaire : Lies Craeynest

Oxfam remercie Alba Saray Pérez Terán, Alice Horrocks, Ally Davis, Amélie Laurent, Barbara Smailagic (Transport & Environment), Chris Malins (Cerulogy), Evelien van Roemburg, Hanna Saarinen, Jacqueline Persson, Jade Tenwick, Kathrin Anna Frank (Deutsche Umwelthilfe), Manuela Cicirello, Marc-Olivier Herman, Nienke Onnen (Natuur & Milieu) et Quentin Ghesquière pour leur assistance dans sa réalisation.

Design : Studio Kohl studiokohl.com

Pour toute information complémentaire, veuillez contacter advocacy@oxfaminternational.org

Ce document est soumis aux droits d'auteur, mais peut être utilisé librement à des fins de plaidoyer, de campagne, d'éducation et de recherche moyennant mention complète de la source. Le détenteur des droits demande que toute utilisation lui soit notifiée à des fins d'évaluation. Pour copie dans toute autre circonstance, réutilisation dans d'autres publications, traduction ou adaptation, une permission doit être accordée et des frais peuvent être demandés. Envoyez un e-mail à policyandpractice@oxfam.org.uk.

Les informations contenues dans ce document étaient correctes au moment de la publication.

Publié par Oxfam GB pour Oxfam International sous le DOI : 10.21201/2024.000029. Oxfam GB, Oxfam House, John Smith Drive, Cowley, Oxford, OX4 2JY, Royaume-Uni.

Traduit de l'anglais par eXceLingua (Pierre Legrand ; Jérôme Richard) et relu par Morgane Menichini.



AGROCARBURANTS: UN CHOIX CATASTROPHIQUE

Depuis 2003, les responsables de l'élaboration des politiques de l'UE promeuvent les agrocarburants pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Cette option s'est toutefois révélée catastrophique pour le climat, les droits humains et la sécurité alimentaire.

Des études ont en effet démontré qu'en tenant compte des émissions dues aux changements d'affectation des sols, le biodiesel produit à partir d'huiles végétales, telles que l'huile de palme, de soja ou de colza, émet plus encore de gaz à effet de serre que les combustibles fossiles.¹

EN 2022, À L'ÉCHELLE PLANÉTAIRE, LES CULTURES CONSACRÉES À LA PRODUCTION D'AGROCARBURANTS AURAIENT PU RÉPONDRE AUX BESOINS ÉNERGÉTIQUES MINIMAUX DE BASE DE 1,6 MILLIARD DE PERSONNES SI ELLES AVAIENT ÉTÉ UTILISÉES POUR LA CONSOMMATION HUMAINE

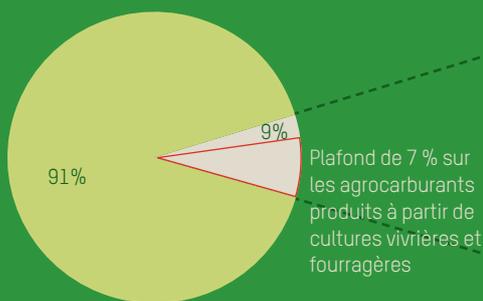
En 2022, on estime que le biodiesel a été à l'origine de 17 % d'émissions de plus que celles imputables au diesel fossile, alors même qu'il était présenté comme une solution climatique.²

Les politiques de l'UE en matière d'agrocarburants encouragent également l'utilisation de vastes étendues de terres à l'échelle mondiale pour produire des matières premières destinées à l'industrie des agrocarburants. Cela a conduit à une ruée mondiale sur les terres il y a dix ans³. On déplore aujourd'hui encore des cas d'accaparement de terres pour la production d'agrocarburants qui affectent gravement les populations locales et leurs moyens de subsistance.⁴ Des violations des droits humains ont également été signalées dans les processus de production d'agrocarburants⁵. De plus, comme expliqué dans le présent rapport, les agrocarburants constituent une menace majeure pour la sécurité alimentaire en raison de leur impact sur la disponibilité des aliments, les prix des denrées alimentaires, la stabilité de ceux-ci et la durabilité sociale et environnementale des systèmes alimentaires. En pleine crise alimentaire mondiale, avec 783 millions de personnes confrontées à la faim en 2022 et 2,4 milliards de personnes en situation d'insécurité alimentaire, il est inacceptable que les pays européens continuent de brûler de la nourriture en guise de carburant⁶. En 2022, à l'échelle planétaire, les cultures consacrées à la production d'agrocarburants auraient pu répondre aux besoins énergétiques minimaux de base de 1,6 milliard de personnes si elles avaient été utilisées pour la consommation humaine⁷.

UN PUISSANT LOBBY AVIDE DE PROFIT

Cela fait des années que les politiques européennes entretiennent l'industrie des agrocarburants, qui est devenue un complexe industriel uniquement axé sur le profit jouissant d'un pouvoir écrasant au sein du système alimentaire. Selon une étude menée par Oxfam en 2016, l'industrie des agrocarburants (producteurs, producteurs de matières premières, négociants en matières premières, transformateurs et fournisseurs de technologies) avait dépensé entre 14,5 et 19,5 millions d'euros et engagé 399 lobbyistes pour influencer les politiques de l'UE en 2015⁸. Aujourd'hui, l'industrie des agrocarburants garde un pouvoir politique disproportionné dans les discussions sur les agrocarburants, incitant les responsables de l'élaboration des politiques de l'UE à faire passer les bénéfices de l'industrie avant toute considération de sécurité alimentaire mondiale. Alors que des preuves éloquentes démontrent tout l'inverse, le lobby des agrocarburants ne cesse d'affirmer que son existence favorise la sécurité alimentaire. L'industrie cherche à affaiblir par tous les moyens la réforme des politiques sur les agrocarburants, tant au niveau européen que national⁹.

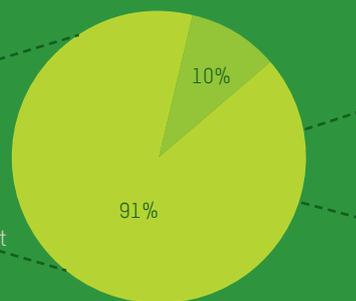
TOTAL DE L'ÉNERGIE UTILISÉE DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS EN UE (2021)



Plafond de 7 % sur les agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères

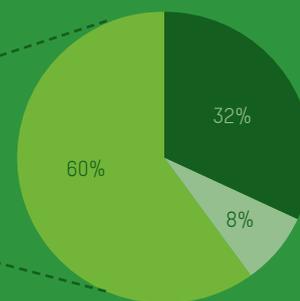
- Énergies fossiles
- Énergies renouvelables
- Un maximum de 7 % de l'énergie utilisée dans les transports au sein de l'UE peut provenir d'agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères

UTILISATION D'ÉNERGIES RENOUVELABLES POUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS EN UE (2021)



- Agrocarburants
- Autres énergies renouvelables

TYPES D'AGROCARBURANTS UTILISÉS DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS (2021)



- Agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères (ne peut excéder 7 % du total de l'énergie utilisée dans le secteur des transports en UE)
- Agrocarburants avancés et issus de déchets
- Autres agrocarburants

L'EUROPE CONTINUE DE BRÛLER DE LA NOURRITURE EN GIUSE DE CARBURANT

Malgré la crise alimentaire mondiale de longue date, les pays de l'UE continuent de brûler de la nourriture en guise de carburant. L'UE a reconnu les effets néfastes des agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères en 2015 en plafonnant l'utilisation des cultures vivrières et fourragères et en introduisant des incitations à passer aux agrocarburants dits avancés et aux agrocarburants issus de déchets¹⁰. En 2023, l'UE a également reconnu les effets néfastes des agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères dans les secteurs de l'aviation et du transport maritime en excluant leur utilisation dans ces secteurs¹¹.

Les agrocarburants restent malgré tout la principale source d'énergie renouvelable dans les transports en Europe, avec une part de 90 % en 2021. La consommation d'agrocarburants a augmenté massivement (39 % de plus en 2021 qu'en 2013) et la majeure partie des agrocarburants (60 %) utilisés en 2021 dans l'UE était encore produite à partir de cultures vivrières et fourragères (voir Graphique ES.1)¹². En outre, alors que les agrocarburants avancés et les agrocarburants issus de déchets sont obtenus à

partir de matières non alimentaires et non fourragères, telles que les cultures énergétiques comme le panic érigé et les résidus agricoles comme les rafles de palmiers à huile, ils ont potentiellement leurs propres effets négatifs sur la sécurité alimentaire.

En 2023, la troisième révision de la directive de l'UE sur les énergies renouvelables (RED III)¹³, le cadre juridique qui fixe des objectifs contraignants en matière d'énergies renouvelables pour les États membres, y compris des règles spécifiques pour l'utilisation des agrocarburants, a offert l'occasion de protéger la sécurité alimentaire en abandonnant progressivement les agrocarburants issus des cultures vivrières. Mais une fois de plus, sous la pression de lobbies industriels, les responsables de l'élaboration des politiques européennes ont laissé filer cette opportunité de cesser une bonne fois pour toutes d'autoriser l'utilisation de denrées alimentaires comme carburant¹⁴ ou de veiller à ce que les agrocarburants avancés et les agrocarburants issus de déchets ne nuisent pas à la sécurité alimentaire¹⁵.

LA CONSOMMATION D'AGROCARBURANTS A AUGMENTÉ MASSIVEMENT (39 % DE PLUS EN 2021 QU'EN 2013) ET LA MAJEURE PARTIE DES AGROCARBURANTS (60 %) UTILISÉS EN 2021 DANS L'UE ÉTAIT ENCORE PRODUITE À PARTIR DE CULTURES VIVRIÈRES ET FOURRAGÈRES

LES ÉTATS MEMBRES DE L'UE DOIVENT CORRIGER LES POLITIQUES SUR LES AGROCARBURANTS

Si la directive RED III de l'UE a été une occasion manquée dans le processus d'élaboration des politiques de l'UE, les États membres peuvent y remédier au moment de transposer la directive dans leur droit national. Les États membres ont jusqu'à mai 2025 pour réviser leurs politiques nationales sur les agrocarburants conformément à RED III. Ils devraient en profiter pour abandonner complètement les agrocarburants non durables et préjudiciables et pour protéger la sécurité alimentaire mondiale.

Le présent rapport s'intéresse à quatre États membres (France, Belgique, Pays-Bas et Allemagne) dont la marge d'amélioration est considérable. Chaque pays dépend largement des agrocarburants dans son mix énergétique renouvelable pour le secteur des transports. Alors que les quatre États membres souhaitent abandonner les agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères au profit d'agrocarburants avancés et d'agrocarburants issus de déchets, les cultures vivrières et fourragères sont encore principalement utilisées. En outre, aucun de ces quatre pays n'a mis en place des mesures adéquates pour prévenir les effets négatifs des agrocarburants avancés et des agrocarburants issus de déchets sur la sécurité alimentaire.

RECOMMANDATIONS POUR DES POLITIQUES DURABLES EN MATIÈRE D'AGROCARBURANTS ET DE TRANSPORTS

RED III crée un espace législatif permettant aux États membres de l'UE de rendre les politiques nationales en matière d'agrocarburants plus durables et de protéger la sécurité alimentaire. Oxfam appelle les États membres à :

Abandonner progressivement les agrocarburants qui nuisent à la sécurité alimentaire

- › Les États membres devraient abandonner progressivement l'utilisation d'agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères. Ils peuvent le faire en fixant le plafond pour les agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères à 0 % le plus tôt possible et au plus tard en 2030.
- › À titre de mesure palliative, les États membres devraient dès à présent commencer à abandonner les matières premières présentant un risque élevé de changement indirect d'affectation des sols : l'huile de palme et l'huile de soja¹⁶. Ce faisant, ils devraient réduire en conséquence la limite concernant les cultures vivrières et fourragères. Sinon, à peine exclues, les cultures à risque élevé de changement indirect d'affectation des sols seront simplement remplacées par d'autres cultures vivrières et fourragères.
- › Les États membres ne devraient comptabiliser les agrocarburants avancés et les agrocarburants issus de déchets (Annexe IX de la directive RED) dans leur objectif en matière d'énergies renouvelables pour le secteur des transports qu'après avoir effectué

une analyse d'impact solide, indépendante et approfondie. Cette analyse devrait inclure une analyse de l'application du principe de la cascade, du principe de la hiérarchie des déchets et du principe du partage équitable. Les utilisations concurrentes des matières premières seront donc prises en compte et il conviendra d'éviter de détourner les matières premières, les sous-produits ou les résidus d'une utilisation à plus forte valeur ajoutée, en particulier dans la chaîne de valeur alimentaire.

En outre, les quatre États membres étudiés (France, Belgique, Pays-Bas et Allemagne) devraient :

- › Évaluer la disponibilité des matières premières pour les agrocarburants avancés et les agrocarburants issus de déchets nécessaires pour atteindre les objectifs en matière de carburants d'aviation durables, tout en tenant compte du partage équitable à l'échelle mondiale. [France].
- › Prendre des mesures en fonction des résultats de l'évaluation biennale des implications des politiques belges en matière d'agrocarburants sur les droits humains et la durabilité à l'intérieur et à l'extérieur de l'UE et les intégrer dans les critères de durabilité. [Belgique].
- › Opérationnaliser le principe du partage équitable pour l'utilisation de la biomasse mondiale pour la consommation nationale d'agrocarburants. [Pays-Bas].
- › Commencer dès à présent, à titre de mesure palliative, à abandonner les agrocarburants à base de soja en raison de leur risque élevé de changement indirect d'affectation des sols, tout en œuvrant à l'abandon progressif de tous

les agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères. Ce faisant, il convient de réduire en conséquence la limite sur les cultures vivrières et fourragères. Faute de quoi, sitôt exclues, les cultures à risque élevé de changement indirect d'affectation des sols seront simplement remplacées par d'autres cultures. [Allemagne].

Modifier les critères de durabilité et le reporting

- › Tant que la directive RED n'autorise pas les États membres à ajouter des critères de durabilité au niveau national, ils devraient commencer à ajouter ces critères à leurs exigences en matière de suivi et de reporting. Cela devrait notamment concerner :
 - › la comptabilisation et la déclaration correctes des émissions liées au changement indirect d'affectation des sols ;
 - › le suivi de l'impact des agrocarburants sur les prix des denrées alimentaires, la stabilité de ceux-ci et la disponibilité des denrées alimentaires ;
 - › le reporting social pour protéger les personnes dans les chaînes d'approvisionnement en agrocarburants, en particulier lorsque la production a lieu dans des pays tiers.

Faire évoluer les systèmes de transport

- › Il ne suffira pas de changer l'approvisionnement en énergie pour instaurer des systèmes de transport véritablement durables. Les États membres devraient mettre l'accent sur la réduction de la demande énergétique, sur les transports publics et la mobilité active, sur une répartition équitable de l'énergie disponible, sur l'électrification des systèmes de transport et sur l'efficacité énergétique.

ACRONYMES

CSDDD Directive sur le devoir de vigilance des entreprises en matière de durabilité

DGS Drêches de distillerie avec solubles

UE Union européenne

FAO Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture

DQC Directive sur la qualité des carburants

GES Gaz à effet de serre

HVO Huile végétale hydrotraîtée

CIAS Changement indirect d'affectation des sols

PNEC Plan national pour l'énergie et le climat

POME Effluent des usines de traitement de l'huile de palme

PFAD Distillat d'acides gras de palme

RED Directive sur les énergies renouvelables

CAD Carburants d'aviation durables

DÉFINITIONS

AGROCARBURANTS AVANCÉS (ÉGALEMENT APPELÉS AGROCARBURANTS DE DEUXIÈME GÉNÉRATION)

Agrocarburants obtenus à partir de matières non destinées à l'alimentation humaine ou animale comme les algues, les cultures énergétiques comme le panic érigé et les résidus agricoles comme les rafles de palmiers à huile, produits à l'aide de technologies avancées. Certains carburants avancés sont fabriqués à partir de résidus de cultures (par exemple, bagasse, effluents d'huile de palme et coques de noix) ou de sous-produits (par exemple, distillats d'acides gras de palme).

ANNEXE IX, PARTIE A DE LA DIRECTIVE RED Liste des matières premières promues par la directive sur les énergies renouvelables (RED) et classées comme agrocarburants avancés parce qu'elles ne sont pas obtenues à partir de cultures vivrières et fourragères et sont transformées à l'aide de technologies avancées. Par exemple, les cultures énergétiques, la paille ou le fumier animal.

ANNEXE IX, PARTIE B DE LA DIRECTIVE RED Liste des matières premières promues par la directive RED parce qu'elles sont obtenues à partir de déchets et non à partir de cultures vivrières et fourragères et sont transformées à l'aide de technologies éprouvées. Par exemple, l'huile de cuisson usagée ou la graisse animale.

AGROCARBURANTS (ÉGALEMENT APPELÉS BIOCARBURANTS)

Combustibles liquides pour le transport produits à partir de biomasse, tels que le bioéthanol (par exemple, à partir de maïs ou de blé) et le biodiesel (par exemple, à partir d'huiles végétales telles que l'huile de palme ou de soja ou de graisses animales).

AGROCARBURANTS PRODUITS À PARTIR DE DÉCHETS ET DE RÉSIDUS

Agrocarburants produits à partir de déchets, tels que les déchets municipaux et industriels et les résidus agricoles.

BIOMASSE Selon la directive RED, la biomasse est la part biodégradable des produits, déchets et résidus d'origine biologique provenant de l'agriculture, y compris les substances végétales et animales, de la sylviculture et des industries connexes, y compris la pêche et l'aquaculture, ainsi que la part biodégradable des déchets, y compris les déchets industriels et municipaux d'origine biologique.

PRINCIPE D'UTILISATION EN CASCADE Principe énoncé dans la législation de l'UE visant à garantir une utilisation efficace et durable des ressources en encourageant les applications hiérarchiques à plus forte valeur ajoutée de l'utilisation de la biomasse : cultures vivrières et fourragères, matières et produits chimiques, bioénergie et autres applications¹⁷.

CO-PRODUITS/SOUS-PRODUITS Produits secondaires obtenus lors de la transformation de produits agricoles primaires. Par exemple, les drêches de distillerie sont un co-produit de la production de bioéthanol à partir de maïs et de blé qui peut être utilisé comme aliment pour animaux.

AGROCARBURANTS À BASE DE CULTURES Biofuels produced from agricultural crops, including food and feed crops, non-food or feed crops, such as energy crops, and intermediate crops.

AGROCARBURANTS PRODUITS À PARTIR DE CULTURES VIVRIÈRES ET FOURRAGÈRES (ÉGALEMENT APPELÉS AGROCARBURANTS DE PREMIÈRE GÉNÉRATION) Biofuels Agrocarburants obtenus à partir de cultures vivrières et fourragères produites sur des terres agricoles telles que le maïs, le soja et la canne à sucre, qui sont également utilisés pour la consommation humaine et l'alimentation animale.

INSÉCURITÉ ALIMENTAIRE État dans lequel une personne n'a pas suffisamment accès à des aliments sains et nutritifs, tels que définis par la FAO.

CHANGEMENT INDIRECT D'AFFECTATION DES SOLS (CIAS)

Effets indirects de la culture de matières premières destinées à la production d'agrocarburants sur l'affectation des sols, notamment intensification de la déforestation, destruction des habitats, déplacement des activités agricoles ou augmentation des émissions.

ÉMISSIONS ÉMANANT DU CIAS La production d'agrocarburants conduit à l'extension des terres agricoles sur des terres jusqu'alors non cultivées, y compris éventuellement des zones à fort stock de carbone, telles que les forêts, les zones humides et les tourbières. Ce changement indirect d'affectation des sols peut entraîner des émissions supplémentaires, car il entraîne le rejet de gaz à effet de serre stockés dans les arbres et le sol.

MATIÈRES PREMIÈRES À RISQUE DE CIAS Matières premières utilisées pour les agrocarburants à risque élevé de CIAS tels que la déforestation et la conversion des écosystèmes naturels. Actuellement, seule l'huile de palme est classée comme matière première à risque élevé de CIAS par la législation de l'UE. Ce concept ne tient pas compte des émissions émanant du CIAS parce qu'il exclut uniquement les matières premières présentant un risque élevé de CIAS pour lesquelles on observe une expansion significative de la zone de production sur des terres à fort stock de carbone. Cela signifie que cette définition ne couvre pas les matières premières à risque élevé de CIAS cultivées dans l'UE, comme le colza.

CULTURES INTERMÉDIAIRES Cultures intercalées entre les principales saisons culturales ou pendant les périodes de jachère, telles que les cultures dérobées, les cultures de substitution et les cultures de couverture, qui pourraient être utilisées comme matières premières pour la production d'agrocarburants.

AGROCARBURANTS TERRESTRES Agrocarburants produits à partir de biomasse utilisant des terres. Cela comprend les agrocarburants issus de cultures et de résidus agricoles et ceux dérivés de plantes non alimentaires comme les graminées et les matériaux ligneux.

CARBURANTS RENEUVELABLES D'ORIGINE NON BIOLOGIQUE

Carburants synthétiques produits à partir de sources renouvelables autres que la biomasse, tels que l'hydrogène obtenu avec de l'électricité renouvelable.

HIÉRARCHIE DES DÉCHETS Classement établi dans la législation de l'UE pour hiérarchiser les stratégies de gestion des déchets selon leur impact sur l'environnement : prévention des déchets, réutilisation, recyclage, recyclage, décyclage, valorisation énergétique et élimination¹⁸.

L'ABSURDITÉ DES AGROCARBURANTS

28

2 POLITIQUES EUROPÉENNES
SUR LES AGROCARBURANTS :
ESSAYER DE FAIRE RENTRER
LE GÉNIE DANS SA LAMPE

16

1 AGROCARBURANTS : UN
CHOIX CATASTROPHIQUE
POUR LA SÉCURITÉ
ALIMENTAIRE

4 CONCLUSION : COMMENT RENONCER AUX AGROCARBURANTS NOCIFS

42

3 ACTION NATIONALE POUR CORRIGER LES POLITIQUES SUR LES AGROCARBURANTS

AGROCARBURANTS :
UN CHOIX
CATASTROPHIQUE
POUR LA SÉCURITÉ
ALIMENTAIRE

LES AGROCARBURANTS SUR FOND DE CRISE ALIMENTAIRE MONDIALE

En 2022, 783 millions de personnes étaient confrontées à la faim à travers le monde, soit près d'une personne sur 10. Elles sont encore bien plus nombreuses en situation d'insécurité alimentaire (Graphique 1) : en 2022, 2,4 milliards de personnes, soit environ 29,6 % de la population mondiale, étaient confrontées à l'insécurité alimentaire¹⁹.

Les prix mondiaux des denrées alimentaires ont atteint des sommets en 2022, en partie en raison de l'escalade de la guerre menée par la Russie en Ukraine. Mais les prix des denrées alimentaires étaient déjà élevés avant même l'invasion de la Russie, et ils le restent aujourd'hui malgré la stabilisation du marché. Les prix de l'huile végétale ont plus que doublé en 2022 par rapport à avant la pandémie de COVID-19, et étaient encore 57 % plus élevés en avril de cette année²⁰. La hausse des prix des denrées alimentaires se fait surtout sentir dans les pays à faible revenu, qui ont connu une inflation alimentaire supérieure à la moyenne mondiale. Une partie de la population de nombreux pays pauvres n'a tout simplement pas les moyens de se nourrir. Le changement climatique exacerbe l'insécurité alimentaire dans le monde entier²¹.

De nouvelles recherches mandatées par Oxfam sur les prix des denrées alimentaires et les agrocarburants mettent en évidence les liens forts et extrêmement préoccupants qui existent entre l'utilisation des agrocarburants et l'insécurité alimentaire, dans le système alimentaire fragile et volatil que l'on connaît aujourd'hui²². Les agrocarburants entraînent une hausse des prix des denrées alimentaires, leur volatilité accrue, une moindre disponibilité des denrées alimentaires et des systèmes alimentaires moins durables.



