

Suppression de l'exonération partielle de taxe pour les agrocarburants industriels

CETTE FICHE A ETE REALISEE PAR LE RESEAU ACTION CLIMAT - FRANCE
ELLE N'ENGAGE EN RIEN LA POSITION DES ASSOCIATIONS SIGNATAIRES DE L'APPEL.
POUR PLUS D'INFORMATIONS, MERCI DE CONTACTER L'ORGANISATION REDACTRICE.

Éléments de contexte et de compréhension :



En France, depuis 2003, les agrocarburants sont largement soutenus par l'Etat sous couvert de limiter les émissions de gaz à effet de serre (GES) du transport routier et de réduire la dépendance énergétique de la France vis-à-vis des carburants fossiles. La Directive européenne « Energie renouvelable » de 2008 a fixé à 10% le taux d'énergie renouvelable dans la consommation finale du secteur des transports d'ici à 2020. Cet objectif sera atteint en quasi totalité par des

agrocarburants de 1^e génération, seule alternative au pétrole disponible immédiatement¹. D'importants débats ont lieu depuis quelques années sur la durabilité réelle des agrocarburants. Des études montrent que la production d'agrocarburants, selon la culture utilisée, pourrait engendrer des émissions de GES plus importantes que les carburants fossiles qu'ils sont censés remplacer, surtout si on prend en compte les émissions indirectes notamment

Qu'est ce que le changement d'affectation des sols indirect ?

Des terres cultivables sur le territoire européen qui, auparavant, étaient utilisées pour nourrir les êtres humains et le bétail, satisfont désormais la demande en agrocarburants. De nouvelles terres doivent donc être défrichées ailleurs dans le monde, détruisant forêts, tourbières, prairies en libérant du carbone dans l'atmosphère. Dans ce cas, les agrocarburants émettent plus de CO₂ que les carburants fossiles qu'ils sont censés remplacer ! Cela a aussi des impacts négatifs sur la biodiversité, la sécurité alimentaire, les droits fonciers des populations locales. Voir la vidéo :

www.rac-f.org/Dessin-anime-pour-comprendre-le.html

dues au changement d'affectation des sols (voir encadré).

Détails de l'avantage accordé :

- La taxe générale sur les activités polluantes (TGAP) oblige le distributeur de carburants à incorporer des agrocarburants : il doit payer un supplément sur la TGAP s'il ne respecte pas le

¹ Les agrocarburants de 1^{ère} génération sont issus de cultures agricoles et entrent en concurrence avec l'alimentation animale ou humaine (blé, betterave, maïs, colza, tournesol, etc.). Les agrocarburants dits de 2^e et de 3^e génération (lignocellulosique, algues, etc.) sont au stade de R&D et ne seront pas opérationnels à grande échelle avant 2030.

pourcentage légal d'incorporation (7% PCI selon la loi d'orientation agricole 2006). Pour le Centre d'analyse stratégique², ce système constitue une rente pour les producteurs d'agrocarburants, assimilable à une subvention car « pour respecter l'objectif obligatoire d'incorporation et ne pas payer la pénalité, les distributeurs de carburants sont prêts à payer plus cher les biocarburants (ceux-ci arbitrent entre acheter des biocarburants tout en bénéficiant d'une défiscalisation et acheter des carburants fossiles en payant une TGAP) ».

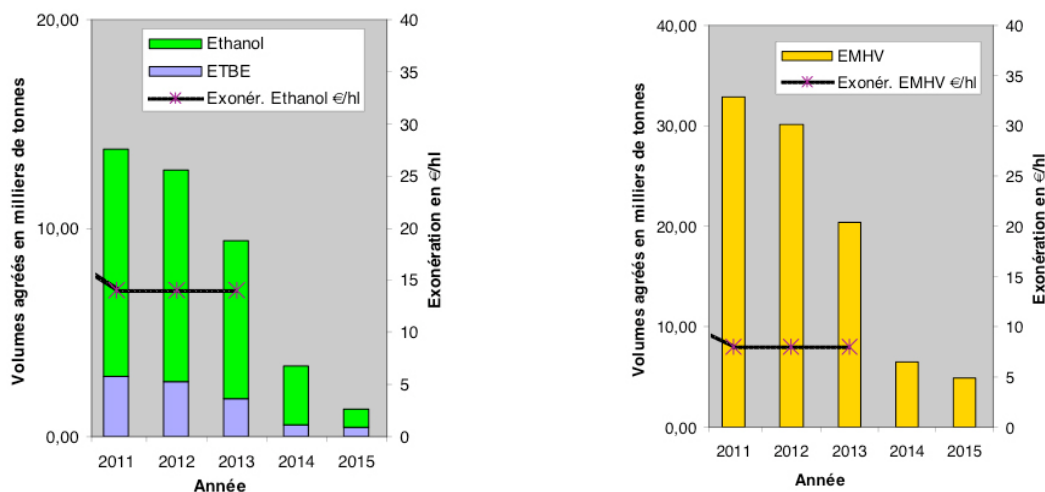
- L'État accorde une exonération partielle de la taxe intérieure de consommation - TIC - sur les carburants (ex-TIPP) aux producteurs industriels, quantité attribuée sous forme de "volumes agréés" aux unités de production pour 6 ans. Les taux actuels de défiscalisation sont prévus jusqu'en 2013 et devraient être poursuivis au moins jusqu'en 2015, les derniers agréments se terminant à cette date :

€ / hectolitre	2009	2010	2011	2012	2013
Ethanol	21	18	14	14	14
Biodiesel	15	11	8	8	8

Cette dépense fiscale représentait un montant global de **480 millions d'euros en 2011**³ et le total pour 2005-2010 se monte à plus de 2,6 milliards d'euros.

