STOP

À L'HUILE DE PALME DANS NOS CARBURANTS

Les Amis de la Terre France

Regnskogfondet
RAINFOREST FOUNDATION NORWAY

En quelques années, l'huile de palme est devenu un sujet bien identifié par l'opinion publique, en particulier pour sa présence dans de nombreux produits alimentaires. Pourtant, il y a très peu de débats sur son utilisation comme « biocarburant[1] » alors qu'elle coule à flots dans les stations-services.

Lors de la présentation de son Plan Climat, en juillet 2017, Nicolas Hulot a annoncé son intention d'agir mais aura-t-il le courage de s'opposer aux différents lobbies ? Notamment Total qui prévoit d'importer des quantités massives d'huile de palme pour alimenter sa gigantesque « bioraffinerie » en construction dans le Sud de la France (à La Mède).

Les prochains mois seront décisifs : l'Europe a ouvert les discussions pour réviser sa directive sur les énergies renouvelables (incluant les biocarburants), un processus où la voix de la France sera déterminante pour en finir (ou non) avec l'utilisation d'huile de palme comme carburant.

[1] Par cohérence et souci de lisibilité avec d'autres sources (notamment les déclarations de Total), nous avons fait le choix d'utiliser le terme « biocarburant » dans ce rapport mais nous tenons à préciser que ce terme n'a aucun rapport avec l'agriculture biologique.

CALENDRIER

14

OCTOBRE

Lancement d'une campagne d'interpellation et de mobilisation visant les distributeurs de carburants.

Obtenir que toutes les grandes enseignes de la distribution s'engagent volontairement à refuser l'huile de palme comme biocarburant dans leurs stations-services.

14

NOVEMBRE
MARTIGUES

Débat public « Quel avenir pour la raffinerie de la Mède ? » avec la CGT, les Amis de la Terre France, Alternatiba Martigues, le Réseau Action Climat et des élus locaux.

Montrer que d'autres voies sont possibles pour la raffinerie de la Mède dont l'avenir, pour le moment, est de se reconvertir en bioraffinerie à l'huile de palme.

18

DÉCEMBRE

Conseil européen des ministres de l'énergie.

Une date clé pour que les États s'expriment sur la révision de la directive énergie renouvelable.

30

OCTOBRE

Lancement de la pétition « Nicolas Hulot, dites STOP à l'huile de palme dans nos carburants ».

De la parole aux actes : montrer au gouvernement que nous sommes nombreux à attendre que les engagements soient tenus.

27

NOVEMBRE
PARIS

Conférence de presse ou table-ronde « Mettre fin à l'utilisation d'huile de palme dans nos carburants : les distributeurs s'engagent » organisée par l'eurodéputé Yannick Jadot, les Amis de la Terre France, Rainforest Foundation Norway, Transport & Environnement et des représentants de distributeurs.

MARS 2018

Publication de la stratégie zéro déforestation du gouvernement français...

Quelle sera son ambition ?

HUILE DE PALME : DÉFORESTATION ET DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE

Impacts et impasses.

La culture du palmier à huile est l'une des principales causes de déforestation en Asie du Sud-Est (notamment en Indonésie et en Malaisie, qui représentent plus de 85 % de la production mondiale)[2]. Plus de 30 % de la déforestation en Indonésie est causée par l'extension des monocultures de palmier à huile[3]. Dans de nombreuses provinces, la déforestation est tellement importante qu'il ne reste plus que quelques lambeaux de forêts primaires.

Une catastrophe pour les communautés locales qui voient leurs terres accaparées, incendiées pour laisser place à de gigantesques monocultures de palmier à huile. À Sumatra, dans la Province de Jambi, les Orang Rimba, un peuple autochtone forestier, sont réduits à vivre dans les parcs nationaux existants pour les plus chanceux et à survivre au milieu des palmiers à huile, sans aucun droit, pour la majorité d'entre eux.

Cette déforestation provoque une érosion importante de la biodiversité et menace d'extinction de nombreuses espèces végétales et animales, comme les orangs-outans.

