

# **Reconvertir la raffinerie de La Mède pour une transition juste socialement et soutenable écologiquement**

**Contribution des Amis de la Terre France au  
débat public à propos de l'avenir de la  
raffinerie de La Mède**

**Avril 2017**

## Sommaire

Introduction .....	2
Pourquoi le marché du biogazole est en train de se refermer .....	2
Un projet dont l'approvisionnement est « verrouillé » sur l'huile de palme .....	4
Un projet incompatible avec les engagements climatiques de la France .....	5
La certification de l'huile ne peut pas offrir une réponse satisfaisante .....	6
Conclusion .....	8

## Introduction

Pour avoir une chance de stabiliser le climat et d'éviter des dérèglements climatiques majeurs, les scientifiques appellent à abandonner au plus vite les énergies fossiles. Cet impératif en soulève un autre : comment garantir une reconversion juste et durable pour les salariés de ces secteurs ?

La France compte 9 raffineries en activité dont la reconversion constitue un enjeu stratégique. Située à la Mède, sur la commune de Châteauneuf-les-Martigues (Bouches-du-Rhône), la raffinerie de Provence appartient au groupe Total, qui a arrêté son activité de raffinage de pétrole brut sur ce site à la fin de 2016. Le projet du groupe Total est de reconvertir le site pour en faire la « première bio-raffinerie de taille mondiale » en France avec une capacité de production de 500 000 tonnes/an.

Ce projet a été fortement contesté par les salariés et les syndicats car il a déjà conduit à une réduction massive de personnel, de 430 à 250 salariés. Mais comme nous allons le montrer, le risque est important qu'à moyen terme, ce soit l'ensemble du site qui soit condamné car le projet de Total n'est pas économiquement viable.

## Pourquoi le marché du biogazole est en train de se refermer

Total justifie son projet par la nécessité d'« adapter le site pour répondre à la demande croissante en biocarburants, et plus particulièrement en biodiesel. La demande en gazole est en effet 3 fois plus importante en Europe et 5 fois plus importante en France que celle en essence <sup>1</sup> ». Un argument que nous contestons.

Le « biodiesel » est le principal produit envisagé pour viabiliser économiquement le site de La Mède. Mais Total néglige de prendre en compte deux facteurs-clés d'évolution du marché :

- l'évolution des politiques publiques concernant les véhicules fonctionnant au diesel, qui conduit à une diminution de la demande en gazole.
- la remise en cause des politiques de soutien aux biocarburants de première génération, qui conduit à une diminution de la demande en biocarburant.

Alors que le nombre de véhicules fonctionnant au diesel a beaucoup augmenté dans les années 2000, la tendance est aujourd'hui en train de s'inverser fortement. La part du diesel dans les

---

<sup>1</sup> <http://www.total.com/fr/expertise-energies/projets/bioenergies/la-mede-premiere-bio-raffinerie-total>

immatriculations françaises pour les particuliers représente désormais 52,1%, alors qu'elle était de 72,9% en 2012, selon les données publiées par le Comité des constructeurs français d'automobiles (CCFA<sup>2</sup>).

Les pouvoirs publics qui ont fortement encouragé le diesel sont en train de remettre en cause cette politique sous la pression de l'opinion publique qui exige des réponses aux problèmes de pollution de l'air dans les grandes villes. Face à ce problème, le diesel est particulièrement pointé du doigt et a été déclaré cancérigène par l'Organisation mondiale de la santé en 2012. Le gouvernement est donc en train de réduire progressivement l'écart de fiscalité entre le diesel et l'essence et les consommateurs anticipent que cette tendance ira en s'amplifiant.

De plus, le coût de fabrication des véhicules diesel devrait augmenter si les fabricants sont contraints de les équiper de système anti-pollution de plus en plus coûteux.

Enfin, alors que l'Europe devrait bientôt revoir sa réglementation sur le diesel, la multiplication récente des scandales de trucages face aux normes d'émissions réduit fortement le pouvoir de négociation ou de contournement des constructeurs automobiles. En prenant en compte ces évolutions du marché, le cabinet AlixPartners estime que la part du marché du diesel pourrait être de l'ordre de 9 % à l'horizon 2030.