783
MILLIONS
DE PERSONNES
ÉTAIENT
CONFRONTÉES À LA
FAIM À TRAVERS LE
MONDE EN 2022



La sécurité alimentaire existe lorsque
tous les êtres humains ont,
à tout moment,

un accès physique, social et écono
suffisante,

saine et nutritive leur permettant
de satisfaire leurs besoins énergétiques

préférences alimentaires

pour mener une vie saine et active

CAPACITÉ D'ACTION La capacité des individus/groupes à prendre leurs propres décisions concernant leur nourriture et les denrées alimentaires qu'ils produisent, la manière dont ces aliments sont produits, transformés et distribués au sein des systèmes alimentaires, et la capacité à s'impliquer dans des processus qui façonnent les politiques et la gouvernance des systèmes alimentaires.

STABILITÉ L'état dans lequel l'ensemble du système est stable, garantissant ainsi la sécurité alimentaire des ménages à tout moment. Des facteurs climatiques, économiques, sociaux ou encore politiques peuvent être sources d'instabilité.

DURABILITÉ La capacité à long terme des systèmes alimentaires à assurer la sécurité alimentaire et la nutrition d'une manière qui ne compromette pas les bases économiques, sociales et environnementales qui garantissent la sécurité alimentaire et la nutrition des générations futures.

mique à une nourriture

ACCÈS Le fait que les ménages et les individus aient ou non un accès physique et économique suffisant à cette nourriture.

DISPONIBILITÉ Le fait que de la nourriture soit ou non effectivement ou potentiellement présente.

ant

UTILISATION

Le fait que les ménages maximisent ou non leur consommation nutritionnelle et énergétique adéquate.

ues et leurs

1.1.1.

Les agrocarburants entraînent une hausse des prix des denrées alimentaires

L'augmentation de la consommation d'agrocarburants entraîne une hausse de la demande de cultures vivrières et fourragères, ce qui provoque une hausse des prix des denrées alimentaires à court et à long terme.

En 2014, une analyse documentaire a identifié 121 études universitaires évaluant l'impact de la demande d'agrocarburants sur les prix des denrées alimentaires et a conclu à l'existence de «preuves sans équivoque, étayées par une théorie économique de base, que la demande accrue en agrocarburants entraîne une hausse des prix sur les marchés des produits agricoles de base²⁴».

Les ménages les plus pauvres consacrent une plus grande part de leur revenu à l'alimentation. Par conséquent, les hausses des prix des denrées alimentaires ont un impact relativement plus important sur leurs dépenses. Même si un petit nombre de personnes vivant dans la pauvreté sont des producteurs et productrices net-tes de denrées alimentaires et peuvent voir des avantages à court terme dans la hausse des prix des denrées alimentaires, la grande majorité sont des acheteurs et acheteuses net-tes de denrées alimentaires qui seront affecté-es négativement par cette inflation alimentaire²⁵.

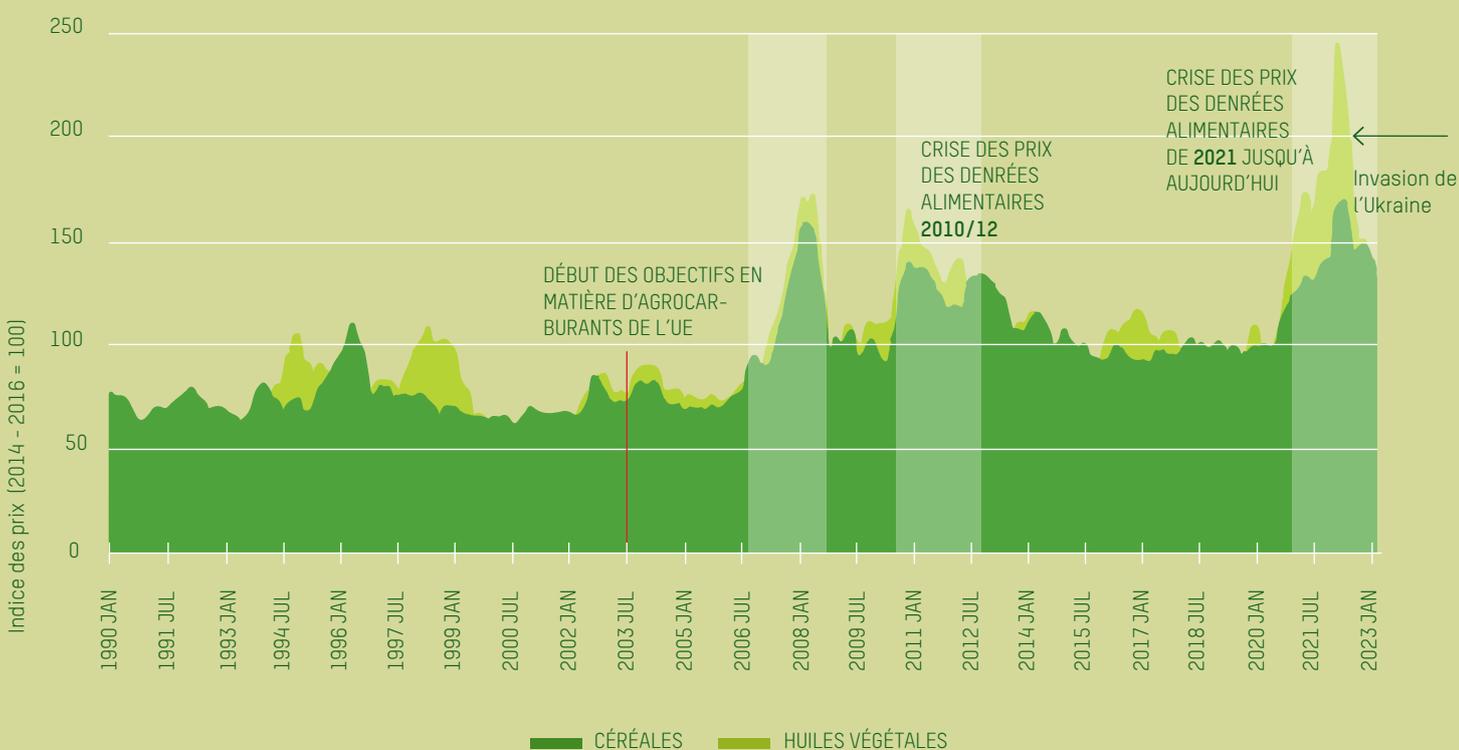
La demande en agrocarburants a été un facteur important lors des trois crises mondiales des prix des denrées alimentaires depuis l'introduction des mandats relatifs aux agrocarburants au début des années 2000 (en 2007/2008, 2011/2012 et 2021 jusqu'à aujourd'hui : voir Graphique 2). Un examen de plus de 100 études de modélisation économique a révélé que la demande en agrocarburants avait fortement contribué à ces crises des prix des denrées alimentaires²⁶.

Un exemple récent est le doublement du prix de l'huile végétale entre fin 2020 et 2021. L'expansion de l'industrie de l'huile végétale hydrotraitée (HVO), qui est une forme de biodiesel produite à partir d'huiles végétales, explique en partie cette hausse des prix. Aux États-Unis, les agrocarburants étaient à l'origine de 96 % de la croissance de la demande d'huile de soja entre 2009 et 2022. La croissance de l'industrie de la HVO devrait exercer une pression beaucoup plus forte sur les prix des huiles végétales dans un avenir prévisible²⁸.

La dernière crise des prix des denrées alimentaires, qui a débuté en 2021, a relancé le débat sur la concurrence entre denrées alimentaires et carburant. Alors que l'invasion de l'Ukraine par la Russie a fait exploser les prix des denrées alimentaires, déjà élevés, plus de 160 millions de personnes à travers le monde souffraient de faim aiguë. Or, ce chiffre a encore fortement augmenté depuis²⁹. À l'époque, Oxfam et plusieurs autres organisations de la société civile ont une fois encore appelé à la réduction immédiate des objectifs en matière d'agrocarburants afin d'alléger la pression sur les marchés alimentaires³⁰. Malgré ces préoccupations³¹, la Commission européenne (CE) n'a pas saisi l'opportunité pour proposer de nouvelles modifications à la directive sur les énergies renouvelables (RED) afin d'accélérer l'abandon complet des agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères³².

Prix des huiles végétales et des céréales sur la période 1991/2022 d'après la FAO

La demande en agrocarburants a été un facteur important lors des trois crises mondiales des prix des denrées alimentaires depuis l'introduction des mandats relatifs aux agrocarburants au début des années 2000 (en 2007/2008, 2011/2012 et 2021 jusqu'à aujourd'hui : voir Graphique 2). Un examen de plus de 100 études de modélisation économique a révélé que la demande en agrocarburants avait fortement contribué à ces crises des prix des denrées alimentaires.



Source: Malins (2024)²⁷

Graphique 2. Prix des huiles végétales et des céréales sur la période 1991/2022 d'après la FAO

1.1.2.

Les agrocarburants augmentent la volatilité des prix alimentaires

Les objectifs en matière d'agrocarburants, tels que les objectifs fixés par l'UE dans la directive RED concernant les énergies renouvelables, aggravent la fragilité du système alimentaire mondial actuel en augmentant la volatilité des prix des denrées alimentaires. Cela touche le plus durement les communautés les plus pauvres. Les ménages les plus pauvres connaissent une plus grande précarité économique et ont moins de réserves de liquidités, ce qui les rend moins résistants aux prix élevés et fluctuants des denrées alimentaires³³.

La demande en agrocarburants affecte la stabilité des prix alimentaires de trois façons. Premièrement, depuis l'introduction d'objectifs en matière d'agrocarburants, leur production a entraîné une diminution des stocks de céréales et d'oléagineux. Lorsque les stocks alimentaires disponibles sont plus bas, le marché alimentaire résiste moins aux revers imprévus. Deuxièmement, la demande en agrocarburants renforce l'interconnexion entre les marchés agricoles et énergétiques. Les producteurs d'agrocarburants prennent des décisions d'achat de matières premières agricoles qui sont fortement influencées par les prix de l'énergie, amplifiant encore les liens entre les deux marchés. Troisièmement, la demande en agrocarburants est insensible aux changements de prix parce que les objectifs en matière d'agrocarburants, comme ceux définis dans la directive RED, sont fixes. Ces objectifs en matière d'agrocarburants contribuent donc à la volatilité des prix des denrées alimentaires.

Pour contrer l'impact négatif des objectifs en matière d'agrocarburants sur la volatilité des prix des denrées alimentaires, il a été suggéré à plusieurs reprises d'instaurer des objectifs évolutifs, qui peuvent être assouplis lorsque les prix des denrées alimentaires augmentent³⁴. Au cours des dernières négociations RED, le Parlement européen a proposé un amendement visant à rendre les objectifs en matière d'agrocarburants flexibles en fonction de l'évolution des prix des denrées alimentaires, permettant ainsi de les revoir à la baisse lorsque les prix des denrées alimentaires sont élevés³⁵. Alors qu'elle pourrait théoriquement contribuer à contrer l'impact négatif des agrocarburants, cette idée reçoit bien peu de soutien politique et se révèle difficile à mettre en œuvre. On ne sait pas non plus vraiment comment concevoir des objectifs à la fois souples et efficaces. Une telle approche va en outre à l'encontre de la demande de l'industrie des agrocarburants pour plus de certitude politique afin de favoriser l'investissement.

1.1.3.

Les agrocarburants ont un impact négatif sur la disponibilité des cultures vivrières et fourragères

En 2021, les pays européens ont consommé 26 millions de tonnes de cultures vivrières et fourragères sous forme d'agrocarburants³⁶. Ces cultures auraient pu servir à nourrir environ 125 millions de personnes pendant un an au lieu de faire le plein de nos voitures³⁷. La consommation d'agrocarburants influe aussi indirectement sur la disponibilité des aliments du fait de l'affectation des sols. Une étude menée par Transport & Environment et Oxfam³⁸ a révélé que la production de cultures destinées aux agrocarburants pour la consommation européenne nécessite 5,3 Mha de terres, soit une superficie supérieure à celle du Danemark³⁹.

Au niveau mondial, les cultures utilisées pour la production d'agrocarburants en 2022 auraient pu satisfaire les besoins énergétiques minimaux de base de 1,6 milliard de personnes si elles avaient servi à la consommation humaine⁴⁰.

Entre 2019 et 2021, 21,6 % de la production mondiale de canne à sucre et 15 % de toutes les huiles végétales ont servi à la production d'agrocarburants⁴¹. Les pays européens ont continué à brûler des milliers de tonnes de blé, soit l'équivalent de 15 millions de miches de pain chaque jour, juste pour faire le plein de voitures et de camions⁴².

Les impacts des agro-carburants selon le genre

Dans le monde entier, l'industrie des agrocarburants a des effets dévastateurs sur les droits des communautés locales et leur environnement, les femmes étant les plus durement touchées. Des recherches menées par Oxfam, des ONG partenaires et des groupes d'activistes locaux montrent en quoi l'industrie des agrocarburants affecte les droits des femmes et les rapports de force entre les genres.

Violation des droits du travail des femmes et avantages économiques limités rapportent des violations des droits du travail spécifiques au genre, avec des cas de discrimination fondée sur le genre, l'origine ethnique, la santé et la productivité des travailleuses⁵¹. Les femmes en couple avec des personnes travaillant dans la chaîne d'approvisionnement en agrocarburants voient également leur charge de travail augmenter en raison des horaires de travail à rallonge de leur partenaire et de leurs salaires insuffisants⁵². En outre, comme la plupart des emplois offerts par les entreprises productrices d'agrocarburants favorisent les hommes, les avantages économiques de cette industrie sont très limités pour les femmes⁵³.

La traduction est juste en dessous. Effets de la dégradation de l'environnement sur les femmes. Les acteurs de l'industrie des agrocarburants sont associés à l'accaparement des terres et de l'eau⁵⁵ et à la dégradation des sols, de l'air et des ressources naturelles environnantes, affectant les économies locales qui y sont liées. La dégradation de l'environnement augmente la charge mentale des femmes et le temps qu'elles consacrent au travail de soins. Il arrive que la santé des femmes soit affectée parce qu'elles sont exposées à des maladies d'origine hydrique, du fait qu'elles passent plus de temps à la maison, ou parce qu'elles sont physiquement exposées à la pollution⁵⁶.

Sexisme, menaces et violences sexuelles. Les femmes sont confrontées à des violences policières et à des violences basées sur le genre et font l'objet de harcèlement sexuel ou de sollicitations sexuelles en échange d'un emploi dans les plantations⁵⁴. Les femmes qui s'insurgent contre les dynamiques de pouvoir découlant de la croissance de la chaîne d'approvisionnement des agrocarburants et qui tentent d'organiser une riposte font l'objet de diverses formes de menace ou de chantage, bien plus que les hommes. Les structures de gouvernance locale dans lesquelles les hommes sont surreprésentés et qui perpétuent des formes patriarcales de négociation sont confortées par les entreprises productrices d'agrocarburants qui les utilisent afin de conclure des accords avec la communauté, entravant d'autant plus la participation politique des femmes.

Les impacts sur la sécurité alimentaire sur les femmes Lourd fardeau de l'insécurité alimentaire sur les femmes. Les impacts sur la sécurité alimentaire causés par l'industrie des agrocarburants et ses fournisseurs pèsent davantage sur les femmes, et d'une manière différente. Celles-ci s'occupent de préparer les repas et de nourrir leur famille, font de petits boulots et doivent composer avec des budgets déjà limités pour subvenir aux besoins de leur ménage⁵⁷.

Les entreprises productrices d'agrocarburants et les systèmes de diligence raisonnable des pays acheteurs sont aveugles aux impacts sur les droits des femmes et sur les relations entre les genres, par manque d'évaluation des risques en matière de droits humains en fonction du genre. En mai 2024, la Belgique était le seul pays de l'UE à avoir inclus une clause relative au genre dans sa transposition nationale de la directive RED II, exigeant des autorités publiques qu'elles surveillent les impacts sur les droits des femmes et d'autres impacts socio-économiques, tels que la sécurité alimentaire, les conflits liés à la propriété foncière, le travail forcé et le travail des enfants, les conditions de travail des agriculteurs et agricultrices et les risques pour la santé et la sécurité, tant au sein de l'UE qu'à l'extérieur.

1.1.4.

Les agrocarburants favorisent une affectation des sols et des pratiques non durables sur les plans écologique et social

La production à grande échelle de matières premières pour les agrocarburants repose sur la monoculture, le recours intensif aux engrais chimiques et aux pesticides et l'utilisation des ressources en eau jusqu'à épuisement. De telles pratiques provoquent la dégradation des sols, la contamination de l'eau, des émissions supplémentaires de gaz à effet de serre (GES), un recul de la biodiversité et la dégradation des écosystèmes⁴³.

Toute l'absurdité de chercher à réduire les émissions avec ces agrocarburants très peu durables apparaît clairement dès lors que l'on considère que la production de cultures destinées à la consommation d'agrocarburants en Europe nécessite 5,3 Mha de terres⁴⁴, alors que la même quantité d'énergie pourrait être produite par l'énergie solaire en utilisant seulement 2,5 % de cette surface au sol⁴⁵. Le reste des terres pourrait alors être préservé comme puits de carbone. Le rétablissement des écosystèmes naturels sur ces terres (pour une affectation des sols beaucoup plus durable) permettrait d'absorber 64,7 millions de tonnes de CO₂⁴⁶. Cela équivaut à près du double des économies nettes de CO₂ officiellement déclarées grâce au remplacement des combustibles fossiles par des agrocarburants. Cela permettrait en outre de protéger la biodiversité, contribuant ainsi à l'objectif de l'UE consistant à enrayer et inverser le recul de la biodiversité, tel qu'inscrit dans la loi sur la restauration de la nature⁴⁷. L'affectation de cette superficie à la production d'agrocarburants plutôt qu'à l'énergie solaire, aux puits de carbone et à la protection de la biodiversité a un coût d'opportunité énorme en matière de durabilité et profite exclusivement à l'industrie européenne des agrocarburants⁴⁸.

Des violations des droits humains ont également été signalées dans des plantations alimentant les marchés européens des agrocarburants⁴⁹. Par exemple, une étude d'Oxfam sur la production d'éthanol à partir de canne à sucre au Pérou et au Brésil a révélé de graves violations des droits humains, notamment des atteintes aux droits des femmes, des enfants et des communautés autochtones, aux droits des travailleurs et des travailleuses, aux droits civils et politiques, aux droits à la santé, à l'éducation, à l'alimentation, à un logement convenable et à l'intégrité physique, au droit de ne pas faire l'objet d'expulsions forcées, au droit de se réunir pacifiquement et au droit à la vie⁵⁰. Des violations des droits des femmes au travail et des violences sexuelles et sexistes ont également été signalées (voir Encadré 1).

1.1.5.

Fausse allégation de l'industrie : "les agrocarburants contribuent à la sécurité alimentaire"

Face aux nouvelles préoccupations en matière de sécurité alimentaire suite à l'invasion de l'Ukraine par la Russie, l'industrie des agrocarburants a tenté de dissiper les craintes de voir les agrocarburants entraîner eux aussi une hausse des prix, affirmant que leur production au sein de l'UE se traduisait par une plus grande disponibilité des cultures vivrières, des cultures fourragères et des carburants⁵⁸. Elle a également affirmé que la production d'agrocarburants dans les bioraffineries européennes réduisait la dépendance à l'égard des importations de cultures fourragères « en créant d'importants sous-produits protéiques qui compensent les besoins d'importation de fourrage »⁵⁹. Ces allégations fallacieuses sont réfutées dans l'Encadré 2.

Fausse allégation de l'industrie des agrocarburants concernant la sécurité alimentaire :

Les co-produits des agrocarburants

L'industrie des agrocarburants affirme que ceux-ci contribuent à la sécurité alimentaire en se basant sur le fait que la production d'agrocarburants produit également des co-produits pouvant être utilisés comme aliments pour animaux. Les drêches de distillerie avec solubles (DDS) sont un co-produit dans la production d'éthanol à partir de maïs et de blé, et les farines d'oléagineux sont un co-produit de la production d'huile végétale.

Les DDS et les farines d'oléagineux sont utilisées comme aliments pour animaux à teneur moyenne en protéines. Les pays européens ont un déficit en protéines et doivent importer du soja, un aliment riche en protéines pour les animaux. L'utilisation de co-produits de production d'agrocarburants comme aliments protéiques pour les animaux pourrait donc réduire le déficit en protéines de l'Europe.

CULTURES VIVRIÈRES ET FOURRAGÈRES

=

PRODUIT AGROCARBURANT

+

CO-PRODUITS

OLÉAGINEUX) (p. ex., colza)

BIODIESEL

TOURTEAUX

MAÏS ET BLÉ

ÉTHANOL

DDS (drêches de distillerie avec solubles)

La production d'agrocarburants destinés à la consommation européenne nécessite 9,6 Mha de terres. En tenant compte de la production de co-produits, la consommation européenne d'agrocarburants nécessite encore 5,3 millions d'hectares de terres.

9.6 Mha

DE TERRES, UNE SUPERFICIE SUPÉRIEURE À CELLE DE L'IRLANDE



5.3 Mha

DE TERRES, UNE SUPERFICIE SUPÉRIEURE À CELLE DU DANEMARK



Cependant, même si la production d'agrocarburants génère ces co-produits, cela ne signifie pas que l'industrie des agrocarburants contribue à la sécurité alimentaire. Les modèles économiques servant au calcul de l'impact de la production d'agrocarburants sur la sécurité alimentaire tiennent déjà compte de la contribution des co-produits issus de la production d'agrocarburants. Ces modèles montrent que l'industrie des agrocarburants utilise beaucoup plus de cultures vivrières et fourragères qu'elle n'en restitue, ce qui se solde par un préjudice net pour la sécurité alimentaire⁶⁰. La production d'agrocarburants destinés

à la consommation européenne nécessite 9,6 Mha de terres, soit une superficie supérieure à celle de l'Irlande. Si l'on tient compte de la production de co-produits, l'empreinte de la consommation européenne d'agrocarburants est réduite à 5,3 Mha de terres, mais cela représente toujours une superficie supérieure à celle du Danemark.⁶¹

Les procédés de production d'agrocarburants ne créent pas de protéines supplémentaires. Cela signifie qu'au lieu de servir à produire des agrocarburants, les terres ou les cultures primaires pourraient être utilisées plus efficacement pour la consommation humaine.

POLITIQUES
EUROPÉENNES
SUR LES
AGROCARBURANTS :
ESSAYER DE FAIRE
RENTRE LE GÉNIE
DANS SA LAMPE

2.1

LES PREMIÈRES POLITIQUES DE L'UE EN MATIÈRE D'AGROCARBURANTS

L'UE a commencé à promouvoir l'utilisation des agrocarburants en 2003. Sa première politique dans ce domaine fixait alors un objectif non contraignant de 5,75 % d'incorporation d'agrocarburants dans le secteur des transports à l'horizon 2020, sans aucune considération de durabilité environnementale et sociale ni de respect des droits humains. En 2009, l'UE a modifié son approche en vue d'un objectif obligatoire de 10 % d'énergies renouvelables dans le secteur des transports à l'horizon 2020, avec la directive RED ⁶². Cette législation a introduit des critères de durabilité environnementale limités pour l'utilisation des agrocarburants. Il s'agissait alors d'empêcher un changement direct d'affectation des sols (la conversion des terres pour la production de matières premières destinées à la transformation en agrocarburants) en excluant les agrocarburants produits à partir de matières premières provenant de zones de biodiversité, telles que les forêts primaires ou les espaces naturels protégés, et de zones à fort stock de carbone, telles que les zones humides et les tourbières. Aucun critère de durabilité social ou lié à la sécurité alimentaire n'était inclus. La législation a uniquement introduit des obligations de déclaration auprès de la Commission européenne concernant l'impact de l'augmentation de la demande en agrocarburants sur la durabilité sociale, la disponibilité et les prix des denrées alimentaires, sans aucune obligation significative en matière de suivi⁶³.