A noter que, même si la défiscalisation se maintient jusque 2015, les volumes agréés qui peuvent profiter de cette niche fiscale diminuent fortement après 2012 (voir ci-dessous):

Agréments accordés par filière et évolution des taux de défiscalisation (selon la Loi de Finance 2011)



Source : Cour des Comptes. Evaluation de la politique d'aide aux biocarburants. Janv.2012

Cependant, l'incorporation d'agrocarburants entraîne une surconsommation de carburants à cause de leur pouvoir énergétique plus faible⁴, obligeant l'automobiliste à faire plus souvent le plein et à payer d'avantage la TIC et la TVA sur les carburants. **Cela augmente d'autant**

² Centre d'analyse stratégique, 10.11 - Les aides publiques dommageables à la biodiversité, p.204

³ Rapport sur l'application des mesures fiscales contenues dans les lois de finances déposé le 30 juin 2010. Cour des Comptes - www.assemblee-nationale.fr/13/rap-info/i2692.asp

⁴ Le biodiesel permet de faire 89 km contre 100 km pour le gazole et l'éthanol 69 km contre 100 km pour l'essence.

les recettes fiscales perçues par l'Etat. Dans un rapport de 2012⁵, la Cour des Comptes fait le bilan financier de la politique de soutien aux agrocarburants sur 2005-2010, et montre qu'elle a **surtout profité aux industriels, notamment à SOFIPROTEOL** (monopole de la filière biodiesel) et **aux distributeurs.**

Bilan financier de la politique de soutien aux agrocarburants sur 2005-2010

(Source : Cour de Comptes⁶)

	Ethanol	Biodiesel	Total
Automobiliste (surconso. + TGAP répercutée à la pompe)	Coût : 1,86 Md€	Coût : 0,9 Md€	Coût : 2,76 Md€
Distributeurs (via la surconso.)	Gain : 0,54 Md€	Gain : 0,4 Md€	Gain : 0,94 Md€
Industriels (défiscalisation partielle de TIC carburants) (a)	Gain : 0,85 Md€	Gain : 1,8 Md€	Gain : 2,65 Md€
Etat (recettes fiscales supp. via surconso. + TGAP) (b)	Gain : 1,33 Md€	Gain : 0,5 Md€	Gain : 1,83 Md€
Bilan total pour l'Etat (b) - (a)	Gain : 0,48 Md€	Coût : 1,3 Md€	Coût : 0,82 Md€

Conclusion :

Selon les prévisions, cette niche fiscale devrait normalement s'arrêter en 2015. Notons que depuis 2011 et jusqu'en 2015, la politique de soutien aux agrocarburants est positive pour le budget de l'Etat, le coût étant supporté entièrement par les automobilistes pour 1,1 Md€.

Quoi qu'il en soit, **la défiscalisation offerte aux industriels jusqu'en 2015 reste bien un manque à gagner pour l'Etat**, amputant son budget d'une somme non négligeable.

Parce que leur bilan environnemental et social est très controversé et parce que la filière industrielle dispose aujourd'hui d'un marché sécurisé et d'un prix garanti, alors même que leur bilan environnemental et social est très controversé, nous demandons que ces mécanismes de soutien aux agrocarburants industriels soient supprimés dès la loi de finance 2013, que les objectifs d'incorporation n'augmentent pas tant que des agrocarburants réellement durables n'ont pas émergés et que la plus-value financière réalisée par l'Etat grâce à la surconsommation de carburant soutienne des projets ou des politiques alternatifs au transport routier.

Impacts de cet avantage sur l'environnement :

- Impacts environnementaux directs en France : agriculture intensive et industrielle (utilisation de produits phytosanitaires et d'engrais) avec les impacts induits sur la qualité de l'eau et des sols, la biodiversité, la santé, etc.

- - Impacts environnementaux et sociaux indirects : : la sécurité alimentaire et les droits fonciers des populations locales

Contradiction vis-à-vis d'engagements de la France :

Le développement des agrocarburants et la défiscalisation en France sont incohérents avec les

⁵ Cour des Comptes. Evaluation de la politique d'aide aux biocarburants. 01.12.
www.ccomptes.fr/fr/CC/Theme-294.html

engagements pris par l'Union européenne, d'une part de protéger les forêts dans le cadre des négociations internationales sur le climat et d'autre part de réduire de 20% ses émissions de GES en 2020 (Paquet Energie-Climat). De même l'objectif d'une « sécurité alimentaire à long terme pour les Européens » inscrit dans le cadre de la réforme de la Politique agricole commune après 2013 semble compromis, tout comme l'objectif prioritaire de « sécurité alimentaire dans les pays du Sud » de la politique européenne de développement.

Fiche réalisée par le
Réseau Action Climat – France (RAC-F)