**La diminution tendancielle de la demande en gazole se conjugue à une autre tendance : la remise en cause des politiques européennes et nationales de soutien aux biocarburants de première génération, c'est-à-dire fondées sur des produits agricoles à valeur alimentaire.**

Dans le cadre du paquet Énergie-Climat adopté en 2009, l'Union européenne a fixé comme objectif de porter la part des énergies renouvelables dans les transports à au moins 10% de la consommation d'énergie finale du secteur en 2020. L'incorporation de biocarburants dits de première génération dans les carburants devait apporter la principale contribution à l'atteinte de cet objectif mais, sous la pression des ONGs, la Commission Européenne, et les pays membres, ont fait plusieurs pas en arrière : en 2015, le Parlement européen a d'abord voté un plafonnement des biocarburants de première génération à une part de 7% et, aujourd'hui, la Commission Européenne propose de limiter ce taux d'incorporation à 3,8% en 2030.

Plutôt que de mentionner ces éléments de contexte, Total a d'abord affirmé sur son site Internet qu' « *En France, le projet de loi relatif à la transition énergétique pour la croissance verte [prévoyait] 15% de biocarburants dans les carburants en 2030.* » avant de modifier, à notre demande, ce passage en précisant que cette loi prévoyait un objectif de 15 % d' « énergie renouvelable » dans le domaine des transports, ce qui est très différent. En effet, il existe de nombreuses pistes de projets et de recherche autour de la conversion d'électricité renouvelable en gaz permettant donc de faire fonctionner des véhicules avec une « énergie renouvelable » sans « biocarburants »<sup>3</sup>.

Enfin, la concurrence mondiale est forte sur les "biocarburants". Les produits argentins et indonésiens à bas coût sont très présents au niveau international et sont en train d'attaquer avec succès les protections douanières mises en place par l'Europe.

---

<sup>2</sup> <http://www.ccfa.fr/Voitures-particulieres-en-France>

<sup>3</sup> Les Amis de la Terre France considèrent que la priorité doit porter sur la diminution de l'usage de la voiture individuelle plutôt que sur la nature du carburant.

Si l'on considère ces tendances, l'hypothèse de Total selon laquelle il existe une « demande croissante en biocarburants » est très discutable. Cela remet en question la viabilité économique même de ce projet. Que se passera-t-il si, dès 2020, il n'existe plus de débouchés suffisant pour le site ? Les risques sont importants de condamner le site à moyen terme, et les nombreux emplois directs et indirects qui en dépendent, si les investissements qui doivent être fait aujourd'hui ne permettent pas d'imaginer une pérennité à long terme.

## Un projet dont l'approvisionnement est « verrouillé » sur l'huile de palme

Le projet de Total est de reconverter le site de La Mède pour en faire la « première bio-raffinerie de taille mondiale » en France, avec une capacité de production de 500 000 tonnes/an. Total reste flou sur sa stratégie d'approvisionnement et annonce que « l'approvisionnement [...] respectera le principe de proximité dans la limite des charges disponibles à un coût économiquement acceptable<sup>4</sup> ». Cette affirmation est contestable.

Selon le dossier fourni par Total, l'approvisionnement prévu pour le site de La Mède est le suivant<sup>5</sup> : 650 kt d'huiles dont 100 kt d'huiles usagées, 100 kt de dérivés d'huile de palme ("PFAD") et 450 kt d'huiles végétales brutes<sup>6</sup>, "en première approche" de l'huile de palme brute<sup>7</sup>. Pour essayer d'atténuer les critiques, Total évoque l'idée que l'huile de palme ne sera utilisée qu'au démarrage mais qu'ensuite le site pourrait utiliser d'autres types d'huiles, notamment des huiles usagées ou des huiles qualifiées d'"avancées".