De 2009 à 2020, l'utilisation des agrocarburants a été encouragée par un objectif contraignant de 6 % de réduction de l'intensité des gaz à effet de serre des carburants à l'horizon 2020, fixé dans la directive sur la qualité des carburants (DQC). Ces deux politiques ont incité tous les États membres à fixer des objectifs nationaux en matière d'agrocarburants et à introduire un large éventail de soutiens financiers pour leur production et leur utilisation.

Cela a engendré une forte consommation d'agrocarburants obtenus principalement à partir de cultures vivrières et fourragères. Globalement, les agrocarburants restent de loin la principale source d'énergie renouvelable dans les transports en Europe, avec une part de 90 % en 2021. Entre 2013 et 2021, la consommation européenne d'agrocarburants a augmenté de 39 % et continue sur sa lancée. En 2011, la part des agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères représentait plus de 90 % de tous les agrocarburants utilisés. Aujourd'hui, cette part est tombée à 60 %, mais du fait de l'augmentation de la consommation mondiale de carburant, le volume net est similaire à celui de 2011⁶⁴. Dans le même temps, ces politiques de l'UE en matière d'agrocarburants ne permettent pas de tenir les promesses de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports (voir Encadré 3).

Les politiques européennes ont créé et entretiennent un complexe industriel des agrocarburants uniquement axé sur le profit et jouissant d'un pouvoir écrasant au sein du système alimentaire. Une étude menée par Oxfam en 2016 a révélé que l'industrie des agrocarburants (producteurs, producteurs de matières premières, négociants en matières premières, transformateurs et fournisseurs de technologies) avait dépensé entre 14,5 et 19,5 millions d'euros et engagé 399 lobbyistes pour influencer les politiques de l'UE en 2015⁶⁵. Aujourd'hui, l'industrie des agrocarburants conserve un pouvoir politique disproportionné dans les discussions sur les agrocarburants. Le lobby des agrocarburants ne cesse d'affirmer que son existence soutient la sécurité alimentaire, cherchant à affaiblir par tous les moyens la réforme des politiques sur les agrocarburants, tant au niveau européen que national⁶⁶. Cela témoigne de l'influence considérable exercée par l'industrie des agrocarburants sur les politiques européennes en matière d'agrocarburants dans le seul but de préserver ses profits croissants.

Les agrocarburants réduisent-ils réellement les émissions de gaz à effet de serre?

Depuis le début, les politiques de l'UE en matière de biocarburants ont mal pris en compte les émissions de GES des biocarburants.

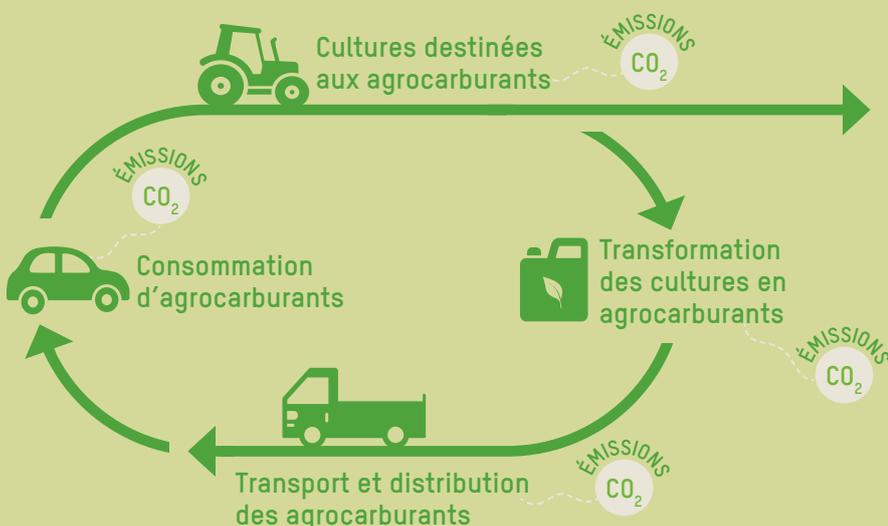
Dès le début, les politiques de l'UE en matière d'agrocarburants ont mésestimé les émissions de GES des agrocarburants. La demande accrue de cultures pour produire des agrocarburants provoque des changements indirects d'affectation des sols (CIAS), contribuant à l'extension de l'agriculture sur de nouvelles terres, avec pour conséquences la déforestation et la libération de carbone jusqu'alors stocké dans les sols. Les règles de calcul des émissions de l'UE ne tiennent pas suffisamment compte des CIAS et sous-estiment donc largement les émissions imputables aux agrocarburants. En 2015, la Commission européenne a reconnu que les émissions émanant du CIAS associé aux agrocarburants issus des cultures pourraient totalement annuler les économies d'émissions de GES de ces carburants. En 2023, la Cour des comptes européenne a publié un rapport dans lequel elle se dit préoccupée par la surestimation systématique des avantages environnementaux et des réductions d'émissions de GES des agrocarburants par l'UE⁶⁷.

Plusieurs études ont démontré qu'en tenant compte des émissions dues aux changements indirects d'affectation des sols, le biodiesel produit à partir d'huiles végétales, comme l'huile de palme, de soja ou de colza, émet plus encore de GES que les combustibles fossiles⁶⁸. En 2022, on estime que le biodiesel a été à l'origine de 17 % d'émissions de plus que celles imputables au diesel fossile, alors même qu'il était présenté comme une solution climatique⁶⁹.

La combinaison d'une comptabilisation incorrecte des émissions de GES et de l'absence d'un cadre de durabilité socio-environnementale adéquat a aggravé le coût social et environnemental mondial de la demande croissante d'agrocarburants non durables en Europe, notamment ses effets négatifs sur la sécurité alimentaire.

Pourquoi le changement indirect d'affectation des sols est important

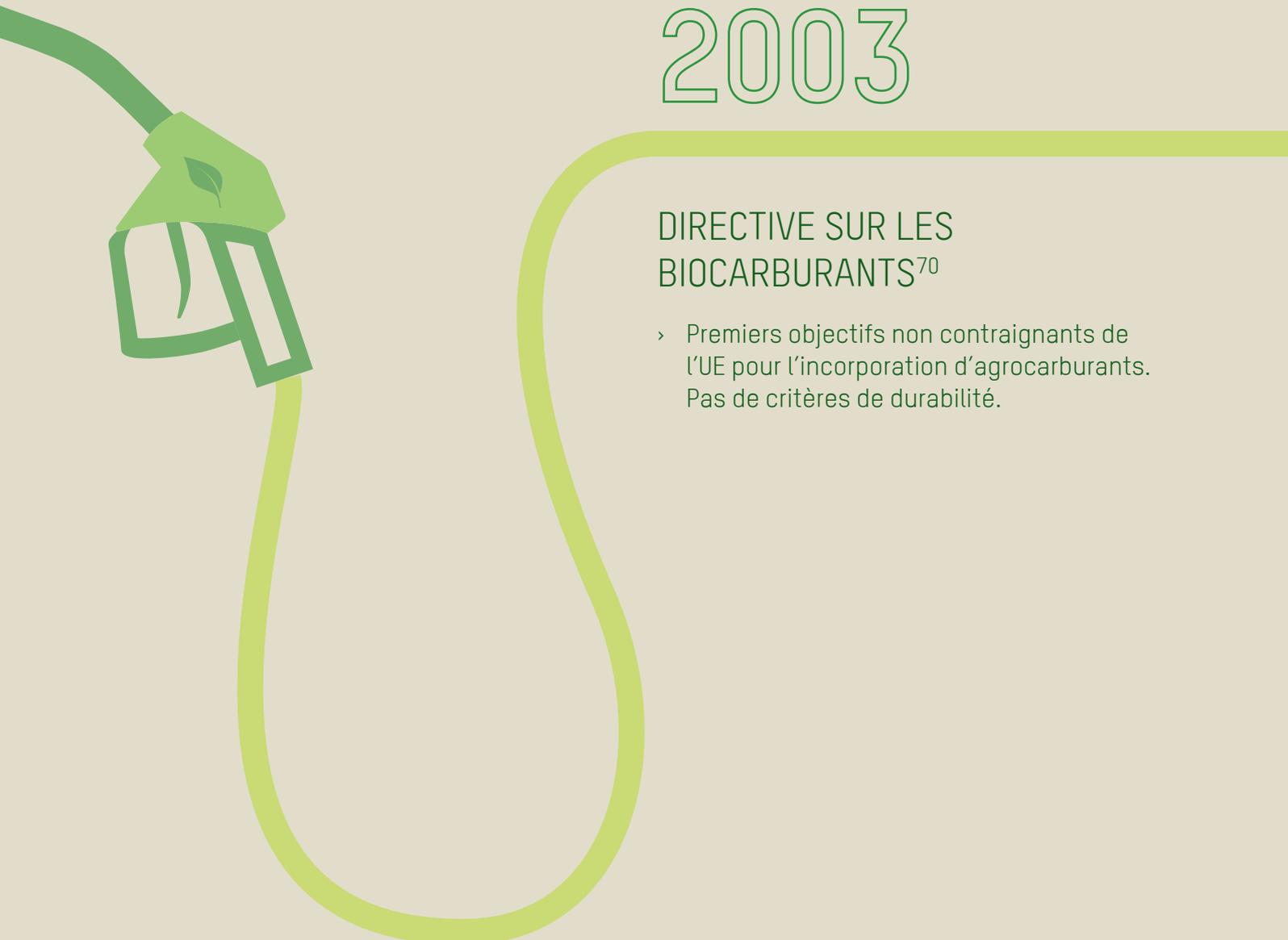
PRIS EN COMPTE



NON PRIS EN COMPTE



PRINCIPALES ÉVOLUTIONS DE LA LÉGISLATION DE L'UE SUR LES BIOCARBURANTS



2003

DIRECTIVE SUR LES BIOCARBURANTS⁷⁰

- › Premiers objectifs non contraignants de l'UE pour l'incorporation d'agrocarburants. Pas de critères de durabilité.

2009

2015

RÉVISION DE LA DIRECTIVE SUR LA QUALITÉ DES CARBURANTS (DQC)⁷¹

- › Règlement sur la performance environnementale des carburants utilisés dans les transports, y compris les agrocarburants.
- › Objectif obligatoire de 6 % de réduction de l'intensité des émissions de GES des combustibles d'ici 2020.

DIRECTIVE SUR LES ÉNERGIES RENOUVELABLES I (RED I)⁷²

- › Objectif global de 20 % d'énergies renouvelables à l'horizon 2020.
- › Premier objectif contraignant en matière d'énergies renouvelables pour le secteur des transports : 10 % à l'horizon 2020.
- › Introduction de critères de durabilité limités pour les agrocarburants.
- › Aucun critère pour tenir compte des risques élevés en matière de CIAS.
- › Aucune considération des impacts des agrocarburants sur la sécurité alimentaire.

DIRECTIVE RELATIVE AU CIAS (MODIFIANT LES DIRECTIVES RED I ET DQC)⁷³

- › Introduction d'un plafond de 7 % pour les cultures vivrières, fourragères et énergétiques.
- › Pas de comptabilisation ni de critères en matière de CIAS introduits de manière exhaustive.
- › Objectifs non contraignants et double comptabilisation pour les agrocarburants avancés.

2018

2019

DIRECTIVE SUR LES ÉNERGIES RENEUVELABLES II (RED II)⁷⁴

- › Objectif global de 32 % d'énergies renouvelables à l'horizon 2030.
- › Objectif de 14 % d'énergies renouvelables dans le secteur des transports à l'horizon 2030.
- › Plafond pour les cultures vivrières et fourragères aux niveaux de consommation de 2020 (avec un maximum de 7 %)
- › Pas de critères de durabilité supplémentaires pour les agrocarburants.
- › 3,5 % d'agrocarburants avancés en 2030.
- › Abandon progressif des agrocarburants à risque élevé de CIAS.

RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ SUR LES MATIÈRES PREMIÈRES PRÉSENTANT UN RISQUE ÉLEVÉ D'INDUIRE DES CHANGEMENTS INDIRECTS DANS L'AFFECTATION DES SOLS⁷⁵

- › Définition de critères pour déterminer les matières premières à risque élevé de CIAS.
- › Règles de certification pour les agrocarburants à faible risque de CIAS.

2023

FUELEU MARITIME⁷⁶

- › Définition d'un objectif de réduction de l'intensité des émissions de GES pour le secteur maritime.
- › Règles relatives à l'utilisation des agrocarburants dans le secteur maritime.
- › Exclusion de l'utilisation d'agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères.

REFUELEU AVIATION⁷⁷

- › Harmonisation des règles relatives aux carburants d'aviation durables (CAD).
- › Définition de parts minimales de CAD.
- › Exclusion de l'utilisation d'agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères.

DIRECTIVE SUR LES ÉNERGIES RENOUVELABLES III (RED III)⁷⁸

- › Objectif global de 42,5 % d'énergies renouvelables à l'horizon 2030.
- › Objectif pour le secteur des transports, objectif de 29 % d'énergies renouvelables ou objectif de 14,5 % de réduction de l'intensité des GES à l'horizon 2030.
- › Les agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères restent plafonnés et facultatifs.
- › Pas de critères de durabilité supplémentaires pour les agrocarburants.
- › Objectif actualisé pour les agrocarburants avancés.

ESSAYER DE FAIRE RENTRER LE GÉNIE DANS SA LAMPE : POLITIQUES DE L'UE SUR LES AGROCARBURANTS DEPUIS 2015

Alors que la Commission européenne aurait pu prévoir l'énorme augmentation de la demande de cultures vivrières et fourragères pour les agrocarburants en 2003 et les années suivantes, elle n'a délibérément pas tenu compte des changements indirects d'affectation des sols ni de la sécurité alimentaire dans ses politiques initiales en matière d'agrocarburants⁷⁹. Comme l'a déclaré la FAO en 2008, cela a eu d'énormes répercussions sur toutes les dimensions de la sécurité alimentaire⁸⁰.

À la lumière du corpus de données probantes de plus en plus étoffé, la Commission européenne a cherché à atténuer les impacts négatifs de ses politiques en matière d'agrocarburants sur le climat dans les itérations politiques ultérieures (voir Graphique 3) en réduisant la part des agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères. La Commission ne s'est en revanche pas attaquée directement à l'impact sur la sécurité alimentaire.

2.2.1.

Mesures prises par l'UE pour commencer à remédier aux effets des changements indirects d'affectation des sols

En 2015, dans la directive dite CIAS (changement indirect d'affectation des sols)⁸¹, l'UE a modifié la directive RED et la directive DQC dans le but d'atténuer les impacts des agrocarburants issus des cultures, y compris les émissions de GES découlant du CIAS. À l'époque, les agrocarburants issus des cultures constituaient la quasi-totalité de la production d'agrocarburants.

La Commission européenne a reconnu que les émissions émanant du CIAS dû aux agrocarburants issus des cultures pourraient totalement annuler les économies d'émissions de GES réalisées par les agrocarburants. Afin de limiter les impacts du CIAS dû aux agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères, la Commission européenne a plafonné l'utilisation de cultures vivrières, fourragères et énergétiques dans chaque État membre à 7 % de toute l'énergie utilisée dans les transports à l'horizon 2020. Elle a également exigé des États membres et de la Commission européenne qu'ils déclarent les estimations d'émissions émanant du CIAS dû aux agrocarburants, sans toutefois modifier en conséquence les règles de calcul des réductions d'émissions de GES⁸². En 2018, dans la deuxième version de la directive RED, la Commission a rendu facultative l'utilisation des cultures vivrières et fourragères⁸³ et a actualisé le plafond. Les cultures énergétiques n'étaient plus incluses dans le plafond, et les cultures vivrières et fourragères ont été plafonnées dans chaque État membre à leurs niveaux de consommation de 2020⁸⁴.

Quatre ans plus tard, la Commission européenne a décidé de fixer un seuil pour l'utilisation de matières premières qui entraînent une expansion de plus de 10 % des matières premières sur des terres à fort stock de carbone par le biais du Règlement délégué 2019/807 sur les matières premières présentant un risque élevé d'induire des changements indirects dans l'affectation des sols⁸⁵. En réalité, en raison du seuil choisi, cela n'a conduit qu'à la proposition d'abandonner progressivement l'huile de palme à l'horizon 2030, alors que le soja est également une matière première présentant des risques élevés de CIAS⁸⁶. En outre, ce Règlement délégué ne traite pas réellement du CIAS. Si les émissions émanant du CIAS étaient prises en compte, la plupart des cultures vivrières, y compris celles cultivées en Europe comme le colza ou le blé, seraient exclues car elles émettent plus de GES que les combustibles fossiles ou ne permettent pas de réaliser les économies de GES requises.

2.2.2.

De frileuses tentatives pour réduire les impacts sur la sécurité alimentaire

La limite européenne de 7% pour les agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères, introduite en 2015, était avant tout une mesure visant à limiter les effets des CIAS dus aux agrocarburants, mais elle a également le potentiel de préserver la sécurité alimentaire⁸⁷. Bien que les taux de croissance des agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères aient pu être réduits, chaque pays de l'UE utilisait déjà moins de 7 % de sa consommation totale d'énergie dans les transports en 2020, si bien que ce prétendu plafonnement permettait en fait toujours une augmentation de la consommation de ces agrocarburants néfastes. Pour atténuer plus efficacement les impacts sur la sécurité alimentaire, les pays devraient complètement abandonner l'utilisation des cultures vivrières et fourragères et d'autres agrocarburants qui utilisent les terres.

Au cours des deux dernières décennies, les responsables de l'élaboration des politiques de l'UE ont manqué l'occasion d'inclure dans les critères de durabilité des critères pour préserver la sécurité alimentaire et les droits humains. La politique de l'UE ne permet pas aux États membres d'ajouter des critères de durabilité plus ambitieux pour les agrocarburants dans leur législation nationale, ce qui suscite la controverse⁸⁸.

Bien que la directive RED II actualisée de 2018 reconnaisse l'impact des agrocarburants sur la sécurité alimentaire, elle exige seulement de la Commission qu'elle déclare les effets de l'utilisation des agrocarburants sur l'évolution des prix des produits de base et sur la sécurité alimentaire, sans obligation de prendre des mesures à la lumière des conclusions.

2.2.3.

Incitations en faveur des agrocarburants avancés et issus de déchets

En 2015, l'UE a enfin commencé à reconnaître les effets négatifs des agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères. Elle n'a pas pour autant abandonné progressivement ces agrocarburants, mais a plutôt essayé d'inciter une transition vers des agrocarburants avancés et issus de déchets. Pour ce faire, elle fixe des objectifs spécifiques et applique une double comptabilisation à l'utilisation d'agrocarburants avancés et issus de déchets pour atteindre ses objectifs en matière d'énergies renouvelables⁸⁹. La Commission européenne dresse la liste des agrocarburants avancés et issus de déchets à l'Annexe IX de la directive RED. Elle a récemment modifié cette liste et y a ajouté plusieurs matières premières⁹⁰.

Comme expliqué dans l'Encadré 4, l'adoption d'agrocarburants avancés et issus de déchets s'est accompagnée de nouveaux défis pour la sécurité alimentaire. Dans sa tentative de transition vers les agrocarburants produits à partir de cultures non vivrières et non fourragères, l'UE a omis d'ajouter des critères de durabilité supplémentaires qui auraient pu éviter de nouveaux risques pour la sécurité alimentaire liés aux agrocarburants avancés et issus de déchets.



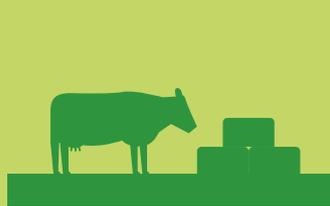
L'UE définit les agrocarburants produits à partir des matières premières énumérées à l'Annexe IX, Partie A, de la directive RED comme étant avancés et les matières premières énumérées à la Partie B comme étant issues de déchets⁹¹. En théorie, les agrocarburants avancés et issus de déchets sont fabriqués à partir de matières non alimentaires et non fourragères, mais ils ont leurs propres conséquences négatives directes et indirectes sur la sécurité alimentaire.

Agrocarburants avancés et issus de déchets et nouveaux risques pour la sécurité alimentaire



CONCURRENCE SUR LES TERRES ET LES RESSOURCES

La plupart des agrocarburants étiquetés comme avancés sont d'origine terrestre, à l'image des cultures énergétiques. La culture de ces matières premières peut concurrencer des terres agricoles qui pourraient autrement être utilisées pour la production de cultures vivrières et fourragères, ou des ressources telles que l'eau et les engrais. Alors que l'UE soutient que ces agrocarburants avancés peuvent être cultivés sur des « terres marginales » qui ne se prêtent pas à la culture vivrière ou fourragère, il n'existe actuellement aucune définition fiable des terres marginales, ce qui crée une énorme faille⁹².



UTILISATIONS CONCURRENTES DES MATIÈRES PREMIÈRES

Plusieurs matières premières figurant sur la liste des agrocarburants avancés et issus de déchets sont également utilisées par d'autres industries et sont disponibles en quantité limitée, à l'instar de la bagasse, un résidu de canne à sucre utilisé dans plusieurs industries, ou de la graisse animale utilisée dans l'industrie des aliments pour animaux de compagnie⁹³. Leur utilisation pour la production d'agrocarburants risque d'entraîner le remplacement de ces matières premières dans d'autres industries par des cultures vivrières ou fourragères ou de fausser le marché de ces cultures en raison de l'augmentation de la demande.



CHANGEMENT DES PRATIQUES AGRICOLES

La culture de matières premières pour les agrocarburants avancés peut influencer le choix des cultures et les pratiques agricoles, telles que les monocultures à grande échelle et l'utilisation d'intrants synthétiques et de biocides. Ce changement peut affecter la diversité des cultures, la fertilité des sols, la biodiversité et la résilience agricole, et avoir un impact sur la productivité et la durabilité à long terme des systèmes de production alimentaire. L'utilisation de résidus agricoles tels que la paille et les tiges pour les agrocarburants avancés pourrait encourager les agriculteurs et agricultrices à utiliser les résidus comme matières premières pour la production d'agrocarburants plutôt que pour la conservation et la santé des sols.



FRAUDE ET FAILLES

La liste des agrocarburants avancés et issus de déchets dressée par l'UE rassemble pêle-mêle matières premières individuelles et groupes de matières premières aux définitions souvent évasives et sans garantie solide en termes de durabilité. Cela accroît le risque de fraude ou de failles voyant des cultures vivrières et fourragères utilisées à tort sous la bannière des agrocarburants avancés. Les nombreux cas présumés de fraude dans l'utilisation d'huiles de cuisson usagées en sont un bon exemple. En 2022, 80 % du biodiesel issu d'huiles de cuisson usagées consommé par l'UE était importé de pays tiers. Il a été découvert plusieurs cas où des huiles de cuisson usagées certifiées étaient en réalité mélangées à des huiles végétales brutes⁹⁴.

2.3

POLITIQUE DE L'UE EN MATIÈRE D'AGROCAR- BURANTS DEPUIS 2023

Dans le cadre du paquet « Fit for 55 »⁹⁵, l'UE a élaboré la troisième version de la directive sur les énergies renouvelables (RED III) en 2023⁹⁶ et a mis à jour les politiques de durabilité pour les secteurs de l'aviation et du transport maritime⁹⁷. La Commission européenne a exclu l'utilisation d'agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères dans le secteur de l'aviation et du transport maritime après avoir reconnu leurs effets néfastes. Pour autant, les agrocarburants restent un élément central des politiques climatiques de l'UE pour le secteur des transports (Encadré 5).

La directive RED III prévoit peu d'efforts supplémentaires par rapport à RED II pour protéger la sécurité alimentaire dans ses politiques en matière d'agrocarburants. Les États membres sont toujours autorisés à comptabiliser les agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères dans leur objectif en matière d'énergies renouvelables pour les transports, et la limite maximale de 7 % pour l'utilisation de cultures vivrières et fourragères n'a pas été abaissée. L'augmentation actuelle de la consommation d'énergie dans les transports pourrait signifier que les États membres utilisent davantage de cultures vivrières et fourragères en quantités absolues.

