



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Filière colza

Question écrite n° 8678

Texte de la question

Mme Émilie Cariou alerte M. le ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, sur les conséquences de la directive européenne RED II actuellement discutée en trilogue. Cette dernière propose de réduire drastiquement la contribution des biocarburants conventionnels au bouquet énergétique des transports, les faisant passer de 7 % en 2021 et de 3,8 % en 2030. L'impact de cette directive sur les cultures de colza ou de tournesol, auraient potentiellement plusieurs conséquences : une perte d'emplois dans les secteurs concernés ; une baisse de la production et donc un impact pour les consommateurs ; une baisse de la production et donc un impact pour les produits co-générés (comme les tourteaux de colza pour l'alimentation animale). Cette directive est d'autant plus d'actualité au vu de la reconversion d'une usine Total dans le sud de la France avec l'utilisation d'huile de palme importée et ses conséquences en termes de déforestation importée. De même, la baisse des taxes décidée par l'Union européenne, sur le biodiesel de soja argentin crée un malaise chez les agriculteurs et leurs syndicats. L'entreprise Ineos (139 salariés) basée près de Verdun transforme environ 400 000 tonnes de colza par an, soit 40 % de la production de la région Grand Est, faisant d'elle un acteur incontournable et majeur pour le département et même la grande région. Les agriculteurs du territoire du Grand Est, et plus particulièrement de la Meuse, sont inquiets de ces changements. Les conséquences seraient assez dramatiques pour un territoire et une profession déjà fortement impactés. La surface exploitée pour le seul colza représente 15 % des surfaces totales cultivées en Meuse. La proposition de la Commission semble aller à l'encontre des apports que représentent ces productions agricoles à la sécurité énergétique, à l'économie rurale et à la lutte contre le changement climatique par la fourniture de biocarburants renouvelables. Elle sous-estime également l'amélioration de l'équilibre du secteur agricole européen permis par la coproduction de tourteaux et drèches destinées à l'alimentation animale. Par ailleurs, la France a dépassé le seuil de 7 % fixé initialement dans la première directive, et a inscrit dans la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, un objectif de 15 % de l'horizon 2030. Ainsi, elle lui demande comment la France souhaite concilier ces objectifs contradictoires qui risquent de mettre en péril toute une filière organisée.

Texte de la réponse

Au niveau européen, la directive ILUC (Indirect land use change) fixe, depuis 2015 jusqu'en 2020, un plafond d'incorporation de la part des biocarburants conventionnels dans la consommation finale d'énergie des transports à hauteur de 7 % en énergie, pour lutter contre le changement d'affectation des sols et éviter que la production de matière première énergétique n'entre en concurrence avec l'usage alimentaire de ces mêmes matières premières. La directive 2018/2001 du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (directive dite « RED II ») en vigueur ne revient pas sur ce palier. En effet, dans son article 26 relatif aux règles spécifiques applicables notamment aux biocarburants, la directive précise que les combustibles issus de la biomasse consommés dans le secteur des transports, lorsqu'ils sont produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine et animale, ne doivent pas dépasser de plus de un point de pourcentage un maximum de 7 % de la consommation finale d'énergie dans les secteurs des transports routier et ferroviaire. Il n'y donc pas de réduction drastique de la contribution des

biocarburants conventionnels au bouquet énergétique des transports imposée par la refonte de la directive « RED II ». Par ailleurs, le Gouvernement demeure fortement mobilisé sur les enjeux propres aux filières énergétiques fondées sur les ressources agricoles nationales, comme les céréales et les betteraves pour l'éthanol ou le colza pour le biodiesel. À titre d'exemple, l'incorporation des biocarburants est soutenue par la taxe incitative relative à l'incorporation de biocarburants (TIRIB) et cet objectif d'incorporation a augmenté au 1er janvier 2019 aussi bien dans le diesel que dans l'essence.

Données clés

Auteur : [Mme Émilie Cariou](#)

Circonscription : Meuse (2^e circonscription) - La République en Marche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 8678

Rubrique : Énergie et carburants

Ministère interrogé : [Transition écologique et solidaire](#)

Ministère attributaire : [Transition écologique et solidaire](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [29 mai 2018](#), page 4442

Réponse publiée au JO le : [18 février 2020](#), page 1305