Mais le gisement d'huiles usagées (HAU, huiles alimentaires usagées) est très limité : il serait de l'ordre au maximum de 100 kt au niveau national d'après l'ADEME<sup>8</sup> et intéresse de nombreux autres acteurs. Il semble assez peu probable (et peu durable) que des camions sillonnent la France pour concentrer l'ensemble du gisement d'huiles usagées à La Mède. En décembre 2016, Total a communiqué sur la signature d'un contrat d'approvisionnement avec Suez<sup>9</sup> : ce contrat prévoit un objectif maximum de 20 000 tonnes/an à atteindre d'ici 2026. Total prévoit donc également d'importer des huiles usagées, notamment d'Afrique du Nord. Mais d'une part cet objectif est en contradiction avec une logique de valorisation locale (alors que ces huiles ont des utilisations locales, par exemple comme combustibles) et d'autre part cela supposerait d'importants efforts de structuration pour obtenir des volumes significatifs. Au final, même l'objectif annoncé de 100 kt d'huiles usagées traitées chaque année paraît difficile à atteindre, alors comment imaginer une augmentation de cet objectif si Total voulait se passer d'huile de palme à l'avenir ?

L'autre matière première qualifiée d'"avancée", les PFAD (palm fatty acid distillates), sont un co-produit du raffinage de l'huile de palme. Ils font partie des débouchés habituels de l'huile de palme brute (5 % du volume global environ). Ils ont déjà des utilisations, leur prix est assez proche de

---

<sup>4</sup> dossier administratif p 44

<sup>5</sup> dossier description des installations, p 71

<sup>6</sup> dossier administratif p 43

<sup>7</sup> dossier administratif p 45

<sup>8</sup> dossier administratif p 43

<sup>9</sup> <http://www.total.com/fr/medias/actualite/communiqués/suez-et-total-sassocient-pour-recycler-des-huiles-alimentaires-en-biocarburant>

celui de l'huile de palme (600 contre 700 USD/t fin 2016). Il ne s'agit pas de déchets. Utiliser des PFAD contribue tout autant qu'utiliser de l'huile de palme au développement de cette filière, et a les mêmes impacts négatifs.

Une autre limite importante à la diversification de son approvisionnement est que Total a limité sa capacité de « dégommage » sur le site de La Mède à 100 kt. L'opération de « dégommage » est pourtant une étape préalable indispensable à l'utilisation d'huile usagée, et plus généralement d'autres huiles à l'exception notable de l'huile de palme et des PFAD pour laquelle cette opération n'est pas nécessaire<sup>10</sup>.

**Contrairement à ce qu'affirme Total, le projet actuel de reconversion n'offre donc aucune garantie qu'il sera possible dans le futur de diversifier l'approvisionnement en huiles et de s'affranchir de l'huile de palme.**

## **Un projet incompatible avec les engagements climatiques de la France**

Total affirme que le « biodiesel » produit aura une contribution aux émissions de gaz à effet de serre moitié moindre que celle des produits fossiles, conformément à la réglementation européenne<sup>11</sup>». Mais Total ne donne aucune indication de méthodologie permettant d'appuyer cette affirmation, ce que relève la DREAL dans son avis : *« l'étude d'impact ne permet pas suffisamment d'évaluer, ni d'analyser ni de chercher à éviter, réduire voire compenser les éventuelles incidences indirectes du projet lié à son approvisionnement en huiles »*. Elle demande à Total de *« de s'engager sur une optimisation du bilan carbone global du plan d'approvisionnement de la future bioraffinerie »*.

Le choix de s'approvisionner en huile de palme est en contradiction flagrante avec cet engagement, comme le pointe l'étude de référence d'Ecofys (2015), commandée par la Commission Européenne qui montre pour le biodiesel d'huile de palme des émissions de gaz à effet de serre très élevées liées à la déforestation, équivalentes à trois fois celles des combustibles fossiles<sup>12</sup>.

Depuis les années 1970, l'essentiel de la culture du palmier à huile s'est concentrée en Indonésie et en Malaisie. L'extension des plantations a entraîné une déforestation massive et le drainage des sols tourbeux, contribuant ainsi à la libération de grandes quantités de gaz à effet de serre. Un rapport de la Commission Européenne estime que plus de 30 % de la déforestation en Indonésie est causée par l'extension des monocultures de palmier à huile <sup>13</sup>».