La Commission européenne est en train de réviser le Règlement délégué sur les matières premières présentant un risque élevé d'induire des changements indirects dans l'affectation des sols⁹⁸, ce qui offre une occasion d'exclure l'une des cultures vivrières les plus dommageables : le soja. Pourtant, bien que cela constituerait un progrès, à défaut de limitation plus stricte de l'utilisation globale des agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères, les cultures de soja exclues seraient très probablement remplacées par d'autres cultures.

L'UE a également maintenu ses incitations en faveur des agrocarburants avancés en relevant à 3,5 % l'objectif pour les agrocarburants avancés. Mais son incapacité persistante à mettre en place des garanties solides en matière de durabilité et de sécurité alimentaire concernant les agrocarburants avancés signifie que ceux-ci peuvent toujours engendrer (par inadvertance ou via une faille exploitée par l'industrie) une pression accrue sur les cultures vivrières et fourragères.

L'Annexe 2 met en évidence les éléments clés des politiques de l'UE en matière d'agrocarburants et donne un aperçu des considérations relatives à la sécurité alimentaire.



Des politiques incohérentes de l'UE en matière d'agrocarburants selon les différents secteurs des transports

Dans ses politiques maritimes et aériennes, l'UE reconnaît les problèmes de sécurité alimentaire liés à l'utilisation des agrocarburants. L'UE n'autorise pas la comptabilisation des agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères dans les objectifs climatiques des secteurs maritime et aérien.

L'UE va plus loin dans le domaine de l'aviation, en excluant l'utilisation de matières dérivées du palmier et du soja et de cultures intermédiaires, ainsi que l'utilisation d'agrocarburants plafonnés obtenus à partir de matières figurant sur la liste de l'Annexe IX de la directive RED⁹⁹. La directive RED devrait être mise à jour pour être cohérente et refléter les protections en matière de sécurité alimentaire dans la législation aéronautique et maritime et exclure immédiatement l'utilisation d'agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères dans tous les secteurs.

L'industrie des agrocarburants fait tout pour empêcher que ne soit renforcée la protection de la sécurité alimentaire dans les politiques de l'UE en matière d'agrocarburants. Elle a engagé une procédure judiciaire contre l'UE pour contester l'exclusion des agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères dans les secteurs aérien et maritime de l'UE, arguant que la sécurité alimentaire ne devrait pas faire l'objet d'une protection dans les politiques en matière d'agrocarburants dans ces secteurs, car cela ne s'inscrit pas dans la directive RED¹⁰⁰.



ACTION NATIONALE POUR CORRIGER LES POLITIQUES SUR LES AGROCARBURANTS

3.1

Protéger la sécurité
alimentaire en appliquant
la directive RED

3.2

Les États membres
prétendent abandonner
les cultures vivrières
et fourragères

3.3

France

3.1

PROTÉGER LA SÉCURITÉ ALIMENTAIRE EN APPLIQUANT LA DIRECTIVE RED

Les États membres ont jusqu'à mai 2025 pour transposer la directive RED révisée (RED III) dans leur législation nationale. Maintenant que les objectifs en matière d'énergies renouvelables, en particulier pour le secteur des transports, ont été revus à la hausse, il est plus urgent que jamais de voir les États membres faire tout leur possible pour mettre un terme à l'utilisation des bioénergies non durables dans leur mix énergétique. L'Annexe 3 contient des recommandations spécifiques à l'intention des États membres. Les pays de l'UE doivent axer leurs efforts sur les trois aspects suivants :



ABANDONNER PROGRESSIVEMENT LES AGROCARBURANTS OBTENUS À PARTIR DE CULTURES VIVRIÈRES ET FOURRAGÈRES

Les États membres devraient commencer sans plus attendre l'abandon progressif de l'utilisation de tous les agrocarburants obtenus à partir de cultures vivrières et fourragères. Pour cela, ils peuvent fixer le plafond des agrocarburants obtenus à partir de cultures vivrières et fourragères à 0 % le plus tôt possible, et au plus tard d'ici 2030.

Les États membres peuvent prendre les devants tandis que la Commission européenne tarde à réviser le Règlement délégué sur les matières premières présentant un risque élevé d'induire des changements indirects dans l'affectation des sols. La France, la Belgique, les Pays-Bas et le Danemark ont déjà décidé d'abandonner progressivement les agrocarburants à base de soja et d'huile de palme. Les autres États membres doivent faire de même et supprimer immédiatement les aides accordées à ces cultures dommageables. Ce faisant, les pays doivent toutefois se garder de remplacer les parts de marché des agrocarburants exclus par d'autres cultures vivrières et fourragères¹⁰¹.

LIMITER L'UTILISATION D'AGROCARBURANTS AVANCÉS ET ISSUS DE DÉCHETS NON DURABLES

Les États membres ne doivent comptabiliser les agrocarburants avancés et les agrocarburants issus de déchets dans leur objectif en matière d'énergies renouvelables pour le secteur des transports qu'après avoir effectué une analyse d'impact solide, indépendante et approfondie. Les États membres doivent évaluer les agrocarburants avancés et issus de déchets qu'ils soutiennent sur la base des principes de durabilité, de hiérarchie des déchets et d'utilisation en cascade, ainsi que d'un partage équitable de l'utilisation des ressources mondiales.

Maintenant que la Commission européenne a officialisé la nouvelle liste des agrocarburants avancés et issus de déchets¹⁰², les États membres doivent interdire l'utilisation de cultures intermédiaires et de cultures issues de terres dégradées. Les États membres doivent également mener leurs propres études d'impact sur toutes les matières premières énumérées à l'Annexe IX de la directive RED afin d'évaluer leurs répercussions négatives sur la sécurité alimentaire, si la Commission ne fait pas preuve de diligence raisonnable¹⁰³.

RENFORCER LES CRITÈRES DE DURABILITÉ, LA PROTECTION DES DROITS HUMAINS ET LE REPORTING

Les critères de durabilité actuels ne permettent pas d'appréhender et de résoudre les problèmes sociaux et environnementaux liés à l'utilisation des agrocarburants. Les États membres doivent utiliser l'espace législatif créé par la directive RED III pour renforcer la durabilité et les considérations relatives aux droits humains. La directive RED est controversée, en cela qu'elle ne permet pas aux États membres d'ajouter des critères de durabilité pour les agrocarburants¹⁰⁴, mais ceux-ci peuvent renforcer les considérations environnementales, sociales et relatives aux droits humains en les ajoutant aux exigences en matière de suivi et de reporting¹⁰⁵, notamment les règles de redevabilité pertinentes pour les émissions émanant du CIAS provenant des agrocarburants.

La directive RED III est censée compléter la directive européenne sur le devoir de vigilance des entreprises en matière de durabilité (CS3D), mais cela doit se traduire par des critères de mise en œuvre spécifiques dans la directive RED¹⁰⁶. En outre, la CS3D couvre une infime partie des plus grandes entreprises (moins de 0,05 %) et épargne donc la majeure partie du marché des agrocarburants¹⁰⁷.

3.2

LES ÉTATS MEMBRES PRÉTENDENT ABANDONNER LES CULTURES VIVRIÈRES ET FOURRAGÈRES

Les sections suivantes décrivent les politiques et les plans de la France, de la Belgique, des Pays-Bas et de l'Allemagne en matière d'agrocarburants, notamment leurs règles pour l'utilisation des cultures vivrières et fourragères, leurs actions déployées pour protéger la sécurité alimentaire dans leurs politiques sur les agrocarburants, ainsi que les mesures que ces pays pourraient prendre pour veiller à abandonner progressivement tous les agrocarburants qui ont un impact négatif sur la sécurité alimentaire. Nous avons choisi ces pays en raison des grandes quantités d'agrocarburants consommés, de leur rôle stratégique dans la production et le transport d'agrocarburants et de leur poids dans l'élaboration des politiques de l'UE. Ces quatre pays utilisent encore de grandes quantités de cultures vivrières et fourragères pour leur consommation d'agrocarburants (voir le Tableau 1 et le Tableau 2).

TABLEAU 1.

Aperçu des agrocarburants issus de cultures vivrières et fourragères dans quatre pays de l'UE

PART DES CULTURES VIVRIÈRES ET FOURRAGÈRES DANS LE MIX DES AGROCARBURANTS EN 2021 (%)^a

AGROCARBURANTS PROVENANT DE DENRÉES ALIMENTAIRES EN 2021 (MILLIONS DE LITRES)

TROIS PRINCIPALES MATIÈRES PREMIÈRES UTILISÉES POUR LA CONSOMMATION D'AGROCARBURANTS EN 2021 (TONNES)^b

FRANCE

88.5%

3508^c

HUILE DE COLZA
BETTERAVE SUCRIÈRE
MAÏS

BELGIQUE

76.3%

794

CANNE À SUCRE
BLÉ
HUILE DE SOJA

PAYS-BAS

19.8%

246

MAÏS
CANNE À SUCRE
BLÉ

ALLEMAGNE

71.7%

3433

MAÏS
CANNE À SUCRE
HUILE DE PALME

Notes : ^a Calculs des auteur·es d'après Eurostat (2021)¹⁰⁸; ^b Quantités de matières premières estimées à partir de la consommation d'agrocarburants sur la base des rendements standard Biograce d'après le Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (2021), le Ministère de la Transition écologique (2021), l'Autorité néerlandaise sur les émissions (2022) et le SPF Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement (2022)¹⁰⁹; ^c Les niveaux de 2020 sont utilisés pour la France.

TABLEAU 2.

Aperçu des objectifs en matière d'agrocarburants dans quatre pays de l'UE (février 2024)

SECTEUR DES TRANSPORTS -
OBJECTIF 2030

FRANCE 

BELGIQUE 

ÉNERGIES RENOUVELABLES -
OBJECTIF 2030 (%)

15

13.9

INTENSITÉ DES GES -
OBJECTIF 2030 (%)

-

-

CULTURES VIVRIÈRES ET
FOURRAGÈRES (PLAFOND EN
% D'ICI 2030

7

2.5 Biodiesel

4.5 Bioéthanol

EXCLUSIONS DE
CULTURES

HUILE DE PALME
ET SOJA

(distillat d'acides gras de palme,
sous-produit de l'huile de palme)

HUILE DE PALME
ET SOJA

AGROCARBURANTS AVANCÉS
ÉNUMÉRÉS À L'ANNEXE IX,
PARTIE A (% MIN. D'ICI 2030)^a

3.5

4.2

ANNEXE IX, PARTIE B
(PLAFOND EN % D'ICI 2030)^b

0.9 Bioethanol

1.1 Bioéthanol

2

(plafond de 1 % pour les graisses
animales de catégorie 3)

PAYS-BAS 

ALLEMAGNE 

28

-

-

25

1.4

4.4

HUILE DE PALME
ET SOJA

(distillat d'acides gras de palme,
sous-produit de l'huile de palme)

HUILE DE PALME
ET SOJA

7

3.5

10^C

1.9

Notes: ^aLe pourcentage pour les agrocarburants avancés est indiqué après double comptabilisation. ^bL'Annexe IX, Partie B, énumère les agrocarburants issus de déchets qui peuvent être mis au point à l'aide de technologies éprouvées qui sont comptabilisées deux fois, mais plafonnées à 1,7 %, avec la possibilité pour les États membres de relever le plafond après en avoir fait la demande à la Commission européenne (RED III, Article 27.1(d)). ^cLe plafond de 10 % concerne les objectifs pays; pour l'UE, les Pays-Bas comptabilisent 1,7 % uniquement¹¹⁰.

3.3 FRANCE



Le gouvernement français encourage et soutient l'utilisation des agrocarburants depuis les années 2000¹¹¹. Il met chaque année à jour les objectifs d'incorporation pour les fournisseurs d'essence, de diesel et de kérosène, qui peuvent être atteints en utilisant des agrocarburants, de l'électricité renouvelable et des carburants renouvelables d'origine non biologique. Dans les faits, les objectifs d'incorporation sont presque exclusivement atteints avec les agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères¹¹².

Le gouvernement encourage les fournisseurs de carburant à atteindre ces objectifs en accordant une exonération fiscale complète lorsque les fournisseurs les atteignent ou les dépassent¹¹³. En France, la Cour des comptes a publié un rapport accablant sur le traitement fiscal des agrocarburants, concluant que seule l'agro-industrie bénéficie de ces mesures alors que les consommateurs et les consommatrices en supportent les coûts et que les avantages environnementaux sont limités¹¹⁴.

La France utilise actuellement de petites quantités d'agrocarburants avancés et issus de déchets, mais le gouvernement français tente de promouvoir le développement des agrocarburants avancés. Il souhaite utiliser les agrocarburants avancés et issus de déchets principalement dans l'aviation et le transport maritime, car l'énergie électrique reste difficile à exploiter dans ces secteurs¹¹⁵.

86%

d'agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères

7% MAX

d'agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères dans le total de l'énergie utilisée dans les transports

OBJECTIF EN MATIÈRE D'AGROCARBURANTS AVANCÉS

1% > 2025

3.5% > 2030

REPLACEMENT DES CARBURANTS FOSSILES PAR DES AGROCARBURANTS DANS LE SECTEUR DE L'AVIATION

2%

> 2025

5%

> 2030

€ 200M

Objectifs en matière d'agrocarburants pour le secteur de l'aviation

Plan de 200 millions d'investissement pour développer les carburants d'aviation durables

3.3.1.

Utilisation de grandes quantités de cultures vivrières et fourragères pour les agrocarburants

La France est le plus gros consommateur d'agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères en Europe¹¹⁶. Avec 86 % d'agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères en 2021, le pays affiche l'une des plus grandes parts de ce type d'agrocarburants de tous les États membres dans son mix d'agrocarburants. En France, le plafond d'utilisation des agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères est fixé à 7 %, et le gouvernement n'a pas l'intention d'abaisser ce plafond¹¹⁷. Les agrocarburants obtenus à partir d'huile de palme, d'huile de soja et de distillat d'acides gras de palme sont exclus de l'exonération fiscale, ce qui a un effet dissuasif¹¹⁸.

3.3.2.

Lente évolution vers des agrocarburants avancés pour l'aviation

Le gouvernement français a défini des objectifs pour l'utilisation d'agrocarburants avancés à raison de 1 % en 2025 et de 3,5 % en 2030 (après double comptabilisation) de la consommation totale d'énergie dans le secteur des transports¹¹⁹. Un plafond strict a également été établi pour l'utilisation des huiles de cuisson usagées et de graisses animales des catégories 1 et 2¹²⁰.

Les politiques françaises en matière d'agrocarburants sont fortement axées sur le développement d'agrocarburants comme kérosène.

Le secteur de l'aviation a un tel poids en France que le président de la République française a annoncé en 2023 un plan d'investissement de 200 millions d'euros pour développer des carburants d'aviation durables¹²¹. Le gouvernement français s'est fixé des objectifs de 2 % en 2025, 5 % en 2030 et 50 % en 2050 concernant le remplacement des combustibles fossiles par des agrocarburants dans le secteur de l'aviation. L'utilisation d'agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères n'étant pas autorisée dans l'aviation, ces objectifs s'accompagneront d'une adoption massive d'agrocarburants avancés (énumérés à l'Annexe IX, Partie A de la directive RED)¹²².

3.3.3.

La durabilité dans son acception la plus restreinte

Pour que les fournisseurs de carburant puissent bénéficier de l'exonération fiscale, les agrocarburants utilisés doivent satisfaire aux critères de durabilité énoncés dans la directive RED¹²³. Le gouvernement français ne suit aucune autre considération en matière de durabilité. Dans sa feuille de route pour le déploiement des biocarburants aéronautiques durables, le gouvernement mentionne la nécessité de respecter des critères de durabilité socio-économique parallèlement aux critères environnementaux, sans toutefois fournir le moindre détail sur ces critères et sans les mentionner dans la législation française relative aux agrocarburants¹²⁴. Il n'est pas non plus fait la moindre référence à la disponibilité ou à la répartition équitable des ressources nécessaires pour faire face à la forte augmentation prévue des carburants d'aviation durables.

3.4 BELGIQUE



Avec 76 % en volume en 2021, les agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères représentent de loin la part la plus importante de tous les agrocarburants utilisés en Belgique. Entre 2021 et 2023, la Belgique a fixé des limites plus strictes concernant l'utilisation d'agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères pour remédier à cette tendance. La nouvelle législation a fixé un plafond pour les agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères tout en encourageant l'adoption de certains agrocarburants avancés ainsi que d'autres sources d'énergie renouvelables pour le secteur des transports, comme l'électricité renouvelable et l'hydrogène vert¹²⁵.

76%

d'agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères

PLAFONNEMENT DES CULTURES VIVRIÈRES ET FOURRAGÈRES

2.5% MAX
BODIESEL

4.5% MAX
BIOÉTHANOL

Issu d'agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères dans le total de l'énergie utilisée dans les transports

OBJECTIF EN MATIÈRE D'AGROCARBURANTS AVANCÉS

1.1% > 2025

4.2% > 2030



Inclusion de considérations en matière de droits humains et de questions de genre

3.4.1.

Abaissement du plafond des cultures vivrières et fourragères pour les agrocarburants

La Belgique a été l'un des premiers pays à limiter davantage l'utilisation des agrocarburants issus de cultures vivrières et fourragères dans le mix énergétique renouvelable pour les transports de 2025 à 2030¹²⁶ via la transposition nationale de la directive RED II en 2030¹²⁷.

Bien qu'il ne s'agisse pas d'un abandon complet, le gouvernement belge a envoyé un signal fort concernant les problèmes liés aux agrocarburants issus de cultures vivrières et fourragères et a rompu avec sa position précédente. En effet, jusqu'en 2023, la Belgique avait fait pression en faveur d'une intensification du recours aux agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères. Le gouvernement met désormais en avant leurs limites en termes de réduction des émissions de GES et les avantages environnementaux restreints, ainsi que les violations des droits humains, notamment en matière de sécurité alimentaire¹²⁸.

Pour mettre en œuvre cette politique, le gouvernement belge a mis en place un système complexe pour l'utilisation des agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères, avec des parts minimales et maximales pour le biodiesel et le bioéthanol. Des limites ont été progressivement introduites à partir de 2023 pour les agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères, jusqu'à un maximum de 2,5 % pour le biodiesel et de 4,5 % pour le bioéthanol en 2030¹²⁹. En 2022, la Belgique a été l'un des premiers pays européens à légiférer pour l'interdiction des agrocarburants à base d'huile de palme et d'huile de soja en raison de leur impact élevé en matière de CIAS. Cette loi exclut également toute autre culture qui sera désignée comme matière première à risque élevé de CIAS à l'avenir¹³⁰.

3.4.2.

Transition vers les agrocarburants avancés

Si elles diminuent la part maximale des agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères, les politiques belges visent à augmenter progressivement la part minimale des agrocarburants avancés. La part minimale des agrocarburants avancés dans le secteur des transports est fixée à 1,1 % en 2025 et s'élève à 4,2 % en 2030, après double comptabilisation. La Belgique a également fixé un plafond de 2 %¹³¹ pour les huiles de cuisson usagées et les graisses animales des catégories 1 et 2, et de 1 % pour les autres agrocarburants non avancés comme les graisses animales de catégorie 3, afin de prévenir la concurrence sur les ressources et d'éviter de fausser le marché et d'augmenter indirectement la consommation d'huiles végétales dans d'autres secteurs.

3.4.3.

Premiers pas vers la prise en compte des droits humains

La transposition de la directive RED dans la législation nationale a requis une évaluation biennale des implications en matière de droits humains et de durabilité des politiques belges sur les agrocarburants à l'intérieur et à l'extérieur de l'UE. Cette évaluation portera sur les risques de CIAS ; l'impact sur la biodiversité et d'autres considérations environnementales ; les impacts socio-économiques, y compris la sécurité alimentaire, les conflits sur les droits fonciers, le travail forcé et le travail des enfants, les droits des femmes et les conditions de travail ; et les mesures de santé et de sécurité. Bien que la loi prévoit une révision de la politique en 2028, il reste à voir dans quelle mesure les considérations relatives aux droits humains et à la durabilité se traduiront par des critères plus stricts.

3.5 PAYS-BAS



Mais comme l'électrification complète du secteur des transports n'est pas encore d'actualité, le gouvernement prévoit d'utiliser des quantités importantes d'agrocarburants pour atteindre cet objectif¹³³. Toutefois, l'ambition de passer à des sources zéro émission et d'utiliser les agrocarburants en attendant ne se reflète pas dans les plans d'investissement du gouvernement néerlandais. De tous les pays de l'UE, les Pays-Bas prévoient la plus forte augmentation de bioraffineries entre 2022 et 2030, avec une hausse significative de la capacité de production d'agrocarburants¹³⁴.

21%

d'agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères

PLAFONNEMENT DES CULTURES VIVRIÈRES ET FOURRAGÈRES

1.4% MAX

d'agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères dans le total de l'énergie utilisée dans les transports

OBJECTIF EN MATIÈRE D'AGROCARBURANTS AVANCÉS

2.4% > 2023

7% > 2030

Les Pays-Bas utilisent depuis longtemps des agrocarburants dans leur mix énergétique et il semblerait que les agrocarburants jouent un rôle déterminant pour atteindre les objectifs du pays en matière d'énergies renouvelables¹³².

Le gouvernement néerlandais a fixé son objectif progressif en matière d'énergies renouvelables pour les transports à 28 % d'ici 2030. Il aspire à atteindre cet objectif en électrifiant le secteur et en utilisant des sources zéro émission, comme le solaire et l'éolien.



Inclusion du principe du partage équitable

3.5.1.

Un petit rôle pour les cultures vivrières et fourragères pour les agrocarburants

Les Pays-Bas ont l'intention de renoncer aux cultures vivrières et fourragères pour la production d'agrocarburants et de se concentrer pleinement sur le développement et l'utilisation d'agrocarburants avancés et issus de déchets. Aux Pays-Bas, la part d'agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères (21 % en 2021) est déjà nettement inférieure à celle des trois autres pays étudiés.

Les fournisseurs d'énergie ne peuvent comptabiliser que 1,4 % d'agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères pour atteindre leur objectif en matière d'énergies renouvelables¹³⁵. Bien qu'il ne s'agisse pas à proprement parler d'une interdiction totale des agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères, les fournisseurs sont fortement incités à ne pas dépasser la limite de 1,4 % et à utiliser plutôt des agrocarburants avancés et issus de déchets pour atteindre leurs objectifs imposés en matière d'énergies renouvelables.

Depuis 2022, l'utilisation d'agrocarburants à base d'huile de palme et d'huile de soja est interdite en raison du risque élevé de CIAS¹³⁶. En outre, le PFAD (un dérivé de l'huile de palme) est désigné comme sous-produit et se classe sous le plafond de 1,4 % pour les cultures vivrières et fourragères, évitant ainsi une utilisation excessive¹³⁷.

3.5.2.

Des agrocarburants (pas tellement) avancés

Pour promouvoir la transition des agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères vers les agrocarburants avancés, les Pays-Bas ont imposé aux fournisseurs d'énergie de définir une proportion minimale d'agrocarburants avancés dans leur mix énergétique. Cette part passe de 2,4 % en 2023 à 7 % en 2030 sur l'ensemble des énergies utilisées dans le secteur des transports, après double comptabilisation¹³⁸.

Or, au lieu d'utiliser des agrocarburants plus avancés, les fournisseurs utilisent principalement des agrocarburants issus de déchets. L'utilisation d'huiles de cuisson usagées et de graisses animales a augmenté ces dernières années. Ces agrocarburants représentaient 57 % de tous les agrocarburants consommés en 2020 (contre 23 % pour les agrocarburants avancés)¹³⁹. Le gouvernement néerlandais doit éviter toute utilisation excessive de ces agrocarburants issus de déchets pour respecter la limite de 1,7 % sur les huiles de cuisson usagées et les graisses animales dans le secteur des transports fixée dans la directive RED. Il a toutefois introduit un plafond de 10 % (après double comptabilisation) pour les huiles de cuisson usagées et les graisses animales dans toutes les énergies renouvelables utilisées dans le secteur des transports¹⁴⁰. Et ce, en dépit de soupçons de fraude à grande échelle, avec des huiles de cuisson usagées importées contenant de grandes quantités d'huile de palme¹⁴¹.