Remplacer le pétrole par l'huile de palme n'est pas une solution non plus pour le climat : la culture du palmier à huile entraîne la libération de grandes quantités de gaz à effet de serre qui étaient stockées dans les sols tourbeux et les arbres de la forêt tropicale. Chris Malins, un scientifique reconnu et spécialisé dans l'impact sur le climat des biocarburants, a analysé[4] l'impact de la culture du palmier à huile sur ce type de sol et a conclu qu'il existe de nombreuses preuves que le biodiesel à partir d'huile de palme est pire pour le climat que le carburant fossile qu'il remplace. Une étude commandée par la Commission européenne[5] montre aussi que les émissions de gaz à effet de serre d'un biocarburant à base d'huile de palme sont équivalentes à trois fois celles des combustibles fossiles.

[2] USDA https://apps.fas.usda.gov/psdonline/app/index.html#/app/home

[3] 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)

[4] Voir le rapport du Dr. Chris Malins, « For Peat's Sake, Understanding the climate implications of palm oil biodiesel consumption », Mai 2017. http://d5i6is0eze552.cloudfront.net/documents/Publikasjoner/Andre-rapporter/For-peats-sake-Climate-implications-of-palm_May2017.pdf?mtime=20170531170131

[5] Ecofys, IIASA & E4tech, 2015. L'impact des biocarburants consommés dans l'UE sur le changement d'affectation des terres. Étude commandée pour la Commission européenne. Téléchargeable ici : https://ec.europa.eu/energy/sites/ener/files/documents/Final%20Report_GLOBIOM_publication.pdf

DEMAIN :
TOTAL, PREMIER IMPORTATEUR FRANCAIS D'HUILE DE PALME ?

Sur les traces d'une raffinerie
en reconversion : la Mède.

Située à la Mède, sur la commune de Châteauneuf-les-Martigues (Bouches-du-Rhône), la raffinerie de Provence pourrait devenir la « première bio-raffinerie de taille mondiale » en France.

Son propriétaire, Total, prévoit ainsi de l'alimenter avec 650 000 tonnes d'huiles. Alors que les travaux sont lancés, Total refuse de dévoiler son plan d'approvisionnement mais reconnaît qu'il s'agira essentiellement d'huile de palme ou de dérivés, soit 550 000 tonnes. À elle seule, cette « bio-raffinerie » ferait presque doubler la consommation française d'huile de palme comme carburant et ferait de Total le premier importateur français. Ce projet représente autant d'huile de palme que 6 milliards de pots de Nutella.

Un projet de reconversion dangereux pour l'emploi : il a déjà conduit à une réduction massive de personnel, de 430 à 250 salariés. Et demain, quand l'utilisation d'huile de palme finira par être interdite dans les carburants, le site aura du mal à trouver des alternatives. Conscientes de ces enjeux, la CGT et la ville de Martigues se sont exprimées contre le projet de Total lors de l'enquête publique.