Alors qu'en 2010, l'utilisation directe d'huile de palme comme « biocarburant » était marginale, elle a massivement augmenté depuis (+2,6 millions de tonnes entre 2010 et 2014 soit une

---

<sup>10</sup> dossier administratif p 43

<sup>11</sup> dossier administratif p 44

<sup>12</sup> Ecofys, IIASA & E4tech, 2015. The land use change impact of biofuels consumed in the EU. Etude commandée pour la Commission Européenne. Téléchargeable ici : [https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/Final%20Report\\_GLOBIOM\\_publication.pdf](https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/Final%20Report_GLOBIOM_publication.pdf)

<sup>13</sup> The impact of EU consumption on deforestation: Comprehensive analysis of the impact of EU consumption on deforestation, 2013, European Commission, <http://ec.europa.eu/environment/forests/pdf/1.%20Report%20analysis%20of%20impact.pdf> (p.56)

augmentation de +606%<sup>14</sup>) et représente aujourd'hui 45 % de la consommation européenne d'huile de palme<sup>15</sup>. Cette augmentation s'explique par une rupture technologique, l'hydrotraitement (hydrotreated vegetable oil, HVO) qui permet d'utiliser pour produire le "biocarburant" une plus grande quantité d'huile de palme alors que le procédé d'estérification utilisé jusque-là (en France, surtout par Diester) ne permet pas de rendre le carburant produit assez liquide par temps froid, ce qui limite son incorporation. C'est précisément cette technologie que souhaite utiliser Total pour son site de La Mède.

**S'il apparaît difficile d'interdire le recours à l'hydrotraitement, il est par contre indispensable d'exiger des industriels le respect de critère d'émission de gaz à effet de serre, en tenant compte des émissions liées à la culture. Ceci suppose d'exclure en priorité l'huile de palme de tout usage en carburant<sup>16</sup>.**

## **La certification de l'huile ne peut pas offrir une réponse satisfaisante**

Pour écarter les critiques concernant l'huile de palme, Total affirme que "les biocarburants qui seront produits... répondront aux critères d'exigences de développement durable ("critères de durabilité") aujourd'hui fixés par la Commission Européenne ou à venir post 2020"<sup>17</sup>. Là aussi, Total reste très flou et alors que l'usine doit ouvrir en 2018, Total ne souhaite pas communiquer sur ses fournisseurs potentiels ou le système de certification qui sera exigé. Dans le dossier d'enquête publique, Total évoque le recours à « *un système volontaire indépendant de certification, par exemple, ISCC* <sup>18</sup> ».

**Or les critères d'exigence fixés aujourd'hui sont officiellement reconnus comme inadaptés, et seront amenés à évoluer, probablement sans attendre 2020, pour deux raisons qui concernent particulièrement l'huile de palme.**

D'abord il a été reconnu officiellement que ces systèmes de certifications sont de qualité très inégale et « *en raison de faiblesses dans les procédures de reconnaissance et de suivi des systèmes de certification volontaire, le système européen destiné à certifier la soutenabilité des biocarburants n'est pas complètement fiable* »<sup>19</sup>. Face aux faiblesses de ces standards, d'autres initiatives se sont structurées comme le Palm Oil Innovation Group (soutenu par Greenpeace et le Tropical Forest Trust) pour proposer des critères plus ambitieux.

Mais si ces initiatives peuvent présenter un intérêt pour améliorer qualitativement la chaîne d'approvisionnement d'une entreprise, ce type d'outils n'est pas adapté pour répondre sur le plan quantitatif. Il ne peut faire face à l'impact global sur les forêts de la hausse de la demande en huile de palme, accélérée par un usage accru en carburants. **A lui seul, le volume consommé par l'usine**

---

<sup>14</sup> EUROSTAT - Supply, transformation and consumption of renewable energies; annual data (nrg\_107a), Globiom study 'The land use change impact of biofuels consumed in the EU', 2015, and <http://www.fediol.be/>

<sup>15</sup> Transport & Environment, 2016. Cars and trucks burn almost half of all palm oil used in Europe

<sup>16</sup> Et de façon plus générale, tourner la page au plus vite des biocarburants dits de première génération.