Aucune mesure n'est en place pour évaluer l'impact des agrocarburants avancés et issus de déchets sur la sécurité alimentaire du fait de leur dépendance à la terre et à d'autres ressources.

3.5.3.

La possibilité d'une meilleure prise en compte de la durabilité

Le gouvernement néerlandais a repris les critères de durabilité de la directive RED, mais explore dans le même temps d'autres critères de durabilité.

Le gouvernement a l'intention d'ajouter davantage de critères de durabilité socio-économique pour toute utilisation de la biomasse, mais ne peut pas ajouter de critères de durabilité pour les agrocarburants, car la directive RED l'interdit. Rien n'indique si ces critères incluront des considérations de sécurité alimentaire¹⁴².

Le gouvernement néerlandais a été l'un des premiers à reconnaître les problèmes liés à la disponibilité limitée des agrocarburants avancés et issus de déchets, ainsi qu'à leur répartition équitable. Par exemple, les Pays-Bas importent de Chine de grandes quantités d'huile de cuisson usagée. Cette ressource ne peut donc plus être utilisée par la Chine elle-même¹⁴³. L'accord néerlandais sur le climat vise à appliquer un principe de partage équitable sur cette question, avec un examen sur la façon de répartir équitablement les ressources disponibles à l'échelle mondiale. Ce principe reste néanmoins obscur, notamment quant à sa mise en application¹⁴⁴.

3.6 ALLEMAGNE



En 2021, l'Allemagne a défini l'un des objectifs les plus élevés en matière d'énergies renouvelables dans le secteur des transports, avec un objectif global de réduction de l'intensité des émissions de GES de 25 % pour les transports routiers et ferroviaires d'ici 2030. Dans ce pays, les agrocarburants jouent un rôle déterminant pour atteindre cet objectif – sur le papier¹⁴⁵

Malgré l'intention de passer aux agrocarburants avancés issus de déchets et de résidus en raison des préoccupations liées à la durabilité des agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères, 70 % de tous les agrocarburants provenaient encore de cultures vivrières et fourragères en 2021. Cela se traduit par quelque 1,2 million d'hectares de terres utilisées pour la production de cultures transformées en agrocarburants en Allemagne, soit une superficie équivalente à près d'un tiers de la Belgique¹⁴⁶.

70%

d'agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères

PLAFONNEMENT DES CULTURES VIVRIÈRES ET FOURRAGÈRES

4.4%⁰ MAX

d'agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères dans le total de l'énergie utilisée dans les transports

OBJECTIF EN MATIÈRE D'AGROCARBURANTS AVANCÉS

2.6% > 2030

1.2 MHA DE TERRES

La production d'agrocarburants destinés à la consommation allemande nécessite 1,2 millions d'hectares de terres, soit près d'un tiers de la superficie de la Belgique

3.6.1.

Le parti libéral-démocrate opposé à l'abandon des agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères

Ces deux dernières années ont été le théâtre de débats houleux autour de l'abandon progressif des agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères en Allemagne. La ministre de l'Environnement, avec le soutien du ministre de l'Agriculture (tous deux du parti écologiste), ont proposé un abandon complet d'ici 2030 en réponse à la crise alimentaire exacerbée dans le contexte de la guerre en Ukraine. Or, le ministre des Transports (du parti libéral-démocrate) a bloqué cette proposition, soutenant que les agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères étaient nécessaires pour atteindre les objectifs de réduction des émissions dans le secteur des transports¹⁴⁷. Le pays se trouve actuellement dans une impasse et le plafond sur les agrocarburants issus de cultures vivrières et fourragères reste à 4,4 % (niveau de consommation de ces agrocarburants en Allemagne en 2020)¹⁴⁸.

En 2023, le gouvernement allemand a éliminé progressivement les agrocarburants à base d'huile de palme en raison du risque élevé de CIAS, mais il a raté l'occasion d'abaisser le plafond sur les agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères en général. Par conséquent, d'autres agrocarburants remplacent l'huile de palme, avec le risque d'une utilisation encore plus importante des terres. Si l'UE décidait de classer le soja comme matière première à risque élevé de CIAS, l'Allemagne abandonnerait également progressivement cette culture¹⁴⁹.

Même si les agrocarburants à base d'huile de palme ont été éliminés progressivement en 2023, plusieurs cas suspects d'utilisation illégale d'huile de palme étiquetée comme huile de cuisson usagée ont été signalés en Allemagne¹⁵⁰.

3.6.2.

Vers des agrocarburants avancés et issus de déchets

Pour encourager la transition des cultures vivrières et fourragères vers les agrocarburants avancés et issus de déchets, le gouvernement allemand a introduit un objectif progressif pour les agrocarburants avancés. En 2030, les fournisseurs de carburants devront incorporer au moins 2,6 %¹⁵¹ d'agrocarburants avancés dans leurs carburants. Dans le cadre de l'exclusion de l'huile de palme, le gouvernement allemand a arrêté la double comptabilisation de l'effluent des usines de traitement de l'huile de palme (POME), un sous-produit de l'huile de palme classé comme agrocarburant avancé dans la Partie A de l'Annexe IX de la directive RED. Les huiles de cuisson usagées et les graisses animales des catégories 1 et 2 (Annexe IX, Partie B) sont limitées à 1,9 %, suite à la demande soumise à la Commission européenne de réviser à la hausse le plafond initialement fixé à 1,7 %.

3.6.3.

Pas d'autres considérations en matière de durabilité ni exigences de reporting

L'Allemagne n'a pas établi de critères de durabilité supplémentaires ni de critères de reporting et d'évaluation fondés sur les répercussions en matière de sécurité alimentaire. Le pays a uniquement mis en œuvre les critères de durabilité et les obligations en matière de reporting énoncés dans la directive RED.

3.7

TABLEAU D'ÉVALUATION RELATIF À LA PROTECTION DE LA SÉCURITÉ ALIMENTAIRE : LES POLITIQUES NATIONALES SUR LES AGROCARBURANTS SONT LOIN DU COMPTE

Lorsque l'on reporte les politiques sur les agrocarburants de tous les pays examinés dans le présent rapport (France, Belgique, Pays-Bas et Allemagne) dans le tableau d'évaluation relatif à la protection de la sécurité alimentaire ci-dessous, la marge de progression est manifeste et il apparaît clairement que la majorité des mesures de protection alimentaire déployées par les gouvernements nationaux sont pour le moins insuffisantes.

ABANDON PROGRESSIF DES AGROCARBURANTS QUI NUISENT À LA SÉCURITÉ ALIMENTAIRE

	BON	PERFECTIBLE	MAUVAIS
PLAFONNEMENT SUR LES CULTURES VIVRIÈRES ET FOURRAGÈRES	Cultures vivrières et fourragères exclues	Plafonnement sur les cultures vivrières et fourragères inférieur à 3,5 % ou plafond abaissé depuis 2020 	Plafonnement sur les cultures vivrières et fourragères au niveau de 2020 
ABANDON PROGRESSIF DES MATIÈRES PREMIÈRES À RISQUE ÉLEVÉ DE CIAS	Abandon progressif de toutes les matières premières à risque élevé de CIAS et abaissement en conséquence du plafond d'utilisation des agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères	Abandon progressif du soja, de l'huile de palme et des matières premières à risque élevé de CIAS 	Abandon progressif de l'huile de palme 
ABANDON PROGRESSIF DES AGROCARBURANTS AVANCÉS ET ISSUS DE DÉCHETS AYANT DES RÉPERCUSSIONS SUR LA SÉCURITÉ ALIMENTAIRE	Abandon progressif de tous les agrocarburants avancés et issus de déchets qui ont un impact avéré sur la sécurité alimentaire	Abandon progressif de certains agrocarburants avancés et issus de déchets qui ont un impact avéré sur la sécurité alimentaire	Prise en compte minimale ou nulle de l'impact des agrocarburants avancés et issus de déchets sur la sécurité alimentaire 

REPORTING ET CRITÈRES DE DURABILITÉ STRICTS

	BON	PERFECTIBLE	MAUVAIS
COMPTABILISATION DES GES	Comptabilisation complète des GES, y compris les émissions et le reporting en matière de CIAS	Comptabilisation supplémentaire en matière de CIAS	Aucune comptabilisation en matière de CIAS 
EXIGENCES SUPPLÉMENTAIRES EN MATIÈRE DE SUIVI ET DE REPORTING POUR LA SÉCURITÉ SOCIALE ET ALIMENTAIRE	Ensemble complet d'exigences en matière de sécurité sociale et alimentaire inclus comme critères juridiquement contraignants	Liste des exigences supplémentaires en matière de sécurité sociale et alimentaire incluses dans les exigences en matière de suivi et de reporting, sans conséquences juridiques directes 	Aucune exigence supplémentaire en matière de suivi et de reporting pour la sécurité sociale et alimentaire 

Notes : *Ces mesures nécessiteraient des amendements de la législation de l'UE sur les agrocarburants ; elles ne sont pas réalisables dans le cadre législatif actuel de l'UE.

CONCLUSION:
COMMENT
RENONCER AUX
AGROCARBURANTS
NOCIFS



COMMENT RENONCER AUX AGROCARBURANTS NOCIFS

Dans un contexte marqué par une crise alimentaire et de la faim dévastatrice à l'échelle de la planète, l'UE continue de soutenir l'industrie des agrocarburants en avalisant des politiques permettant aux États membres d'utiliser de grandes quantités de denrées alimentaires pour les transformer en carburant. L'industrie des agrocarburants amasse les profits alors que plus de 2,4 milliards de personnes sont exposées à l'insécurité alimentaire.

L'UE promeut les agrocarburants censés réduire les émissions de gaz à effet de serre. Or, ces carburants ne tiennent pas cette promesse et se sont révélés catastrophiques pour le climat et les populations. Les réductions des émissions promises avec les agrocarburants n'existent que sur le papier, tandis que l'accaparement des terres, les violations des droits humains et l'insécurité alimentaire sont bien réels.

L'industrie des agrocarburants affecte la sécurité alimentaire de plusieurs manières : hausse et volatilité du prix des denrées alimentaires, moindre disponibilité des denrées alimentaires et des ressources pour la production alimentaire ; pouvoir disproportionné dans le système alimentaire sur la capacité d'action des paysan·nes et des communautés ; systèmes alimentaires moins durables.

La révision de 2023 des politiques européennes sur les agrocarburants conformément à la directive RED aurait pu être l'occasion de cesser d'utiliser les denrées alimentaires comme carburant, mais les responsables de l'élaboration des politiques européennes n'ont fait aucun effort supplémentaire pour protéger la sécurité alimentaire. Il n'est toutefois pas trop tard. Les États membres peuvent corriger ce tort en transposant cette législation de l'UE dans leur droit national avant mi-2025. Il s'agit de ne pas manquer cette occasion de réviser les politiques nationales sur les agrocarburants, de renoncer aux agrocarburants et à leurs impacts négatifs, et de protéger la sécurité alimentaire.

Pourtant désireux de passer des agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères à des agrocarburants avancés et issus de déchets, les quatre États membres étudiés dans le présent document continuent d'utiliser principalement des cultures vivrières et fourragères. Les agrocarburants avancés et issus de déchets ont également des répercussions graves sur la sécurité alimentaire. Certains États membres ont pris de modestes mesures pour protéger la sécurité alimentaire dans leurs politiques sur les agrocarburants, mais tous ont encore beaucoup de chemin à parcourir pour protéger les denrées alimentaires plutôt que la production de carburant.

Des changements considérables sont nécessaires pour rendre le secteur des transports durable, car les agrocarburants ne sauraient être la panacée pour instaurer un système de transport véritablement durable. Les États membres devraient se concentrer sur la réduction de la demande, les transports publics et la mobilité active, l'électrification du réseau de transport, ainsi qu'une meilleure planification urbaine.

4.1

RECOMMANDATIONS

4.1.1.

Recommandations de la Commission européenne en matière de politique sur les agrocarburants

La Commission européenne devrait réviser la directive RED et proposer les amendements suivants :

- › Rendre l'utilisation d'agrocarburants produits à partir de cultures vivrières, fourragères et énergétiques (et de sous-produits alimentaires) inéligible pour atteindre les objectifs de l'UE en matière d'énergies renouvelables et de réduction des émissions de GES d'ici 2030 dans l'ensemble des lois de l'UE en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030.
- › Dans le secteur des transports, les agrocarburants avancés et issus de déchets ne devraient être considérés comme entrant en ligne de compte pour les objectifs en matière d'énergies renouvelables qu'après une évaluation d'impact solide, indépendante et approfondie sur les droits humains et la sécurité alimentaire qui tienne également compte du principe d'utilisation en cascade et de la hiérarchie des déchets.
- › Autoriser le retrait des matières premières de la liste des agrocarburants avancés et issus de déchets de l'Annexe IX lorsqu'elles ne sont pas jugées durables sur le plan social ou environnemental.
- › Introduire une comptabilisation correcte des émissions de GES provenant des bioénergies, y compris les émissions émanant du CIAS, dans l'ensemble des lois de l'UE en matière de climat et d'énergie, afin de garantir des économies d'émissions solides et vérifiables.
- › Permettre aux États membres d'ajouter des critères de durabilité concernant les agrocarburants.
- › Adopter un ensemble complet et contraignant de critères de durabilité environnementale et sociale, notamment des critères relatifs à la sécurité alimentaire et aux droits humains.
- › Rendre compte de l'évolution des prix des denrées alimentaires, de l'ampleur de l'affectation des sols et des impacts sociaux et environnementaux à l'échelle mondiale.

Parallèlement, la Commission européenne peut déployer les mesures palliatives suivantes :

- › Ne plus prendre en compte les agrocarburants à base de soja (qui figurent parmi les plus préjudiciables pour l'environnement) dans le calcul de la réalisation des objectifs en matière d'énergies renouvelables dans la prochaine révision du Règlement délégué sur les matières premières présentant un risque élevé d'induire des changements indirects dans l'affectation des sols. L'huile de palme et l'huile de soja devraient être abandonnées immédiatement, sans attendre 2030.
- › Évaluer les répercussions sociales et environnementales de toutes les matières premières énumérées à l'Annexe IX afin d'éviter d'utiliser des agrocarburants avancés et issus de déchets qui ont un impact négatif sur la sécurité alimentaire, la biodiversité, le climat et l'environnement. Cela exige que la Commission européenne entreprenne de sérieuses évaluations d'impact : par exemple, pour analyser les risques pour la sécurité alimentaire, vérifier si une matière première ne fausse pas le marché (alimentaire) ou n'accapare pas de nouvelles terres qui pourraient également être utilisées pour la production alimentaire. Sur la base de ces évaluations d'impact, la Commission européenne devrait également être en mesure de retirer de la liste les matières premières qui ne remplissent pas les critères.
- › Inclure des définitions ainsi que des processus de suivi et de vérification plus stricts pour les cultures intermédiaires et les cultures issues de terres dégradées afin de lutter contre le risque élevé de fraude lorsque les cultures vivrières et fourragères pourraient être délibérément mal étiquetées – en particulier maintenant que la Commission européenne a ajouté les cultures issues de terres dégradées et les cultures intermédiaires à la liste de l'Annexe IX, car ces matières premières posent problème du point de vue de la sécurité alimentaire.

4.1.2.

Recommandations pour les politiques nationales sur les agrocarburants

TOUS LES PAYS

Abandonner progressivement les agrocarburants qui nuisent à la sécurité alimentaire.

- › Les États membres devraient abandonner progressivement l'utilisation d'agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères. Ils peuvent le faire en fixant le plafond pour de tels agrocarburants à 0 % le plus tôt possible et au plus tard en 2030.
- › Parallèlement, à titre de mesure palliative, les États membres devraient dès à présent commencer à abandonner les matières premières présentant un risque élevé de CIAS : l'huile de palme et l'huile de soja¹⁵². Ce faisant, ils doivent abaisser en conséquence le plafond sur les cultures vivrières et fourragères. Faute de quoi, sitôt exclues, les cultures à risque élevé de CIAS seront simplement remplacées par d'autres cultures.
- › Les États membres ne devraient comptabiliser les agrocarburants avancés et les agrocarburants issus de déchets (Annexe IX) dans leur objectif en matière d'énergies renouvelables pour le secteur des transports qu'après avoir effectué une analyse d'impact solide, indépendante et approfondie. Cette analyse devrait inclure une analyse de l'application du principe d'utilisation en cascade, du principe de la hiérarchie des déchets et du principe du partage équitable. Les utilisations concurrentes des matières premières seront donc prises en compte et il conviendra d'éviter de détourner les matières premières d'une utilisation à plus forte valeur ajoutée, à l'image des denrées pour la consommation humaine.

Critères de durabilité et reporting :

- › Tant que les États membres ne sont pas autorisés à ajouter des critères de durabilité, ils devraient commencer par ajouter ces critères à leurs exigences en matière de suivi et de reporting. Il s'agit notamment d'inclure les points suivants :
- › Introduire une comptabilisation et un reporting corrects des émissions de GES afin de garantir des économies d'émissions solides et vérifiables, y compris les émissions émanant du CIAS.
- › Suivre l'impact des agrocarburants sur les prix des denrées alimentaires, la stabilité de ceux-ci et la disponibilité des denrées alimentaires tant que les cultures vivrières et fourragères ne sont pas totalement abandonnées pour la production d'agrocarburants et définir un seuil d'action strict lorsque les prix et la stabilité des denrées alimentaires sont impactés. Inclure un reporting sur les impacts des agrocarburants sur la sécurité alimentaire dans les plans nationaux sur le climat et l'énergie.
- › Ajouter un reporting social pour protéger les personnes dans les chaînes d'approvisionnement en agrocarburants, en particulier lorsque la production se fait dans des pays tiers, afin d'englober l'accaparement des terres et de l'eau ; la pollution et la dégradation des terres, de l'eau et de l'air ; les impacts sur les services écosystémiques ; les impacts sur la gouvernance ; le respect des droits humains tout au long de la chaîne de valeur, notamment pour prévenir le travail des enfants et protéger le travail décent et les droits du travail, ainsi que les droits des femmes et des populations autochtones. Cela devrait également inclure la protection du droit à l'éducation, à la santé, à l'alimentation, à un logement convenable, à l'intégrité physique, au droit de ne pas faire l'objet d'expulsions forcées, au droit de se réunir pacifiquement et au droit à l'autodétermination et à la vie.
- › Dès que les États membres seront autorisés à ajouter des critères de durabilité environnementale et sociale, ils devront convertir ces exigences en matière de suivi et de reporting en critères contraignants.

4.1.3.

Changements à apporter dans le secteur des transports

FRANCE

Évaluer la disponibilité des matières premières pour les agrocarburants avancés nécessaires pour atteindre les objectifs en matière de carburants d'aviation durables, tout en tenant compte du partage équitable à l'échelle mondiale

BELGIQUE

Prendre des mesures en fonction des résultats de l'évaluation biennale des implications des politiques belges en matière d'agrocarburants sur les droits humains et la durabilité à l'intérieur et à l'extérieur de l'UE et les intégrer dans les critères de durabilité.

PAYS-BAS

Abaisser le plafond de 10 % pour les agrocarburants issus de déchets (Annexe IX, Partie B).

Opérationnaliser le principe de partage équitable pour l'utilisation de la biomasse mondiale pour la consommation nationale d'agrocarburants.

ALLEMAGNE

Commencer dès à présent, à titre de mesure palliative, à abandonner les agrocarburants à base de soja en raison de leur risque élevé de changement indirect d'affectation des sols, tout en œuvrant à l'abandon progressif de tous les agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères. Ce faisant, il convient de réduire en conséquence la limite sur les cultures vivrières et fourragères. Faute de quoi, sitôt exclues, les cultures à risque élevé de changement indirect d'affectation des sols seront simplement remplacées par d'autres cultures.

- › Intensifier les efforts visant à réduire la consommation d'énergie dans le secteur des transports et soutenir la décarbonisation à long terme du secteur en éliminant progressivement les nouveaux moteurs à combustion interne et en promouvant des moyens de transport abordables et accessibles, sobres en carbone ou décarbonés, notamment les transports publics et la mobilité active.
- › Veiller à ce que les modes de transport durables disponibles soient accessibles à tou.te.s afin de renforcer la mobilité des ménages à faible revenu.
- › Accélérer l'électrification du réseau de transport, les économies d'énergie et le rendement énergétique.
- › Inclure des considérations fortes et justes et tenir compte des besoins en matière de transition énergétique, parallèlement à une refonte de l'aménagement urbain et interurbain et de la façon dont les transports sont organisés.
- › Veiller à ce que les personnes les plus riches qui, par leur consommation excessive, contribuent le plus à la pollution participent davantage à la transition, notamment en payant leur juste part d'impôts.

ANNEXE 1.

CHRONOLOGIE – PRINCIPALES ÉVOLUTIONS DES POLITIQUES DE L'UE SUR LES AGROCARBURANTS

2003

DIRECTIVE SUR LES BIOCARBURANTS¹⁵³

- › Première législation de l'UE promouvant les agrocarburants en fixant des objectifs d'incorporation non contraignants pour l'utilisation d'agrocarburants dans le secteur des transports (2 % en 2005 et 5,75 % en 2010).
- › Aucun critère de durabilité, seulement un reporting sur la durabilité pour la CE

2009

RÉVISION DE LA DIRECTIVE SUR LA QUALITÉ DES CARBURANTS (DQC)¹⁵⁴

- › Règlement sur la performance environnementale des carburants utilisés dans les transports, y compris les agrocarburants.
- › Objectif obligatoire de 6 % de réduction de l'intensité des émissions de GES des carburants utilisés dans le transport routier d'ici 2020.
- › Après 2020, la DQC n'inclut plus d'objectifs de réduction des émissions de GES.

DIRECTIVE SUR LES ÉNERGIES RENOUVELABLES I (RED I)¹⁵⁵

- › Objectif global de 20 % d'énergies renouvelables à l'horizon 2020.
- › Premier objectif contraignant en matière d'énergies renouvelables pour le secteur des transports : 10 % à l'horizon 2020.
- › Introduction de critères de durabilité limités pour les agrocarburants, sans inclure de critères permettant de tenir compte du risque élevé de CIAS.
- › Aucune considération des impacts des agrocarburants sur la sécurité alimentaire. Seulement une obligation pour la Commission européenne de signaler l'impact sur la disponibilité et les prix des denrées alimentaires.

2015

DIRECTIVE RELATIVE AU CIAS (MODIFIANT LES DIRECTIVES RED I ET DQC)¹⁵⁶

- › Amendement de la DQC et de la RED I afin de tenir compte des impacts en matière de CIAS des agrocarburants produits à partir de cultures.
- › Utilisation d'agrocarburants produits à partir de cultures vivrières, fourragères et énergétiques limitée à max. 7 % à cause de leurs impacts en matière de CIAS.
- › Introduction de facteurs de CIAS pour estimer les émissions émanant du CIAS provenant des agrocarburants (pour le reporting uniquement, et non pour l'évaluation de la conformité en matière de durabilité).
- › Obligations en matière de reporting pour la Commission européenne et les États membres sur les impacts en matière de CIAS.
- › Promotion des agrocarburants avancés en raison de leur faible impact en matière de CIAS en intégrant une liste d'agrocarburants avancés à l'Annexe IX, Partie A, en les comptabilisant deux fois et en fixant des objectifs non contraignants pour 2020.