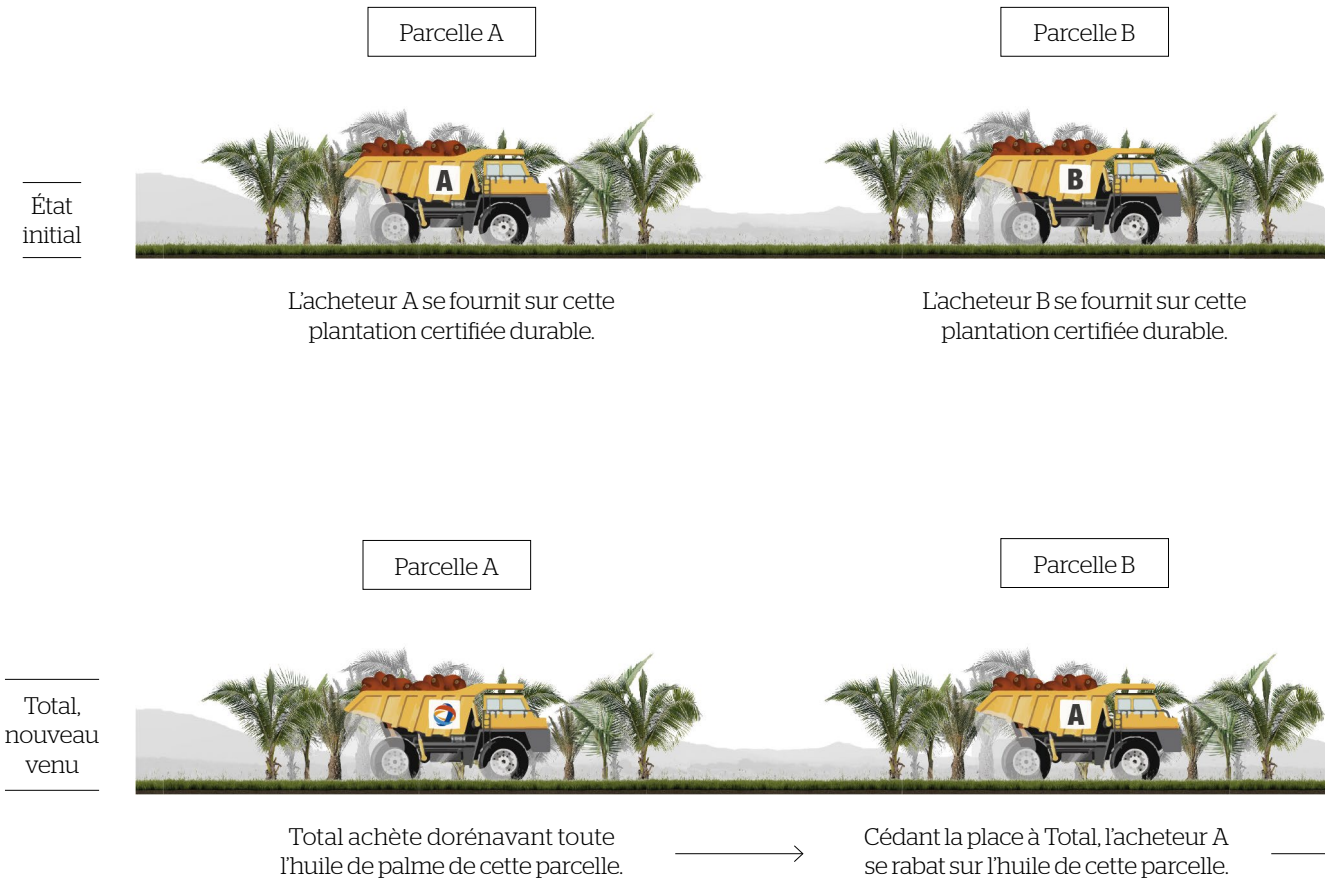
Le 14 novembre, nous organiserons ensemble un débat public à Martigues pour demander au gouvernement de mettre en place un vrai contrat de transition écologique sur le territoire de l'étang de Berre.

POUR ALLER PLUS LOIN

Voir le dossier
« Reconvertir la raffinerie de La Mède pour une transition juste socialement et soutenable écologiquement ».

http://www.amisdelaterre.org/IMG/pdf/reconvertir_la_raffinerie_de_la_mede_avril_2017.pdf

L'EFFET DOMINO PRODUIT PAR UNE HAUSSE DE LA DEMANDE EN HUILE DE PALME.



L'HUILE DE PALME DURABLE OU CERTIFIÉE : UN ÉCRAN DE FUMÉE

Pour tenter d'affaiblir les critiques, Total promet de ne travailler qu'avec des fournisseurs certifiés[6]. Une réponse bien loin de répondre aux enjeux.

La seule exigence pour pouvoir certifier l'huile de palme pour les biocarburants est qu'elle réponde aux critères européens de durabilité. Ces critères sont très restreints et les experts scientifiques ainsi que la Cour des Comptes européenne[7] sont unanimes : ils sont insuffisants et n'empêchent en rien la déforestation due à l'expansion des plantations d'huile de palme.

L'utilisation de l'huile de palme en carburant pousse la demande à la hausse, et vus les volumes requis, conduit inévitablement à la création de nouvelles plantations. Celles-ci se font soit directement à la place des forêts naturelles soit indirectement en augmentant la pression foncière et en conduisant à un déplacement des activités humaines vers les forêts. Les certifications s'arrêtant aux limites des parcelles certifiées, elles ne peuvent pas limiter les effets indirects (appelés « changement d'affectation des sols indirect »).

[6] http://www.latribune.fr/entreprises-finance/industrie/energie-environnement/total-transformera-bien-de-l-huile-de-palme-en-biodiesel-741296.html
[7] http://www.eubioenergy.com/2016/07/21/european-court-of-auditor-slams-commissions-scheme-for-sustainability-of-biofuels/

Dorénavant sans ressource, l'acheteur B, moins regardant, cherche une nouvelle parcelle au détriment de la forêt.