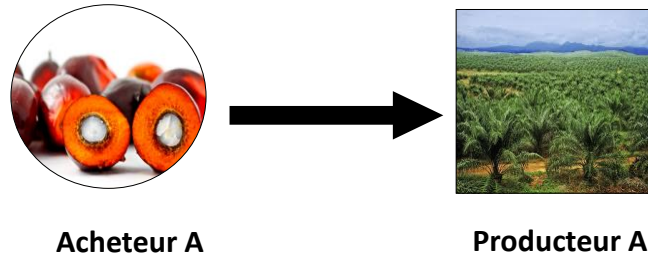
<sup>17</sup> dossier administratif p 44

<sup>18</sup> dossier administratif p 44

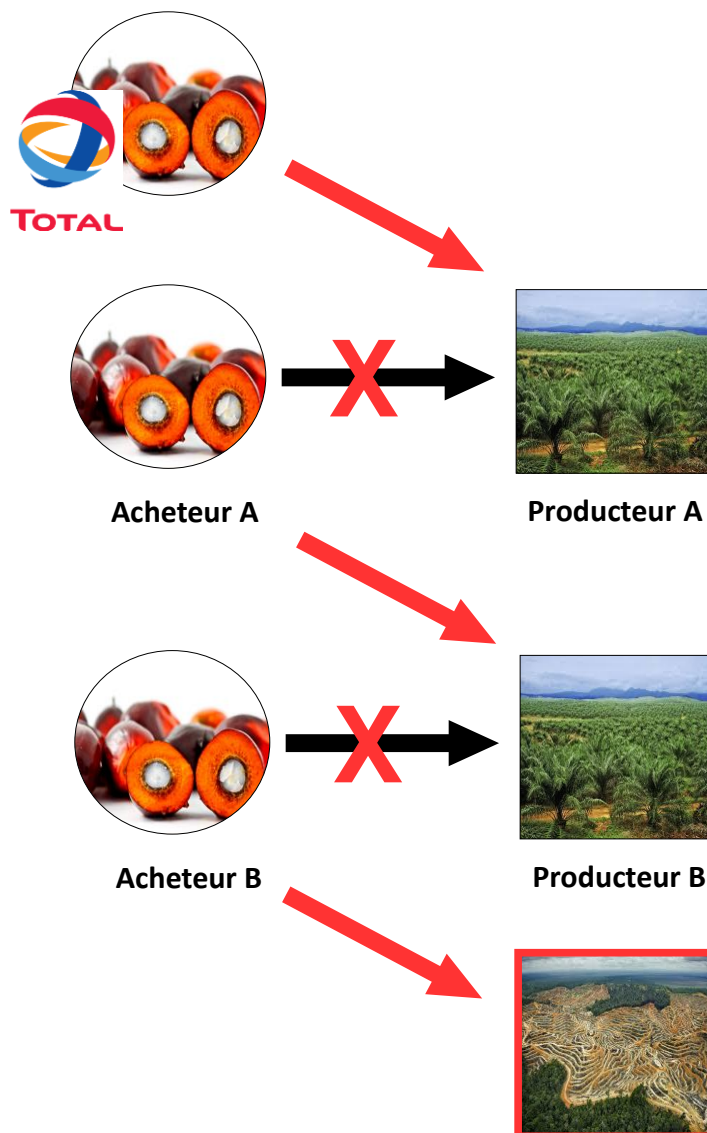
<sup>19</sup> Rapport spécial de la Cour des comptes européenne de juillet 2016 (N°18/2016) intitulé "Le système de certification des biocarburants durables de l'Union européenne"

de La Mède conduirait à plus que doubler la consommation française d'huile de palme (évaluée à environ 420 kt en 2015<sup>20</sup>).

Pour comprendre ces effets indirects, il faut considérer l'effet domino produit par une hausse de la demande :



Dans la situation actuelle l'acheteur A se fournit chez le producteur A qui a une plantation « certifiée »



<sup>20</sup> <http://www.fediol.be/data/1471594102Stat%20oils%202015%20total%20only.pdf>

Total, nouveau venu engagé à trouver de l'huile certifiée, obtient l'approvisionnement fourni par le producteur A, issu de plantations anciennes et non de déforestation récente. L'acheteur A doit alors chercher un autre fournisseur : le producteur B. L'acheteur B doit donc lui aussi chercher un nouveau fournisseur...et en bout de chaîne, le volume supplémentaire demandé à la filière devra être trouvé : c'est là que la déforestation intervient. Le monde ne manque pas d'acheteurs peu exigeants acceptant de se fournir chez un producteur qui défriche une forêt pour augmenter sa surface de plantation.