2018

DIRECTIVE SUR LES ÉNERGIES RENOUVELABLES II (RED II)¹⁵⁷

- › Objectif global de 32 % d'énergies renouvelables à l'horizon 2030.
- › Révision de l'objectif de 14 % d'énergies renouvelables dans le secteur des transports à l'horizon 2030.
- › Pas de critères de durabilité supplémentaires pour les agrocarburants.
- › Utilisation d'agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères limitée à max. 7 % de toute l'énergie utilisée dans les transports. La limite est fixée à 1 point de pourcentage de plus que la part nationale de ces carburants dans la consommation énergétique totale du transport routier et ferroviaire de chaque État membre en 2020.
- › Objectif révisé pour les agrocarburants avancés, pour atteindre 3,5 % en 2030 après double comptabilisation.
- › Abandon progressif de l'utilisation d'agrocarburants provenant de matières premières spécifiques présentant un risque élevé de CIAS.
- › La Commission européenne doit assurer le suivi de l'origine des agrocarburants et de l'impact de leur production sur les prix des matières premières et la sécurité alimentaire.

2019

RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ SUR LES MATIÈRES PREMIÈRES PRÉSENTANT UN RISQUE ÉLEVÉ D'INDUIRE DES CHANGEMENTS INDIRECTS DANS L'AFFECTATION DES SOLS¹⁵⁸

- › Définition de critères pour déterminer les matières premières à risque élevé de CIAS.
- › Règles de certification pour les agrocarburants à faible risque de CIAS.

2023

FUELEU MARITIME ¹⁵⁹

- › Définition d'un objectif de réduction de l'intensité des émissions de GES pour le secteur maritime.
- › Règles relatives à l'utilisation des agrocarburants dans le secteur maritime.
- › Exclusion de l'utilisation d'agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères.
- › Critères de durabilité de la directive RED.

REFUELEU AVIATION¹⁶⁰

- › Harmonisation des règles relatives aux carburants d'aviation durables (CAD).
- › Définition de parts minimales de CAD pour les fournisseurs de carburant des opérateurs aériens au sein de l'UE, qui peuvent être atteintes en utilisant des agrocarburants.
- › Exclusion de l'utilisation d'agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères.
- › Les agrocarburants obtenus à partir de PFAD et de matières dérivées du palmier et du soja sont exclus (sauf s'ils sont présents dans la liste à l'Annexe IX de la directive RED).
- › Critères de durabilité de la directive RED.

DIRECTIVE SUR LES ÉNERGIES RENOUVELABLES III (RED III)¹⁶¹

- › Objectif global de 42,5 % d'énergies renouvelables à l'horizon 2030.
- › Pour le secteur des transports, soit un objectif de 29 % d'énergies renouvelables soit un objectif de 14,5 % de réduction de l'intensité des GES à l'horizon 2030 pour l'ensemble de l'énergie utilisée dans les transports, au lieu de se limiter aux transports routiers et ferroviaires.
- › Aucun changement quant aux limites en place sur l'utilisation des agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères ; les agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères restent plafonnés et facultatifs.
- › Pas de critères de durabilité supplémentaires pour les agrocarburants.
- › Objectif actualisé pour les agrocarburants avancés.
- › Changement facultatif du seuil de risque élevé de CIAS d'après les données scientifiques disponibles les plus pertinentes.

ANNEXE 2.

LÉGISLATION EUROPÉENNE RÉGISSANT LES POLITIQUES SUR LES AGROCARBURANTS EN 2024

Intitulé

Éléments clés

Sécurité alimentaire

DIRECTIVE SUR LES ÉNERGIES RENOUVELABLES III¹⁶²

Principale législation sur les agrocarburants.

Définit des objectifs en matière d'énergies renouvelables, notamment pour le secteur des transports.

Définit des critères de durabilité pour les agrocarburants.

Suivi et vérification des objectifs et des règles pour les fournisseurs de carburant.

Obligations de reporting sur les agrocarburants pour les États membres et la CE.

Plafonnement des agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères.

Inclut des limites concernant les matières premières présentant un risque élevé de CIAS.

Définit des objectifs pour les agrocarburants avancés.

Comprend certaines obligations de la CE en matière de reporting sur la sécurité alimentaire.

RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ RELATIF AUX MATIÈRES PREMIÈRES PRÉSENTANT UN RISQUE ÉLEVÉ D'INDUIRE DES CHANGEMENTS INDIRECTS DANS L'AFFECTATION DES SOLS¹⁶³

Critères pour déterminer les matières premières à risque élevé de CIAS.

Critères de certification des agrocarburants à faible risque de CIAS.

Abandon progressif des cultures vivrières et fourragères classées comme matières premières à risque élevé de CIAS entre 2023 et 2030.

Les cultures classées comme présentant un risque élevé de CIAS, mais cultivées sur des terres abandonnées ou très dégradées et répondant aux autres critères pour être certifiées comme matières premières présentant un faible risque de CIAS sont toujours autorisées.

Les agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères ne sont pas éligibles pour le secteur maritime pour des raisons de durabilité et pour éviter d'augmenter la demande de cultures vivrières et fourragères dans le secteur des transports.

FUELEU MARITIME¹⁶⁴

Définit des objectifs de réduction de l'intensité des émissions de GES pour le secteur maritime.

Inclut des règles sur l'utilisation des agrocarburants pour atteindre les objectifs de réduction de l'intensité des émissions de GES

Les agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères ne sont pas éligibles pour le secteur maritime pour des raisons de durabilité et pour éviter d'augmenter la demande de cultures vivrières et fourragères dans le secteur des transports.

Intitulé	Éléments clés	Sécurité alimentaire
REFUELEU AVIATION ¹⁶⁵	<p>Règles harmonisées sur les CAD.</p> <p>Définition de parts minimales de CAD pour les fournisseurs de carburant des opérateurs aériens au sein de l'UE, qui peuvent être atteintes en utilisant des agrocarburants.</p>	<p>Les agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères ne sont pas éligibles pour le secteur maritime pour des raisons de durabilité et pour éviter d'augmenter la demande de cultures vivrières et fourragères dans le secteur des transports.</p> <p>Les agrocarburants autres que ceux produits à partir de cultures vivrières et fourragères et les matières premières visées à l'Annexe IX sont plafonnés à 3 %.</p> <p>Les agrocarburants obtenus à partir de PFAD et de matières dérivées du palmier et du soja sont exclus (sauf s'ils sont présents dans la liste à l'Annexe IX).</p>
RÈGLEMENT SUR LA GOUVERNANCE DE L'UNION DE L'ÉNERGIE ET DE L'ACTION POUR LE CLIMAT ¹⁶⁶	<p>Fixe les règles de reporting pour les États membres en matière de bioénergie.</p> <p>Définit les règles de reporting sur l'exploitation durable de la bioénergie pour la CE.</p>	<p>Les États membres doivent rendre compte de l'utilisation d'agrocarburants dans leur rapport d'avancement biennal sur le plan national pour l'énergie et le climat (PNEC) (y compris l'origine des matières premières, la quantité d'agrocarburants, les performances en matière d'économies de GES, la distinction entre les carburants produits à partir de différents types de cultures vivrières et fourragères et la liste de l'Annexe IX, la fraude).</p> <p>La Commission européenne doit publier un rapport biennal sur l'exploitation durable de la bioénergie à l'échelle de l'Union.</p>

ANNEXE 3.

EXIGENCES DE LA DIRECTIVE RED III SUR LES AGROCARBURANTS ET RECOMMANDATIONS DE TRANSPOSITION D'OXFAM

La directive RED III étant entrée en vigueur (le 20 novembre 2023), les États membres ont jusqu'en mai 2025 pour transposer la législation de l'UE dans leur législation nationale. Le tableau ci-dessous résume les principales exigences de la directive RED III sur les agrocarburants et présente les recommandations d'Oxfam pour la transposition de ces exigences dans la législation nationale.

Objectifs 2030 sur les énergies renouvelables

ARTICLE RED III 3 et 25

EXIGENCES RED III

Les États membres doivent collectivement veiller à ce qu'au moins 42,5 % de toute l'énergie utilisée en 2030 soit de l'énergie renouvelable. Ils doivent même viser une part de 45 %.

L'UE a défini des objectifs parallèles pour les énergies renouvelables dans le secteur des transports : les États membres doivent assurer une part d'au moins 29 % d'énergies renouvelables ou réduire l'intensité des GES d'au moins 14,5 % d'ici 2030.

RECOMMANDATIONS D'OXFAM

Les États membres doivent veiller à ce que les objectifs en matière d'énergies renouvelables soient atteints tout en respectant un ensemble complet et contraignant de critères de durabilité environnementale et sociale.

La révision à la hausse des objectifs sur les énergies renouvelables, en particulier dans le secteur des transports, ne doit pas encourager l'adoption de bioénergies non durables. Les États membres doivent éviter les sources bioénergétiques qui font concurrence aux cultures vivrières et fourragères. Il est donc essentiel de développer et de promouvoir les infrastructures et les sources d'électricité renouvelables.

Agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères

Plafonnement des agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères

ARTICLE RED III
26.1

EXIGENCES RED III

Les agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères sont toujours plafonnés et facultatifs. Les États membres ne peuvent pas utiliser une part d'agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères dans leur consommation d'énergie dédiée au transport routier et ferroviaire plus élevée que celle utilisée en 2020, à savoir une part maximale de 7 %. Les États membres peuvent fixer ce plafond à 0 %, interdisant de fait l'utilisation d'agrocarburant produits à partir de cultures vivrières et fourragères. Si les États membres abaissent ce plafond, ils peuvent abaisser en conséquence leur objectif en matière d'énergies renouvelables dans le secteur des transports. Les États membres sont également autorisés à faire la distinction entre les différents agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères selon les impacts en matière de CIAS.

RECOMMANDATIONS D'OXFAM

Les États membres doivent abandonner progressivement l'utilisation d'agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères en fixant le plafond pour ces carburants à 0 %.

Agrocarburants à risque élevé de CIAS

ARTICLE RED III
26.2

EXIGENCES RED III

De 2023 à 2030, les États membres doivent abandonner progressivement les agrocarburants produits à partir de cultures présentant un risque élevé de CIAS en raison de leur expansion significative sur les terres présentant un important stock de carbone. Jusqu'à présent, seule l'huile de palme est classée comme matière première à risque élevé de CIAS à abandonner progressivement d'ici 2030. La Commission européenne doit réviser le Règlement délégué sur les matières premières présentant un risque élevé d'induire des changements indirects dans l'affectation des sols et a accepté de revoir le seuil de comptabilisation des matières premières présentant un risque élevé de CIAS. Si le seuil est abaissé, les agrocarburants à base de soja devront également être abandonnés progressivement à l'horizon 2030. La Commission européenne a également la possibilité de définir une trajectoire accélérée pour l'abandon progressif des agrocarburants à risque élevé de CIAS.

RECOMMANDATIONS D'OXFAM

Alors que l'UE et ses États membres doivent exclure tous les agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères, à titre de mesure palliative, ils peuvent déjà abandonner progressivement les matières premières présentant un risque élevé de CIAS. Étant donné que la Commission européenne retarde sa décision sur l'abandon progressif du soja et le calendrier pour l'abandon progressif des agrocarburants à risque élevé de CIAS dans le cadre du Règlement délégué sur les matières premières présentant un risque élevé d'induire des changements indirects dans l'affectation des sols¹⁶⁷, les États membres peuvent et doivent immédiatement abandonner les agrocarburants à base de soja et d'huile de palme qui figurent parmi les agrocarburants les plus nocifs pour l'environnement (voir Article 26.1). Ce faisant, ils devraient réduire en conséquence la limite concernant les cultures vivrières et fourragères¹⁶⁸.

La France, la Belgique, les Pays-Bas et le Danemark ont déjà décidé d'abandonner progressivement les agrocarburants à base de soja et d'huile de palme. Les autres États membres doivent également abandonner immédiatement ces cultures dommageables. Les États membres sont également autorisés à abandonner progressivement certains agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères en vertu de l'Article 26.1.

Agrocarburant avancés et issus de déchets

Encourager les agrocarburants avancés en fixant des objectifs et en instaurant une double comptabilisation

ARTICLE RED III
27.2 and 25.1(b)

EXIGENCES RED III

L'utilisation d'agrocarburants avancés et issus de déchets est encouragée par la double comptabilisation de tous les agrocarburants produits à partir de matières premières énumérées à l'Annexe IX. L'utilisation de carburants renouvelables d'origine non biologique est également comptabilisée en double. L'utilisation d'électricité renouvelable est encore plus fortement encouragée. Elle est comptabilisée quatre fois lorsqu'elle est utilisée pour le transport routier et 1,5 fois pour le transport ferroviaire.

Il existe un sous-objectif combiné pour le secteur des transports concernant les carburants renouvelables d'origine non biologique et les agrocarburants avancés provenant des matières premières énumérées à l'Annexe IX, Partie A. En 2025, les États membres doivent atteindre une part de 1 % de carburants renouvelables d'origine non biologique et d'agrocarburants avancés figurant à l'Annexe IX, Partie A, puis une part de 5,5 % en 2030. Au moins 1 % doit provenir de carburants renouvelables d'origine non biologique en 2030. Autrement dit, le sous-objectif pour les agrocarburants avancés pourrait se situer entre 0 % et 4,5 %. Les agrocarburants avancés et les carburants renouvelables d'origine non biologique étant comptabilisés deux fois, les objectifs réels représentent la moitié du chiffre phare. Ainsi, l'objectif réel pour les agrocarburants avancés se situe entre 0 % et 2,25 %.

RECOMMANDATIONS D'OXFAM

Les États membres ne doivent encourager les agrocarburants avancés que si ceux-ci ne font pas concurrence aux cultures vivrières et fourragères. Selon la matière première utilisée, les agrocarburants avancés ont leurs propres impacts négatifs sur le climat, la société et la sécurité alimentaire. Au final, seule une quantité limitée d'agrocarburants avancés (issus de déchets et de résidus sans utilisation concurrentielle) est susceptible de contribuer à rendre les transports plus respectueux de l'environnement.

De nombreux agrocarburants avancés ne sont pas disponibles de manière durable ou ne sont pas technologiquement développés ni économiquement viables dans les quantités nécessaires pour atteindre le sous-objectif fixé pour les agrocarburants avancés, surtout à hauteur de 4,5 %.

Les États membres ne doivent comptabiliser les agrocarburants avancés et les agrocarburants issus de déchets dans leur objectif en matière d'énergies renouvelables pour le secteur des transports qu'après avoir effectué une analyse d'impact solide, indépendante et approfondie. Les États membres doivent évaluer les agrocarburants avancés et issus de déchets qu'ils soutiennent sur la base des principes de durabilité, de hiérarchie des déchets et d'utilisation en cascade, ainsi que d'un partage équitable. Pour les matières premières visées à l'Annexe IX, les répercussions sociales et environnementales devraient être évaluées. Le principe d'utilisation en cascade et la hiérarchie des déchets devraient prévenir les utilisations concurrentes et les effets de déplacement et éviter de fausser le marché. Conformément au principe de partage équitable, les États membres doivent évaluer la disponibilité nationale et mondiale des matières premières énumérées à l'Annexe IX et déterminer s'ils consomment plus que leur juste part.

Limitation de l'utilisation des agrocarburants issus de déchets (matières premières énumérées à l'Annexe IX, Partie B)

ARTICLE RED III
27.1-3

EXIGENCES RED III

Les États membres doivent limiter l'utilisation d'agrocarburants produits à partir de matières premières énumérées à l'Annexe IX, Partie B, à 1,7 % de toute l'énergie utilisée dans le secteur des transports. La Commission européenne a adopté un Règlement délégué pour relever la limite. Les États membres eux-mêmes peuvent demander à la Commission européenne de relever cette limite en fonction de la disponibilité de ces matières premières.

RECOMMANDATIONS D'OXFAM

Mais ils ne doivent pas chercher à relever la limite de 1,7 %.

Directive déléguée sur la liste des agrocarburants avancés et issus de déchets figurant à l'Annexe IX

ARTICLE RED III
Article 28.6 et Projet de directive déléguée (2024) 1585 finale¹⁶⁹

EXIGENCES RED III

La Commission européenne peut ajouter des matières premières à la liste de l'Annexe IX, mais n'est pas autorisée à en supprimer. Les critères d'ajout de matières premières sont énumérés à l'Article 28.6 de la directive RED III. En 2024, la Commission européenne a ajouté plusieurs matières premières aux Parties A et B de l'Annexe IX, notamment les agrocarburants provenant de terres dégradées et de cultures intermédiaires¹⁷⁰. Ces matières premières n'étant pas transformées à l'aide de technologies avancées, elles ne sont pas censées figurer dans la Partie A. C'est pourquoi les agrocarburants issus de cultures intermédiaires et de terres dégradées (Partie A) peuvent uniquement être utilisés dans le secteur de l'aviation.

RECOMMANDATIONS D'OXFAM

Les États membres doivent interdire l'utilisation de cultures intermédiaires et de cultures issues de terres dégradées en remplacement des cultures vivrières, fourragères et énergétiques sous la bannière des agrocarburants avancés et issus de déchets.

Les États membres doivent également mener leurs propres études d'impact sur toutes les matières premières énumérées à l'Annexe IX afin d'évaluer leurs répercussions négatives sur la sécurité alimentaire, si la Commission ne fait pas preuve de diligence raisonnable.

Critères de durabilité pour l'utilisation des agrocarburants

ARTICLE RED III

Article 29

EXIGENCES RED III

Pour être pris en compte dans la réalisation des objectifs des États membres concernant les énergies renouvelables, les agrocarburants doivent respecter les critères de durabilité énoncés aux Articles 29.2–7 et 29.10, quel que soit le pays d'origine. Les agrocarburants doivent permettre d'économiser au moins 50 à 65 % des émissions de GES¹⁷¹ (selon la date de mise en service des installations) par rapport aux combustibles fossiles.

Outre les agrocarburants issus de déchets ou de résidus industriels, tous les types d'agrocarburants doivent respecter les critères de durabilité environnementale suivants :

- › Pas d'agrocarburant issu de matières premières obtenues à partir de terres riches en biodiversité
- › Pas d'agrocarburant issu de matières premières provenant de terres à fort stock de carbone (zones humides, zones forestières)
- › Pas d'agrocarburant issu de matières premières obtenues à partir de tourbières

En vertu de l'Article 29.12, les États membres ne sont pas autorisés à inclure des critères de durabilité supplémentaires pour les agrocarburants.

RECOMMANDATIONS D'OXFAM

À l'heure actuelle, les États membres ne sont pas autorisés à inclure des critères de durabilité supplémentaires pour protéger la sécurité alimentaire.

Si les États membres sont autorisés à adopter des critères de durabilité pour protéger la sécurité alimentaire à l'avenir, ils devront inclure les critères suivants :

- › Tant que les agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères ne sont pas progressivement abandonnés, les États membres doivent surveiller l'impact des agrocarburants sur les prix et la stabilité des denrées alimentaires et fixer un seuil strict pour agir lorsqu'ils sont affectés négativement.
- › Concernant les agrocarburants avancés et issus de déchets, les États membres doivent également définir des critères pour protéger la sécurité alimentaire. Ces critères doivent intégrer les principes d'utilisation en cascade et de la hiérarchie des déchets. Les utilisations concurrentes des matières premières sont ainsi prises en considération afin d'éviter de détourner une matière première d'une utilisation à plus forte valeur ajoutée qu'un aliment destiné à la consommation.
- › Les États membres doivent définir des critères de comptabilisation pertinents pour les émissions de gaz à effet de serre afin de garantir des économies d'émissions solides et vérifiables, notamment des émissions émanant du CIAS. Cela permet aux États membres d'évaluer le coût d'opportunité de l'utilisation des terres pour les bioénergies ou à d'autres fins, comme la production alimentaire, d'autres sources d'énergie renouvelables, ou la restauration écologique et les puits de carbone.
- › Les États membres doivent ajouter des critères de durabilité sociale pour protéger les personnes dans les chaînes d'approvisionnement en agrocarburants, en particulier lorsque la production se fait dans des pays tiers, afin d'englober l'accaparement des terres et de l'eau ; la pollution et la dégradation des terres, de l'eau et de l'air ; les impacts sur les services écosystémiques ; les impacts sur la gouvernance ; et le respect des droits humains tout au long de la chaîne de valeur, notamment la prévention du travail des enfants, la protection de la santé, le travail décent, ainsi que les droits des femmes et des populations autochtones.

Les États membres devraient rendre compte des critères proposés afin de pouvoir suivre l'évolution de la situation et les appliquer directement en tant que critères, le cas échéant.

Transparence et redevabilité

ARTICLE RED III

Articles 30 et 31a

Article 20(a) du règlement (UE) 2018/1999¹⁷²

EXIGENCES RED III

Les États membres doivent veiller à ce que les fournisseurs d'agrocarburant respectent les critères de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de durabilité¹⁷³.

Les États membres doivent rendre compte des progrès réalisés concernant les objectifs sur les énergies renouvelables dans leurs rapports sur l'état d'avancement du PNEC, avec notamment des détails sur la quantité d'agrocarburants, les économies de GES, le type de matières premières utilisées, l'évolution de la disponibilité et de l'origine des matières premières, les changements dans le processus de production des matières premières et l'affectation des sols, les incidences sur la biodiversité, les ressources en eau, la disponibilité et la qualité de l'eau, la qualité des sols et de l'air au sein des États membres, ainsi que sur les cas de fraude dans la chaîne de contrôle des agrocarburants¹⁷⁴.

Ces données seront collectées par la Commission européenne dans la base de données de l'Union pour tracer les carburants renouvelables, et les informations agrégées seront rendues publiques chaque année¹⁷⁵. La Commission européenne doit également rendre compte de l'origine des agrocarburants et des incidences de leur production, notamment concernant l'affectation des sols, l'évolution des prix des produits de base et les effets positifs et négatifs sur la sécurité alimentaire, dans le rapport biennal sur l'exploitation durable de la bioénergie à l'échelle de l'Union¹⁷⁶.

RECOMMANDATIONS D'OXFAM

Les États membres devraient améliorer et faire appliquer leurs mécanismes de suivi, comme le prévoit la directive RED, y compris les sanctions en cas de non-respect.

Dans leur PNEC, les États membres devraient faire état des incidences sur la sécurité alimentaire sur la base des critères de durabilité proposés ci-dessus.