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 pas encore intégré dans les modalités de calcul du bilan carbone des différents « biocarburants ». C'est l'un des enjeux forts de la révision de la directive énergie renouvelable car 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.

ET SI L'ON FERMAIT LES VANNES DE L'HUILE DE PALME ?

Une opportunité : la révision de la directive européenne sur les énergies renouvelables.

C'est en 2009 que l'Union européenne a adopté sa directive sur les énergies renouvelables et 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 » – c'est à dire issus de cultures alimentaires comme l'huile de palme, de tournesol ou de colza – devait apporter la principale contribution à l'atteinte de cet objectif. Mais l'Union Européenne a très vite été confrontée aux conséquences négatives de cette politique : hausse des prix alimentaires, accaparement des terres, déforestation induite.

Au niveau européen, l'utilisation d'huile de palme comme « biocarburant » était marginale, elle a massivement augmenté depuis (+2,5 millions de tonnes entre 2010 et 2014[8] soit une augmentation de +600 %). 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. Le procédé d'estérification utilisé jusque-là (en France, surtout par Diester) ne permettait pas de rendre le carburant produit assez liquide par temps froid, ce qui limitait son incorporation. C'est précisément cette nouvelle technologie que souhaite utiliser Total pour son site de La Méde.

Sous la pression des organisations de la société civile, la Commission européenne et les pays membres ont fait plusieurs pas en arrière : en 2015, une révision de cette directive a plafonné l'utilisation de 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.

Le 4 avril 2017, le Parlement européen[9] a voté à la quasi-unanimité un rapport (non contraignant) appelant à mettre un terme à l'utilisation d'huile de palme comme carburant.

La commission de l'environnement du Parlement européen a adopté le 23 octobre son rapport sur la révision de la directive sur les énergies renouvelables. Dans ce rapport, elle se prononce pour une élimination complète des biocarburants issus de cultures alimentaires d'ici 2030 et l'interdiction de ceux produits à partir d'huile de palme dès 2021.

Dans les mois qui viennent, le Parlement européen puis le Conseil des ministres de l'énergie devront prendre des décisions sur l'avenir de cette politique.

Une discussion qui n'a pas empêché d'ores et déjà de nombreux acteurs à s'engager à exclure l'huile de palme des carburants.

[8] https://www.transportenvironment.org/press/cars-and-trucks-burn-almost-half-all-palm-oil-used-europe
[9] 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

LES DISTRIBUTEURS
S'ENGAGENT

En France, 60 % de la distribution de carburants routiers se fait par le réseau de stations services de la grande distribution. Les distributeurs sont déjà sensibilisés à l'huile de palme dans les produits alimentaires et la plupart ont pris des engagements pour exclure l'huile de palme des produits alimentaires qu'ils commercialisent sous leur propre marque. Les Amis de la Terre France ont donc interpellé les 6 principaux distributeurs (Carrefour, Leclerc, Intermarché, Systèmes U, Casino, Auchan) pour leur demander d'aller plus loin et d'exclure de façon volontaire l'huile de palme de leur carburants. Systèmes U et Leclerc ont déjà pris des mesures pour exiger de leur fournisseurs l'absence d'huile de palme dans leurs carburants et d'autres distributeurs pourraient s'engager dans les semaines à venir. Les distributeurs sont ici le reflet de l'opinion publique, très sensibilisée aux dégâts liés à l'huile de palme. Ces engagements volontaires des distributeurs sont un premier pas vers un changement de législation, afin de généraliser l'interdiction d'utilisation d'huile de palme dans les carburants.

LA NORVÈGE DIT « NON » À L'HUILE DE PALME
DANS LES BIOCARBURANTS.

En Norvège, un certain nombre de mesures ont été prises en vue d'éliminer l'huile de palme des « biocarburants » dans les transports privés et publics. En juin 2017, le parlement norvégien a voté une résolution contraignante pour que le gouvernement exclue l'huile de palme et ses dérivés[10] des « biocarburants » achetés dans le cadre de marchés publics. En octobre 2017, la municipalité d'Oslo, la capitale du pays, a annoncé qu'elle n'accepterait plus d'huile de palme, ni de dérivés, dans les carburants utilisés dans ses marchés publics. La deuxième plus grande ville du pays, Bergen, et sa région ont annoncé la même chose en septembre 2017. Dans le secteur privé, deux des quatre plus gros distributeurs de fioul du pays (Uno X et Circle K) ont annoncé qu'ils ne vendraient plus de « biocarburant » à base d'huile de palme ou de ses dérivés[11].