En résumé, il est possible d'améliorer qualitativement la production d'huile de palme et les certifications ; mais aucune certification ne peut répondre à une augmentation de la consommation telle que celle impliquée par des projets de biocarburants "de taille mondiale" comme celui de la Mède, sans que cela continue à peser sur les forêts. Et l'huile de palme ne pousse que dans les régions de forêt équatoriale.

Ce phénomène de déplacement de la chaîne d'approvisionnement a été difficile à faire prendre en compte car il est par nature diffus et n'est pas mesurable de façon précise. Il est pourtant officiellement reconnu par la Commission Européenne sous l'appellation Indirect Land Use Change (ILUC) ou Changement d'Affectation des Sols Indirect (CASI). Mais il n'est pas encore intégré dans les critères de durabilité actuels, qui visent 50 % d'émissions de gaz à effet de serre évitées, sans considérer l'impact indirect sur les forêts. Si l'on prend en compte l'effet ILUC alors l'huile de palme est le biocarburant présentant le pire bilan carbone aujourd'hui sur le marché<sup>21</sup>.

La pression de l'opinion publique sur les décideurs est aujourd'hui très forte à propos de l'utilisation d'huile de palme, surtout comme « biocarburant ». **Le parlement européen** a voté le 4 avril 2017, à une écrasante majorité (640 votes pour, 18 contre, 28 abstentions) une résolution sur l'"huile de palme, la déforestation et les forêts tropicales"<sup>22</sup> qui énumère les impacts<sup>23</sup>, précise que le mandat européen sur les biocarburants est à l'origine d'une expansion de la déforestation liée à l'huile de palme en Asie du Sud-Est à hauteur de 1 Mha<sup>24</sup>, note l'impact indirect de la demande en biocarburants sur la destruction des forêts, non prise en compte jusqu'ici<sup>25</sup> et "**appelle la Commission à prendre des mesures pour éliminer progressivement l'utilisation d'huiles végétales qui entraînent la déforestation, y compris l'huile de palme, dans les biocarburants, de préférence avant 2020**"<sup>26</sup>.

---

<sup>21</sup> Globiom study 'The land use change impact of biofuels consumed in the EU', 2015. Page X

<sup>22</sup> European Parliament resolution of 4 April 2017 on palm oil and deforestation of rainforests (2016/2222(INI)) <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//NONSGML+TA+P8-TA-2017-0098+0+DOC+PDF+V0//EN>

<sup>23</sup> Article L : feux de forêt massifs, assèchement des rivières, érosion des sols, drainage des tourbières, pollution des cours d'eau, perte générale de biodiversité

<sup>24</sup> Article X

<sup>25</sup> Articles 76 et 77, 80

<sup>26</sup> Article 82



## Conclusion

L'étude du dossier d'enquête publique proposé par Total montre que le projet tel qu'il est conçu aujourd'hui est fragile économiquement et, en raison de son approvisionnement, en contradiction avec les engagements internationaux de la France en matière de climat.

L'avis de l'autorité environnementale, c'est à dire des services déconcentrés du Ministère de l'Ecologie, pointe cette carence majeure, mais il est beaucoup trop timide par rapport à l'enjeu de ce projet : à elle seule, la "bioraffinerie" de La Mède est programmée pour doubler la consommation française d'huile de palme et pourrait hypothéquer l'atteinte des objectifs de la COP 21.

L'enjeu est national, voir européen. C'est pourquoi les Amis de la Terre France ont interpellé la Ministre de l'Ecologie et de l'Energie en juin 2015 et en janvier 2016 à propos des risques associés au projet de reconversion de Total. Il est urgent que les pouvoirs publics prennent leurs responsabilités pour interdire au plus vite l'utilisation d'huile de palme comme biocarburant et exiger de Total de repenser son projet.

Il n'existe aucune solution évidente et simple pour reconvertir la raffinerie de La Mède mais il existe des pistes de réflexion et une volonté des syndicats de contribuer à la réflexion. La reconversion de la raffinerie de La Mède pourrait devenir un laboratoire du dialogue entre les syndicats, les collectivités locales, l'État et les entreprises pour concevoir ensemble des trajectoires de reconversion permettant de préserver les emplois, tout en répondant aux enjeux climatiques.