NOTES

1. H. Valin, D. Peters, M. van den Berg, S. Frank, P. Havlik, N. Forsell et C. Hamelinck (2015), *The Land Use Change Impact of Biofuels Consumed in the EU*. ECOFYS. Dernière visite le 29 mai 2024. energy.ec.europa.eu/land-use-change-impact-biofuels-consumed-eu_en; C. Malins (2012), « A Model-based quantitative Assessment of the Carbon Benefits of Introducing ILUC Factors in the European Renewable Energy directive ». *GCB Bioenergy*, 5(6), 639–51. <https://doi.org/10.1111/j.1757-1707.2012.01207.x>. Lark et al. concluent en outre que l'intensité en carbone de l'éthanol produit à partir de maïs aux États-Unis n'est pas inférieure à celle de l'essence, mais probablement d'au moins 24 % plus élevée. Voir T. J. Lark, N. P. Hendricks, A. Smith, N. Pates, S. A. Spawn-Lee, M. Bougie, E. G. Booth, C. J. Kucharik et H. K. Gibbs (2022), « Environmental Outcomes of the US Renewable Fuel Standard ». *PNAS*, 119(9), e2101084119. <https://www.pnas.org/doi/10.1073/pnas.2101084119>.
2. S. Suzan (2023), *Biofuels: From Unsustainable Crops to Dubious Waste? Analysis of the European Biofuels Market*. Transport & Environment. Dernière visite le 29 mai 2024. https://te-cdn.ams3.digitaloceanspaces.com/files/202312_TE_biofuels_update_report-1.pdf
3. Institut international pour l'environnement et le développement (IIED) (non daté), *Understanding Growing Pressures on Land: 'Land Grabbing' and Beyond*. Dernière visite le 4 décembre 2023. <https://www.iied.org/understanding-growing-pressures-land-land-grabbing-beyond>; W. Anseeuw, L. Alden Wily, L. Cotula et M. Taylor (2012), *Land Rights and the Rush for Land: Findings of the Global Commercial Pressures on Land Research Project*. International Land Coalition. Dernière visite le 29 mai 2024. https://grassrootsjusticenetw.org/wp-content/uploads/2017/02/ILC-GSR-report_ENG.pdf
4. IPES-Food (2024), *Land Squeeze: What is Driving Unprecedented Pressures on Global Farmland and What Can be Done to Achieve Equitable Access to Land?* Groupe international d'experts sur les systèmes alimentaires durables. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://ipes-food.org/wp-content/uploads/2024/05/LandSqueeze.pdf>; M.-O. Herman et J. Mayrhofer (2016), *Agrocarburants : comment l'Europe réchauffe la planète. Mainmise de l'industrie sur la politique bioénergétique de l'UE*. Oxfam International. Dernière visite le 29 mai 2024. https://oi-files-d8-prod.s3.eu-west-2.amazonaws.com/s3fs-public/bp-burning-land-climate-eu-bioenergy-261016-fr_0.pdf. Pour des exemples au Ghana, voir B. Aha et J. Z. Ayitey (2017), « Biofuels and the Hazards of Land Grabbing: Tenure Insecurity and Indigenous Farmers' Investment Decisions in Ghana ». *Land Use Policy*, 60, 48–59. Pour des exemples au Brésil, voir E. Cudlínová, V. Giacomelli Sobrinho, M. Lapka et L. Salvati (2020), « New Forms of Land Grabbing Due to the Bioeconomy: The Case of Brazil ». *Sustainability*, 12(8), 3395. <https://doi.org/10.3390/su12083395>
5. Oxfam Belgique/Belgique (2021), *Fueling Human Rights Violations: Consequences of EU and Belgian Biofuel Policies in Northern Peru*. Dernière visite le 29 mai 2024. https://oxfambelgie.be/sites/default/files/2022-06/fueling_human_rights_violations_oxfam_belgique_report_1.pdf
6. Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) (2023), *L'État de la sécurité alimentaire et de la nutrition dans le monde 2023*. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://www.fao.org/publications/home/fao-flagship-publications/the-state-of-food-security-and-nutrition-in-the-world/fr>
7. Cela représente 1,3 milliard de personnes si l'on tient compte du fait que les drêches de distillerie issues de la production d'éthanol peuvent être remises sur le marché comme aliments pour animaux. C. Malins (2024), *How Does Biofuel Demand Affect Food Markets?* Cerology. Dernière visite le 7 juillet 2024. www.cerology.com/biofuels-and-food-markets
8. M.-O. Herman et J. Mayrhofer (2016), *Agrocarburants : comment l'Europe réchauffe la planète*, op. cit.
9. ePure (30 mars 2022), EU Biofuels Chain: Joint statement on the European Commission communication on food security. Communiqué de presse. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://ebb-eu.org/news/eu-biofuels-chain-joint-statement-on-the-european-commission-communication-on-food-security/>; S. Vackeová et X. Noyon (18 mars 2022), RePowerEU: biofuels play a strategic role in boosting Europe's energy independence. Euractiv [sponsorisé par le European Biodiesel Board]. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://www.euractiv.com/section/biofuels/opinion/repowereu-biofuels-play-a-strategic-role-in-boosting-europes-energy-independence/>; EU Biofuels Chain (29 août 2022), Five reasons Europe needs to do better on biofuels. Politico [sponsorisé par EU Biofuel Chain]. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://www.politico.eu/sponsored-content/five-reasons-europe-needs-to-do-better-on-biofuels>.
10. Commission européenne (non daté), *Biofuels*. Dernière visite le 9 octobre 2023. https://energy.ec.europa.eu/topics/renewable-energy/bioenergy/biofuels_en
11. Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2023), *Règlement (UE) 2023/1805 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE*. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A32023R1805>; Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2023), *Règlement (UE) 2023/2405 du Parlement européen et du Conseil du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation)*. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2023/2405/oj>
12. Calculs des auteurs pour générer des valeurs absolues sans utiliser de multiplicateurs. D'après : Commission européenne (2023), *Rapport sur l'exploitation durable de la bioénergie à l'échelle de l'Union*. Dernière visite le 29 mai 2024. https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b27b8b93-725d-11ee-9220-01aa75ed71a1_0002_02_DOC_2&format=PDF; Eurostat (2021), *SHARES up to 2020 and 2021: Summary Results*. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://ec.europa.eu/eurostat/web/energy/database/additional-data#Short%20assessment%20of%20renewable%20energy%20sources%20>
13. La première version de la directive sur les énergies renouvelables a été adoptée en 2009 et révisée en 2018 sous le nom de RED II. La troisième révision de la directive RED a commencé en 2021 dans le cadre du paquet « Ajustement à l'objectif 55 » et a été finalisée en 2023.
14. Pour des exemples de la pression exercée par le lobby des agrocarburants ePure, voir D. Carpintero (9 décembre 2022), *Biofuels and sustainability: time for the EU to get its story straight*. Euractiv. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://www.euractiv.com/section/biofuels/opinion/biofuels-and-sustainability-time-for-the-eu-to-get-its-story-straight>; ePure (8 avril 2022), *EU renewable ethanol is part of the solution to Europe's food security and fossil-free energy*. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://www.epure.org/news/eu-biofuels-chain-joint-statement-on-the-european-commission-communication-on-food-security/>
15. I. Vera et al. (2022), « Land Use for Bioenergy: Synergies et compromis entre les objectifs de développement durable ». *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 161, 112409. Dernière visite le 29 mai 2024. https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1364032122003173?ref=pdf_download&fr=RR-2&rr=8753486cfd7b74fa
16. La canne à sucre pourrait également être considérée comme une matière première à risque élevé de changement indirect d'affectation des sols. Transport & Environment (2019), *High & low ILUC risk biofuels: Policy recommendations for the EU delegated act*. Dernière visite le 6 juin 2024. https://www.transportenvironment.org/uploads/files/2019_01_High_low_ILUC_TE_briefing_final.pdf
17. Sur la base de l'Article 3.3 de la directive RED III Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2023), *Directive 2023/2413 (directive sur les énergies renouvelables) modifiant la directive (UE) 2018/2001, le règlement (UE) 2018/1999 et la directive 98/70/CE en ce qui concerne la promotion de l'énergie produite à partir de sources renouvelables, et abrogeant la directive (UE) 2015/652 du Conseil*. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?qid=1699364355105&uri=CELEX%3A32023L2413>

18. Sur la base de l'Article 4 de la directive sur les déchets. Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2023), *Directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives*. Dernière visite le 18 juin 2024. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008L0098>.
19. FAO (2023), *L'état de la sécurité alimentaire et de la nutrition dans le monde 2023*, op. cit.
20. Calculs des auteur-es utilisant l'indice FAO des prix des denrées alimentaires pour comparer le prix des huiles végétales en 2022 (annuel) et en avril 2024 avec les niveaux de 2019 (annuel) avant la pandémie. FAO (non daté), *FAO Price Indices for Oilseeds, Vegetable Oils and Oilmeals*. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://www.fao.org/markets-and-trade/commodities/oilcrops/fao-price-indices-for-oilseeds-vegetable-oils-and-oilmeals/en>
21. FAO (non daté), *Climate Change and Food Safety Impacts*. Dernière visite le 30 mai 2024. <https://openknowledge.fao.org/server/api/core/bitstreams/0aa558d4-57c7-498d-87f7-b9e37577882f/content/src/html/climate-change-and-food-safety-impacts.html>
22. C. Malins (2024), *How Does Biofuel Demand Affect Food Markets?*, op. cit.
23. Groupe d'experts de haut niveau sur la sécurité alimentaire et la nutrition du Comité de la sécurité alimentaire mondiale (2020), *Food security and nutrition: building a global narrative towards 2030*. Dernière visite le 5 juin 2024. <https://openknowledge.fao.org/server/api/core/bitstreams/8357b6eb-8010-4254-814a-1493faaf4a93/content>
24. U. M. Persson (2014), *The Impact of Biofuel Demand on Agricultural Commodity Prices: A Systematic Review. Advances in Bioenergy: The Sustainability Challenge*, 465–82. <https://doi.org/10.1002/9781118957844.ch30>
25. C. Malins (2024), *How Does Biofuel Demand Affect Food Markets?*, op. cit., p. 4.
26. C. Malins (2017), *Thought for Food: A Review of the Interaction Between Biofuel Consumption and Food Markets*. Cerulogy. Dernière visite le 29 mai 2024. https://www.cerulogy.com/wp-content/uploads/2017/09/Cerulogy_Thought-for-food_September2017.pdf
27. Indices des prix réels (corrigés de l'inflation, 2015 = 100) de la FAO pour les huiles végétales et les céréales 1991/2022, avec indication des moyennes sur 16 ans pour 1991/2006 et 2007/2022. C. Malins (2024), *How Does Biofuel Demand Affect Food Markets?*, op. cit., p. 11.
28. C. Malins (2024), *How Does Biofuel Demand Affect Food Markets?*, op. cit., p. 18.
29. Réseau mondial contre les crises alimentaires et Food Security Information Network (2021), *2021 Global Report on Food Crises: Joint Analysis For Better Decisions September 2021 Update*. Dernière visite le 24 juin 2024. https://www.foodsecurityportal.org/sites/default/files/2021-10/GRFC2021%20Sept%20Update_1.pdf; Oxfam (mars 2022), *Ukraine crisis: how and why it could cause hunger crises globally to worsen*. Note d'information. Dernière visite le 29 mai 2024. [https://www.oxfamnovib.nl/Files/rapporten/2022/2022%20-%2003%20-%2016%20Media%20Briefing%20on%20Ukraine%20and%20Hunger%20clean%20\(1\).pdf](https://www.oxfamnovib.nl/Files/rapporten/2022/2022%20-%2003%20-%2016%20Media%20Briefing%20on%20Ukraine%20and%20Hunger%20clean%20(1).pdf)
30. Transport & Environment (5 mai 2022), *NGOs call on the EU to choose food over fuel*. Communiqué de presse. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://www.transportenvironment.org/discover/ngos-call-on-the-eu-to-choose-food-over-fuel>. La Belgique a été l'un des rares pays à prendre en compte l'impact de la production d'agrocarburants sur la sécurité alimentaire dans le contexte de la guerre russe en Ukraine. Pour la déclaration de la ministre belge du Climat, de l'Environnement, du Développement durable et du Green Deal, voir Z. Khattabi (29 mars 2022), *Guerre en Ukraine : pour une interdiction des biocarburants de première génération*. Communiqué de presse. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://khattabi.belgium.be/fr/cp-guerre-en-ukraine-pour-une-interdiction-des-biocarburants-de-premiere-generation>
31. Le 23 mars 2022, dans une communication publiée en réponse aux risques pour la sécurité alimentaire résultant de l'invasion de l'Ukraine par la Russie, la Commission européenne a déclaré que « nous devons éviter que des cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale servent de plus en plus à la production de biocarburants ». Elle indique également qu'elle « soutient les États membres dans le recours aux possibilités permettant de réduire la proportion de biocarburants mélangés, ce qui pourrait entraîner une réduction des terres agricoles de l'Union utilisées pour produire des matières premières destinées à la fabrication de biocarburants, allégeant ainsi la pression sur les marchés des produits de base destinés à l'alimentation humaine et animale ». Commission européenne (23 mars 2022), *Préserver la sécurité alimentaire et renforcer les systèmes alimentaires*. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=COM:2022:133:FIN>
32. S. Suzan (2023), *Biofuels: From Unsustainable Crops to Dubious Waste?*, op. cit.
33. C. Malins (2024), *How Does Biofuel Demand Affect Food Markets?*, op. cit., p. 21.
34. Voir par exemple J. Glauber et C. Hebebrand (11 avril 2023), *Food versus fuel v2.0: biofuel policies and the current food crisis*. Blog de l'IFPRI. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://www.ifpri.org/blog/food-versus-fuel-v20-biofuel-policies-and-current-food-crisis>
35. Commission du développement (2022), *Modifiant la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil, le règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil et la directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la promotion de l'énergie produite à partir de sources renouvelables et abrogeant la directive du Conseil (UE) 2015/652*. Parlement européen. Dernière visite le 29 mai 2024. https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/DEVE-AD-719604_FR.docx
36. C. Malins (2024), *How Does Biofuel Demand Affect Food Markets?*, op. cit., p. 37.
37. Sur la base de l'hypothèse d'un besoin quotidien de 2 000 kcal par personne et d'une récolte de maïs d'environ 3 500 kcal par kg.
38. Oxfam et Transport & Environment (2023), *Biofuels: An Obstacle to Real Climate Solutions*. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://oi-files-d8-prod.s3.eu-west-2.amazonaws.com/s3fs-public/2023-03/Biofuels%20an%20obstacle%20to%20real%20climate%20solutions.pdf>
39. Ce calcul prend en compte la production de co-produits. Sans tenir compte de la production de co-produits, la production de cultures pour les agrocarburants consommés en Europe nécessite 9,6 Mha de terres. Oxfam et Transport & Environment (2023), *Biofuels: An Obstacle to Real Climate Solutions*, op. cit. D'après H. Fehrenbach, S. Bürck et A. Wehrle (2023), *The Carbon and Food Opportunity Costs of Biofuels in the EU27 plus the UK*. IFEU. Dernière visite le 29 mai 2024. https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2023/03/ifeu-study-COC-biofuels-EU_for-TE-2023-03-02_clean.pdf
40. Cela représente 1,3 milliard de personnes si l'on tient compte du fait que les drèches de distillerie issues de la production d'éthanol peuvent être remises sur le marché comme aliments pour animaux. C. Malins (2024), *How Does Biofuel Demand Affect Food Markets?*, op. cit.
41. J. Glauber (14 mars 2023), *Assessing tight global wheat stocks and their role in price volatility*. Blog de l'IFPRI. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://www.ifpri.org/blog/assessing-tight-global-wheat-stocks-and-their-role-price-volatility>
42. Transport & Environment (2020), *Food not Fuel*. Dernière visite le 29 mai 2024. https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2022/03/202203_Food_not_Fuels-1.pdf
43. A. Scafidi et H. Leslie-Bole (27 février 2024), *Increased Biofuel Production in the US Midwest May Harm Farmers and the Climate*. World Resources Institute. Dernière visite le 6 juin 2024. <https://www.wri.org/insights/increased-biofuel-production-impacts-climate-change-farmers>; S. Malcolm et M. Aillery (2009), *Growing Crops for Biofuels Has Spillover Effects*. Département de l'Agriculture des États-Unis. Dernière

- visite le 29 mai 2024. <https://www.ers.usda.gov/amber-waves/2009/march/growing-crops-for-biofuels-has-spillover-effects>
44. Soit 9,6 Mha de terres si l'on ne tient pas compte de la co-production.
45. Oxfam et Transport & Environment (2023), *Biofuels: An Obstacle to Real Climate Solutions*, op. cit.
46. Tous les calculs sont basés sur l'utilisation de 5,3 Mha de terres pour la consommation d'agrocarburants en Europe.
47. Commission européenne (non daté), *Nature Restoration Law*. Dernière visite le 6 juin 2024. https://environment.ec.europa.eu/topics/nature-and-biodiversity/nature-restoration-law_en
48. Oxfam et Transport & Environment (2023), *Biofuels: An Obstacle to Real Climate Solutions*, op. cit.
49. B. Kuepper et D. Quiroz (2023), *Belgian Consumption of Sugarcane Ethanol from Brazil and Peru: Shared Responsibilities of Human Rights Violations*. Oxfam België/Belgique. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://oxfambelgique.be/sites/default/files/2023-03/018-0B-digital-A4%20document%20Ethanol%20Brazil%20and%20Peru-ENG-01-2023%20V5.pdf>
50. Ibid.
51. ActionAid Pays-Bas et ActionAid Guatemala (2020), *Women's Rights Violations in Dutch Palm Oil Supply Chains: The Case of Guatemala*. ActionAid. Dernière visite le 30 mai 2024. <https://actionaid.nl/wp-content/uploads/2020/10/ActionAid-Womens-Rights-Violations-in-Dutch-Palm-Oil-Supply-Chains-Guatemala.pdf>
52. B. Kuepper et D. Quiroz (2023), *Belgian Consumption of Sugarcane Ethanol from Brazil and Peru*, op. cit.
53. Oxfam België/Belgique (2021), *Fueling Human Rights Violations*, op. cit.
54. World Rainforest Movement (2019), *Breaking the Silence: Harassment, Sexual Violence and Abuse Against Women in and Around Industrial Oil Palm and Rubber Plantations*. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://www.wrm.org.uy/publications/breaking-the-silence-harassment-sexual-violence-and-abuse-against-women-in-and-around-industrial-oil-palm-and-rubber-plantations>
55. Oxfam (2024), *La soif du profit : Quand le secteur privé s'accapare notre eau*. Dernière visite le 10 juin 2024. https://www.oxfamfrance.org/app/uploads/2024/03/OXFAM_la-soif-du-profit_Site.pdf
56. Voir l'exemple de l'accaparement et de la contamination de l'eau dans B. Kuepper et D. Quiroz (2023), *Belgian Consumption of Sugarcane Ethanol from Brazil and Peru*, op. cit., p. 42.
57. B. Kuepper et D. Quiroz (2023), *Belgian Consumption of Sugarcane Ethanol from Brazil and Peru*, op. cit.
58. ePure (30 mars 2022), *EU Biofuels Chain: Joint statement on the European Commission communication on food security*, op. cit.
59. S. Vackeová et X. Noyon (18 mars 2022), *RePowerEU: biofuels play a strategic role in boosting Europe's energy independence*, op. cit.; EU Biofuels Chain. (29 août 2022), *Five reasons Europe needs to do better on biofuels*, op. cit.
60. C. Malins (2024), *How Does Biofuel Demand Affect Food Markets?*, op. cit., p. 35.
61. Oxfam et Transport & Environment (2023), *Biofuels: An Obstacle to Real Climate Solutions*, op. cit. D'après H. Fehrenbach et al. (2023), *The Carbon and Food Opportunity Costs of Biofuels*, op. cit.
62. La directive fixe également un objectif obligatoire global de 20 % d'utilisation d'énergies renouvelables.
63. Voir l'Article 17.2-5, 17.7 de la directive RED I. Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2009), *Directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables et modifiant puis abrogeant les directives 2001/77/CE et 2003/30/CE*. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0028>
64. S. Suzan (2023), *Biofuels: From Unsustainable Crops to Dubious Waste?*, op. cit., p. 10.
65. M.-O. Herman et J. Mayrhofer (2016), *Agrocarburants : comment l'Europe réchauffe la planète*, op. cit.
66. ePure (30 mars 2022), *EU Biofuels Chain: Joint statement on the European Commission communication on food security*, op. cit.; S. Vackeová et X. Noyon (18 mars 2022), *RePowerEU: biofuels play a strategic role in boosting Europe's energy independence*, op. cit.; EU Biofuels Chain (29 août 2022), *Five reasons Europe needs to do better on biofuels*, op. cit.
67. Cour des comptes européenne (2023), *Aide de l'UE en faveur des biocarburants durables dans les transports : une trajectoire imprécise*. Dernière visite le 6 juin 2024. https://www.eca.europa.eu/ECAPublications/SR-2023-29/SR-2023-29_FR.pdf
68. H. Valin et al. (2015), *The Land Use Change Impact of Biofuels*, op. cit.; C. Malins (2012), 'A Model-based Quantitative Assessment', op. cit.; T. J. Lark et al. (2022), 'Environmental Outcomes', op. cit.
69. S. Suzan (2023), *Biofuels: From Unsustainable Crops to Dubious Waste?*, op. cit.
70. Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2003), *Directive 2003/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 8 mai 2003 visant à promouvoir l'utilisation de biocarburants ou autres carburants renouvelables dans les transports*. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32003L0030&from=fr>
71. Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2009), *Directive 98/70/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998 concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 93/12/CEE du Conseil, révision 2009*. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX%3A01998L0070-20090625>
72. Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2009), *Directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables et modifiant puis abrogeant les directives 2001/77/CE et 2003/30/CE*. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0028>
73. Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2015), *Directive (UE) 2015/1513 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 modifiant la directive 98/70/CE concernant la qualité de l'essence et des carburants diesel et modifiant la directive 2009/28/CE relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables*. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015L1513>
74. Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2018), *Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (refonte)*. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018L2001>
75. Commission européenne (2019), *Règlement délégué (UE) 2019/807 de la Commission du 13 mars 2019 complétant la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne, d'une part, la détermination des matières premières présentant un risque élevé d'induire des changements indirects dans l'affectation des sols dont la zone de production gagne nettement sur les terres présentant un important stock de carbone et, d'autre part, la certification des biocarburants, bioliquides et combustibles issus de la biomasse présentant un faible risque d'induire des changements indirects dans l'affectation des sols*. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0807>
76. Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2023), *Règlement (UE) 2023/1805*, op. cit.
77. Parlement européen et Conseil de l'Union européenne

(2023), *Règlement (UE) 2023/2405*, op. cit.

78. Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2023), *Directive 2023/2413*, op. cit.

79. La production d'agrocarburants était un moyen de stimuler la production agricole. La politique sur les énergies renouvelables était conçue pour compenser la diminution du soutien accordé aux agriculteurs et agricultrices européen·nes dans le cadre de la politique agricole commune (PAC). Le fait que la question des CIAS ait été occultée n'est pas le fruit d'une négligence de la CE, mais résulte d'une opposition délibérée de la Commission (DG AGR) de se saisir de la problématique des CIAS. A. Sharman et J. Holmes (2010), Evidence-based Policy or Policy-based Evidence Gathering? Biofuels, the EU and the 10% Target. *Environmental Policy and Governance*, 20(5), 309–21. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://www.lse.ac.uk/granthaminstitute/wp-content/uploads/2014/03/Evidence-Based-Policy-or-Policy-Based-Evidence-Gathering.pdf>

80. A. Eide (2008), *The Right to Food and the Impact of Liquid Biofuels (Agrofuels)*. FAO, p. 60. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://www.fao.org/3/a-ap550e.pdf>

81. Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2015), *Directive (UE) 2015/1513*, op. cit.

82. Au considérant 5 de la directive CIAS, la Commission européenne reconnaît que les émissions de gaz à effet de serre liées aux changements indirects d'affectation des sols sont significatives et pourraient annuler une partie ou la totalité des économies d'émissions de gaz à effet de serre réalisées par les agrocarburants. Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2015), *Directive (UE) 2015/1513*, op. cit.

83. Lorsque les États membres n'utilisent pas ou moins d'agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères pour atteindre leur objectif de 14 % d'énergies renouvelables pour les transports, ils peuvent abaisser cet objectif en conséquence, à hauteur de 7 % au maximum. Les 7 % restants de l'objectif de 14 % pour le secteur des transports proviennent de l'électricité renouvelable, des électrocarburants, des combustibles carbonés recyclés et des agrocarburants avancés. Cette part reste obligatoire.

84. Une souplesse de 1 % est accordée. Par exemple, si un pays a utilisé 4 % d'agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères dans son mix énergétique pour les transports en 2020, il est désormais autorisé à en utiliser un maximum de 5 %. Si un pays en a utilisé 7 % ou plus en 2020, il est autorisé à utiliser au maximum 7 % d'agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères dans son mix énergétique pour les transports.

85. Commission européenne (2019), *Règlement délégué (UE) 2019/807*, op. cit.

86. Commission européenne (2019), *Rapport de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions sur l'état de l'expansion, à l'échelle mondiale, de la production de certaines cultures destinées à l'alimentation humaine et animale*. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=CELEX:52019DC0142>

87. Directive CIAS, Article 2.b.iv.d. Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2015), *Directive (EU) 2015/1513*, op. cit.

88. L'Article 29.12 de la directive RED III dispose que « les États membres ne refusent pas de prendre en considération, pour d'autres motifs de durabilité, les biocarburants et les bioliquides obtenus conformément au présent article ». Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2023), *Directive 2023/2413*, op. cit.

89. Les agrocarburants avancés sont définis à l'Annexe IX, Partie A, de la directive RED. La Partie B énumère les matières premières de déchets qui peuvent être transformées à l'aide de technologies éprouvées. L'utilisation de toutes les matières premières visées à l'Annexe IX est comptabilisée deux fois pour atteindre les objectifs fixés dans la directive RED. L'utilisation des matières premières énumérées dans la Partie B est limitée, car les pays peuvent les intégrer à hauteur de 1,7 % maximum dans leur objectif en matière d'énergies renouvelables pour les

transports. Il s'agit cependant d'une limite souple, que les pays peuvent demander d'augmenter. Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2023), *Directive 2023/2413*, op. cit.

90. La Commission européenne est uniquement habilitée à ajouter des matières premières à l'Annexe IX ; elle n'est pas autorisée à retirer des matières premières de la liste. Commission européenne (2024), *Biocarburants – liste actualisée des matières premières pour biocarburants durables*. Dernière visite le 29 mai 2024. https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13484-Biocarburants-liste-actualisee-des-matieres-premieres-pour-biocarburants-durables_fr.

91. Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2023), *Directive 2023/2413*, op. cit., Annexe IX, Partie A.

92. Cela pourrait inclure des cultures provenant de terres fortement dégradées. Cela impliquerait de vérifier d'abord s'il existe d'autres droits sur ces terres. Dans les pays en développement, en particulier, il peut s'agir de terres collectives ou communes qui fournissent nourriture, combustible, médicaments et matériaux de construction aux communautés locales, notamment aux femmes, qui ne détiennent généralement aucun titre officiel sur ces terres. Celles-ci peuvent également être sacrées pour les communautés locales et vitales pour la protection des sources d'eau. La Commission européenne a ajouté les cultures provenant de terres fortement dégradées dans son amendement à l'Annexe IX de la directive RED. Les définitions et les contrôles sont insuffisants pour éviter que cela ne constitue une faille permettant d'utiliser des matières premières qui auraient pu servir comme cultures vivrières et fourragères. Commission européenne (2024), *Biocarburants – liste actualisée des matières premières pour biocarburants durables*, op. cit.

93. Les matières premières figurant sur cette liste relèvent de différentes catégories, notamment les déchets, les résidus et les sous-produits. Pour l'exemple de l'utilisation de graisses animales, voir Transport & Environment (2023), *Pigs do Fly!* Dernière visite le 29 mai 2024. https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2023/05/202304_Animal_fats_briefing_TE.pdf

94. S. Suzan (2023), *Biofuels: From Unsustainable Crops to Dubious Waste?*, op. cit. ; Transport & Environment (2024), *Unknown Cooking Oil: High hopes on limited and suspicious materials*. Dernière visite le 19 juin 2024. <https://www.transportenvironment.org/articles/uco-unknown-cooking-oil-high-hopes-on-limited-and-suspicious-materials>

95. Fit for 55 est le paquet de mesures destiné à transposer dans la législation des pays de l'UE l'ambition climatique énoncée dans le pacte vert pour l'Europe.

96. La directive RED III est entrée en vigueur le 20 novembre 2023.

97. Ces politiques sont connues sous le nom de ReFuelEU Aviation et FuelEU Maritime, respectivement.

98. Commission européenne (2019), *Règlement délégué (UE) 2019/807 de la Commission*, op. cit.

99. Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2023), *Règlement (UE) 2023/1805*, op. cit. ; Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2023), *Règlement (UE) 2023/2405*, op. cit.

100. L'association de lobbying des agrocarburants ePure a lancé deux actions judiciaires visant à exclure les agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères des règlements FuelEU Maritime et ReFuelEU Aviation de l'UE. Voir ePure (31 janvier 2024), *European ethanol producers raise legal challenge to EU maritime legislation*. Communiqué de presse. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://www.epure.org/press-release/european-ethanol-producers-raise-legal-challenge-to-eu-maritime-legislation> ; ePure (14 février 2024), *European ethanol producers raise new legal challenge to EU aviation-fuel legislation*. Communiqué de presse. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://www.epure.org/press-release/european-ethanol-producers-raise-new-legal-challenge-to-eu-aviation-fuel-legislation>

101. RED III, Article 26.1. Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2023), *Règlement (UE) 2023/2413*, op. cit.

102. Commission européenne (2024), *Biocarburants – liste actualisée*

des matières premières pour biocarburants durables, op. cit.

103. C. Douhaire et D. Nieberg (2024), *Possibilities for excluding or limiting certain feedstocks from Annex IX in national implementation of amended Renewable Energy Directive (RED III)*. Geulen & Klinger Rechtsanwälte. Dernière visite le 27 juin 2024. https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Agrokraftstoffe/Legal_Opinion_Annex_IX_RED_III_13.06.2024_clean.pdf

104. Selon les articles 29.12 et 29.14, si la directive RED permet aux États membres d'ajouter des critères de durabilité à la biomasse ligneuse, ceux-ci ne sont pas autorisés à ajouter des critères pour les agrocarburants.

105. Voir l'Annexe 3 pour plus de détails sur ces exigences.

106. Selon le Considérant 87, la directive RED III complète les exigences en matière de diligence raisonnable. Or, l'expérience montre que la connectivité entre les directives n'est pas automatique, sauf si elles se traduisent en critères de mise en œuvre spécifiques.

107. S. Gonzalez Garcia (24 avril 2024), *Reaction: the European Parliament approves the CSDDD: a step towards corporate justice*. Coalition européenne pour la justice des entreprises. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://corporatejustice.org/news/reaction-the-european-parliament-approves-the-csddd>

108. Eurostat (2021), *SHARES up to 2020 and 2021*, op. cit.

109. Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (2021), *Evaluations und Erfahrungsbericht für das Jahr 2011*. Dernière visite le 6 juin 2024 (allemand). https://www BLE.de/SharedDocs/Downloads/DE/Klima-Energie/Nachhaltige-Biomasseherstellung/Evaluationsbericht_2021.html ; Ministère de la Transition écologique (2021), *Panorama 2020 : Biocarburants incorporés dans les carburants en France*. Dernière visite le 6 juin 2024. <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Panorama%202020%20des%20biocarburants%20incorporés%20en%20France.pdf> ; Autorité néerlandaise sur les émissions (2022), *Rapportage Energie voor Vervoer in Nederland 2021*. 53. Dernière visite le 6 juin 2024 [néerlandais]. <https://www.emissieautoriteit.nl/onderwerpen/algemeen-hernieuwbare-energie-voor-vervoer/documenten/publicatie/2022/07/01/totaalrapportage-energie-voor-vervoer-2021> ; SPF Santé publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement (2022), *Biobrandstofgegevens 2021*.

110. Tweede Kamer der Staten-Generaal (2021), 32 813 Kabinetsaankpak Klimaatbeleid Nr. 916 Verslag van een Schriftelijk Overleg. Dernière visite le 6 juin 2024. <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/behandelddossier/kst-32813-916.html>

111. La France suit deux grandes approches sur le plan politique : la Stratégie nationale bas-carbone et la Programmation pluriannuelle de l'énergie. Le pays a entièrement transposé la directive RED II dans sa législation en 2023.

112. Les agrocarburants représentaient 94 % des objectifs en 2021 et 93 % en 2022. Calculs des auteur-es, d'après Eurostat (2021), *SHARES up to 2020 and 2021*, op. cit.

113. République française (2024), *Code des douanes : Chapitre Ier : Taxes intérieures, Section III*. Dernière visite le 29 mai 2024. https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000048844349/2024-04-22/

114. Cour des comptes (2021), *La politique de développement des biocarburants*. Dernière visite le 19 juin 2024. <https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2021-12/20211220-S2021-1718-politique-developpement-biocarburants.pdf>

115. Pour le nouveau PNEC de la France, voir Commission européenne (2023), *National Energy Climate-Plan of France: Draft Update October 2023*. Dernière visite le 29 mai 2024. https://commission.europa.eu/document/download/e160e0b8-2ac9-4731-bcad-5024ce97bcc9_en?filename=FRANCE%20-%20DRAFT%20UPDATED%20NECP%202021-2030_EN.pdf

116. En 2021, la France a consommé 2 562,5 ktep. Calculs des auteur-es, d'après Eurostat (2021),

SHARES up to 2020 and 2021, op. cit.

117. République française (2024), *Code des douanes : Chapitre Ier : Taxes intérieures, Section III*, op. cit.

118. Ibid.

119. République française (2021), *Code de l'énergie : Section 2 : Produits pétroliers et carburants renouvelables (Article L641-6)*. Dernière visite le 29 mai 2024. https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000043213513/2021-07-01

120. République française (2024), *Code des douanes : Chapitre Ier : Taxes intérieures, Section III*, op. cit. Article V. C. La limite est fixée à 0,9 % pour l'essence et à 1,1 % pour le diesel. Le gouvernement français a mis en place une mesure incitative spécifique à l'utilisation de graisses animales de catégorie 3 pour les navires de pêche. Celles-ci peuvent être comptabilisées deux fois par les fournisseurs pour atteindre leurs objectifs d'incorporation. Les graisses animales des catégories 1 et 2 présentent des niveaux de risque moyens et élevés de transmission de maladies. Les graisses animales de catégorie 3 sont des sous-produits animaux présentant de faibles risques de transmission de maladies. Elles offrent donc une grande variété d'utilisations dans les secteurs des aliments pour le bétail et pour les animaux de compagnie et dans l'industrie chimique. Ces dernières années, le secteur des agrocarburants a enregistré une forte augmentation de l'utilisation de graisses animales de catégorie 3. Par conséquent, leurs prix ont augmenté et d'autres secteurs ont dû les remplacer par d'autres cultures vivrières et fourragères comme l'huile de palme, le blé ou le maïs. Voir Transport & Environment (2023), *Pigs do Fly!*, op. cit.

121. P. Messad (16 juin 2023), *Aviation durable : Emmanuel Macron annonce 500 millions d'euros supplémentaires. Euractiv*. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://www.euractiv.fr/section/all/news/aviation-durable-emmanuel-macron-annonce-700-millions-deuros-supplementaires/>

122. Concernant la feuille de route française pour le déploiement des biocarburants aéronautiques durables, voir République française (non daté), *Feuille de route française pour le déploiement des biocarburants aéronautiques durables*. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Feuille%20de%20route%20française%20pour%20le%20déploiement%20des%20biocarburants%20aéronautiques%20durables.pdf>

123. République française (2021), *Ordonnance n° 2021-235 du 3 mars 2021 portant transposition du volet durabilité des bioénergies de la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables*. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043210190>

124. République française (non daté), *Feuille de route française pour le déploiement des biocarburants aéronautiques durables*, op. cit.

125. Service public fédéral (2023), *Loi concernant les normes de produit pour l'intégration d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans les carburants fossiles destinés au secteur du transport et modifiant la loi du 29 avril 1999 relative à l'organisation du marché de l'électricité et modifiant la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations*. Dernière visite le 29 mai 2024. https://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=fr&la=FS&n=2023073111&table_name=loi

126. Pour connaître la réaction d'Oxfam, voir Oxfam Belgique/Belgique (31 juillet 2023), *Agrocarburants : nos voix ont été entendues !* Dernière visite le 29 mai 2024. <https://oxfambelgique.be/agrocarburants-nos-voix-ont-ete-entendues?>

127. Service public fédéral (2023), *Loi concernant les normes de produit pour l'intégration d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans les carburants fossiles destinés au secteur du transport*, op. cit.

128. Pour les commentaires sur le projet de loi au Parlement, voir Chambre des représentants de Belgique (2023), *Projet de loi : concernant les normes de produit pour l'intégration d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans les carburants*

fossiles destinés au secteur du transport et modifiant la loi du 29 avril 1999 relative à l'organisation du marché de l'électricité et modifiant la loi du 12 avril 1965 relative au transport de produits gazeux et autres par canalisations, op. cit., p. 17.

129. Malgré l'utilisation dans des proportions minimes d'agrocarburants produits à partir de cultures vivrières et fourragères, ces proportions sont appelées à s'amenuiser à l'horizon 2030.

130. Service public fédéral (2022), *Loi modifiant la loi du 17 juillet 2013 relative aux volumes nominaux minimaux de biocarburants durables qui doivent être incorporés dans les volumes de carburants fossiles mis annuellement à la consommation*. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://www.ejustice.just.fgov.be/eli/loi/2022/12/16/2022043065/justel>

131. Après double comptabilisation.

132. La dernière vision de la politique des Pays-Bas en matière de bioénergie a été présentée en 2019. Voir Royaume des Pays-Bas (2019), *Klimaataakkoord*. Dernière visite le 29 mai 2024 [néerlandais]. <https://www.klimaataakkoord.nl/documenten/publicaties/2019/06/28/klimaataakkoord>. À la lumière de l'accord sur le climat et de la transposition de la directive RED II (officialisée le 1er janvier 2022), le gouvernement néerlandais a apporté des modifications à sa législation environnementale et continue d'élaborer des plans d'action, des critères et une législation pour la réglementation de son utilisation des bioénergies. Aux Pays-Bas, l'utilisation des agrocarburants est principalement réglementée par la législation suivante : Royaume des Pays-Bas (non daté), *Wet Milieubeheer*. Dernière visite le 6 juin 2024 [néerlandais]. <https://wetten.overheid.nl/BWBR0003245/2024-03-30> ; Royaume des Pays-Bas (non daté), *Besluit Energie Vervoer*. Dernière visite le 6 juin 2024 [néerlandais]. <https://wetten.overheid.nl/BWBR0040922/2024-04-06> ; Royaume des Pays-Bas (non daté), *Regelgeving Energie Vervoer*. Dernière visite le 6 juin 2024 [néerlandais]. <https://wetten.overheid.nl/BWBR0041050/2024-01-01> ; Royaume des Pays-Bas (non daté), *Besluit stimuleren duurzame energieproductie (SDE+)*. Dernière visite le 6 juin 2024 [néerlandais]. <https://wetten.overheid.nl/BWBR0022735/2022-03-26>. Le processus de transposition de la directive RED III dans la législation a débuté en septembre 2023 avec une réunion du gouvernement. Voir ministère des Infrastructures et de la Gestion de l'eau (2023), *Kamerbrief start REDIII-implementatie*. Dernière visite le 30 mai 2024 [néerlandais]. <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-1070471.pdf>

133. Royaume des Pays-Bas (2019), *Klimaataakkoord*, op. cit., p. 49.

134. De moins de 5 G/an à près de 12 G/an de capacité de bioraffinage, selon ses plans proposés. Voir S. Suzan (2023), *Biofuels: From Unsustainable Crops to Dubious Waste?*, op. cit., p. 30.

135. *Besluit Energie Vervoer*, Article 3.

136. Ibid.

137. Netherlands Enterprise Agency pour le compte du ministère des Infrastructures et de la Gestion de l'eau (2023), *RVO Factsheet restproducten palmolieproductie*. Dernière visite le 29 mai 2024 [néerlandais]. <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2021D38397&did=2021D38397>

138. Ces objectifs s'entendent après double comptabilisation de l'utilisation des agrocarburants avancés, de sorte que les objectifs réels sont de 1,2 % en 2023 et de 3,5 % en 2030.

139. Calculs des auteur-es, d'après Eurostat (2021), *SHARES up to 2020 and 2021*, op. cit.

140. *Besluit Energie Vervoer*, Article 3.

141. N. Foote (30 novembre 2020), *New fraud investigation casts doubt over used cooking oil origins*. Euractiv. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://www.euractiv.com/section/agriculture-food/news/new-fraud-investigation-casts-doubt-over-used-cooking-oil-origins> ; ministère des Infrastructures et de la Gestion de l'eau (2019), *Signaalrapportage ILT inzake onderzoek OM t.a.v. biodiesel*. Dernière visite le 29 mai 2024 [néerlandais]. https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2019Z10033&did=2019D20643

142. Ministère des Infrastructures et de la Gestion de l'eau (2020), *Duurzaamheidskader biograndstoffen*. Dernière visite le 29 mai 2024 [néerlandais]. <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-2f6f5972-9321-49c4-8420-3e694e04f0fc/pdf>. Dans la lettre du gouvernement à ce sujet, la sécurité alimentaire n'est pas mentionnée dans les discussions sur les critères de durabilité socio-économique supplémentaires. Voir ministère des Infrastructures et de la Gestion de l'eau et ministère du Climat et de l'Énergie (2023), *Stand van zaken implementatie duurzaamheidscriteria biograndstoffen in regelgeving*. Dernière visite le 29 mai 2024 [néerlandais]. https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2023Z08364&did=2023D19829

143. Autorité néerlandaise sur les émissions (2023), *Rapportage hernieuwbare Energie voor Vervoer in Nederland 2022*. p. 44. Dernière visite le 29 mai 2024 [néerlandais] <https://www.emissieautoriteit.nl/documenten/publicatie/2023/07/17/rapportage-hernieuwbare-energie-voor-vervoer-in-nederland-2022>

144. Conseil économique et social (2020), *Biomassa in balans: Een duurzaamheidskader voor hoogwaardige inzet van biograndstoffen*. Dernière visite le 29 mai 2024 [néerlandais]. <https://www.ser.nl/-/media/ser/downloads/adviezen/2020/biomassa-in-balans.pdf>

145. Ministère fédéral de la Justice et Office fédéral de la justice (2023), *Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG)*. Dernière visite le 29 mai 2024 [allemand]. <https://www.gesetze-im-internet.de/bimschg/BImSchG.pdf>

146. Deutsche Umwelthilfe (2022), *The Huge Climate Costs of Crop Biofuels: Case Study Germany – More than 1 Million Hectares Wasted*. Dernière visite le 29 mai 2024. https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Naturschutz/Agrokraftstoffe/DUH_Briefing_Crop-biofuel-study_23-02-2022_final.pdf

147. J. Packroff (23 janvier 2023), *Food vs fuel: German ministries clash over role of conventional biofuels*. Eurativ. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://www.euractiv.com/section/biofuels/news/food-vs-fuel-german-ministries-clash-over-role-of-conventional-biofuels>

148. Ministère fédéral de la Justice (2017), *Achtunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen - 38. BImSchV)*. Paragraphe 13.1. Dernière visite le 29 mai 2024 [allemand]. https://www.gesetze-im-internet.de/bimschv_38_2017/BJNR389200017.html#BJNR389200017BJNG000700000

149. Ibid., Paragraphe 13b.2.

150. Pour plus d'informations, voir N. Kaufmann (7 mai 2023), *Verdacht: China soll Biodiesel mit gefälschtem Zertifikat in Deutschland in Umlauf gebracht haben*. Stern. Dernière visite le 29 mai 2024 [allemand]. <https://www.stern.de/auto/verdacht--biodiesel-mit-gefaelschtem-zertifikat-aus-china-in-deutschland-im-umlauf--33439990.html> ; N. Naber et A. Kempmann (28 novembre 2023), *Falscher Biodiesel auf deutschem Markt?* Tagesschau. Dernière visite le 29 mai 2024 [allemand]. <https://www.tagesschau.de/investigativ/ndr/biodiesel-palmoel-china-deutschland-100.html> ; E. Baumann (7 juillet 2023), *Kein Schutz vor fragwürdigen Biosprit-Importen*. Tagesspiegel. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://background.tagesspiegel.de/energie-klima/kein-schutz-vor-fragwuerdigen-biosprit-importen>

151. Avant double comptabilisation.

152. La canne à sucre pourrait également être considérée comme une matière première à risque élevé de changement indirect d'affectation des sols. Transport & Environment (2019), *High & low ILUC risk biofuels: Policy recommendations for the EU delegated act*. Dernière visite le 6 juin 2024. https://www.transportenvironment.org/uploads/files/2019_01_High_low_ILUC_TE_briefing_final.pdf

153. Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2003), *Directive 2003/30/CE*, op. cit.

154. Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2009), *Directive 98/70/CE*, op. cit.

155. Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2009), *Directive 2009/28/EC*, op. cit.
156. Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2015), *Directive (UE) 2015/1513*, op. cit.
157. Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2018), *Directive (UE) 2018/2001*, op. cit.
158. Commission européenne (2019), *Règlement délégué (UE) 2019/807 de la Commission*, op. cit.
159. Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2023), *Règlement (UE) 2023/1805*, op. cit.
160. Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2023), *Règlement (UE) 2023/2405*, op. cit.
161. Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2023), *Directive 2023/2413*, op. cit.
162. Ibid.
163. Commission européenne (2019), *Règlement délégué (UE) 2019/807 de la Commission*, op. cit.
164. Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2023), *Règlement (UE) 2023/1805*, op. cit.
165. Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2023), *Règlement (UE) 2023/2405*, op. cit.
166. Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2018), Règlement (UE) 2018/1999 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 sur la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat, modifiant les règlements (CE) no 663/2009 et (CE) no 715/2009 du Parlement européen et du Conseil, les directives 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE et 2013/30/UE du Parlement européen et du Conseil, les directives 2009/119/CE et (UE) 2015/652 du Conseil et abrogeant le règlement (UE) no 525/2013 du Parlement européen et du Conseil. Dernière visite le 30 mai 2024. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R1999>
167. La Commission européenne aurait dû réviser le Règlement délégué sur les matières premières présentant un risque élevé d'induire des changements indirects dans l'affectation des sols avant septembre 2023. Or, elle ne l'avait toujours pas fait en juin 2024.
168. Transport & Environment (2023), *Halt Deforestation-driving Soy Biofuels Before it is Too Late*. Dernière visite le 29 mai 2024. <https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2023/12/Halt-deforestation-driving-soy-biofuels-before-it-is-too-late.pdf>
169. Commission européenne (2024), *Annex to the Commission Delegated Directive (EU) amending Annex IX to Directive (EU) 2018/2001 of the European Parliament and of the Council, as regards adding feedstock for the production of biofuels and biogas*. Dernière visite le 6 juin 2024. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/PIN/?uri=PI_COM%3AAres%282022%298413323
170. Commission européenne (2024), *Biocarburants — liste actualisée des matières premières pour biocarburants durables*, op. cit.
171. Pour les installations mises en service à partir de janvier 2021. Cette économie est de 50 % pour les installations mises en service avant le 5 octobre 2015 et de 60 % pour celles mises en service entre le 6 octobre 2015 et le 31 décembre 2020.
172. Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2018), *Règlement (UE) 2018/1999*, op. cit.
173. RED III, Article 30. Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2023), *Règlement (UE) 2023/2413*, op. cit.
174. Règlement (UE) 2018/1999, Annexe IX, Partie A. Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2018), *Règlement (UE) 2018/1999*, op. cit.
175. RED III, Article 31a. Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2023), *Règlement (UE) 2023/2413*, op. cit.
176. RED III, Article 33. Parlement européen et Conseil de l'Union européenne (2023), *Règlement (UE) 2023/2413*, op. cit.

OXFAM

Oxfam est une confédération internationale de 21 organisations qui travaillent avec leurs partenaires et allié-es pour aider des millions de personnes à travers le monde. Ensemble, nous combattons les inégalités pour mettre fin à la pauvreté et aux injustices, aujourd'hui et sur le long terme, pour un futur à égalité. Pour de plus amples informations, veuillez contacter les différents affiliés ou www.oxfam.org.

Oxfam Amérique (www.oxfamamerica.org)
Oxfam Aotearoa (www.oxfam.org.nz)
Oxfam Australie (www.oxfam.org.au)
Oxfam-en-Belgique (www.oxfamsol.be)
Oxfam Brésil (www.oxfam.org.br)
Oxfam Canada (www.oxfam.ca)
Oxfam Colombie (www.oxfamcolombia.org)
Oxfam France (www.oxfamfrance.org)
Oxfam Allemagne (www.oxfam.de)
Oxfam GB (www.oxfam.org.uk)
Oxfam Hong Kong (www.oxfam.org.hk)
Oxfam Danemark (www.oxfam.dk)
Oxfam Inde (www.oxfamindia.org),
Oxfam Intermón (Espagne) (www.oxfamintermon.org)
Oxfam Irlande (www.oxfamireland.org)
Oxfam Italie (www.oxfamitalia.org)
Oxfam Mexique (www.oxfammexico.org)
Oxfam Novib (Pays-Bas) (www.oxfamnovib.nl)
Oxfam Québec (www.oxfam.qc.ca)
Oxfam Afrique du Sud (www.oxfam.org.za)
KEDV (www.kedv.org.tr)



Oxfam International
EU Advocacy Office
Avenue des Arts 7-8
1210 Brussels.

www.oxfam.org