MAIS QUE FAIT
LA FRANCE ?

13 KG

c'est la quantité moyenne d'huile de palme consommée par un français en une année... loin devant la Chine, l'Inde et les États-Unis (entre 4 à 7 kg par habitant et par an)[12].

76 %

c'est la part d'huile de palme consommée par un français sous forme de carburant[13]. C'est nettement au-dessus de l'évaluation de la moyenne européenne estimée à 45 % par l'ONG Transport & Environnement en 2016.

DEPUIS 2010

... la consommation d'huile de palme dans le secteur de l'alimentation a été divisée par deux en France[14]. Mais ces efforts ont été contrebalancés par une augmentation de l'utilisation de l'huile de palme comme « biocarburant ».

[10] En avril 2016, le PFAD (distillat d'acide palmitique et gras), un produit dérivé de l'huile de palme, a été reclassé pour ne plus être considéré comme un déchet de la production. Il en a résulté un arrêt de l'utilisation du PFAD dans le pays.
[11] Uno X a une politique établie alors que Circle K s'est engagé uniquement pour 2017
[12] Sources : USDA https://apps.fas.usda.gov/psdonline/app/index.html#/app/home et http://agriculture.gouv.fr/durabilite-de-lhuile-de-palme-et-des-autres-huiles-vegetales (consommation de la France, p 10 et 11)
[13] D'après http://agriculture.gouv.fr/durabilite-de-lhuile-de-palme-et-des-autres-huiles-vegetales
[14] http://www.credoc.fr/pdf/Sou/Communiquedepresse_huile_de_palme_14oct2014.pdf

LA FRANCE
DOIT EN FINIR AVEC L'HUILE DE PALME

Nicolas Hulot sous
la pression des lobbies

Dès sa nomination au Ministère de la Transition écologique et solidaire, les Amis de la Terre France ont demandé à Nicolas Hulot d'intervenir pour bloquer l'autorisation d'exploitation de la raffinerie de La Mède, et plus généralement de mettre un terme à l'utilisation d'huile de palme dans les carburants.

Lors de la présentation de son Plan Climat, le 6 juillet 2017, Nicolas Hulot a déclaré son intention de « fermer une fenêtre qui donnait la possibilité d'incorporer de l'huile de palme dans les biocarburants » et à publier « d'ici mars 2018 une stratégie nationale pour mettre fin à l'importation de produits forestiers ou agricoles importés contribuant à la déforestation – y compris le changement d'affectations des sols indirect – contenant des propositions de nature réglementaires, fiscales, des engagements volontaires, des bonnes pratiques et des modifications de la commande publique ».

Cette annonce a immédiatement provoqué la réaction des lobby pro-huile de palme et depuis, plusieurs signaux font craindre que le gouvernement fasse machine arrière : rejet des amendements permettant de mettre un terme à l'utilisation d'huile de palme comme carburant dans le projet de loi sur les hydrocarbures et glissement vers l'idée que si l'huile de palme était « certifiée », il n'y aurait pas de problème. Une proposition inacceptable car elle n'est pas efficace contre la déforestation, et contraire à l'engagement de prendre en compte le « changement d'affectations des sols indirect ».

Si la France souhaite vraiment en finir avec l'utilisation d'huile de palme dans les carburants, elle doit porter une voix forte au Conseil des ministres de l'énergie pour modifier la directive sur les énergies renouvelables et intégrer la prise en compte d'un facteur « changement d'affectation des sols indirect ». C'est un pas indispensable pour exclure l'huile de palme des carburants.

NOS DEMANDES

**LES AMIS DE LA TERRE ET
LA RAINFOREST FOUNDATION NORWAY DEMANDENT :**

1

d'abaisser, au plus tard en 2030, à 0 % le seuil d'incorporation de biocarburant de première génération;

2

d'empêcher, de façon immédiate, l'utilisation d'huile de palme et de ses dérivés comme biocarburant (y compris sous forme d'huile hydrotraitée, aussi lorsque celle-ci est à base de PFAD).

3

de ne pas délivrer d'autorisation d'exploitation à Total pour sa bioraffinerie de La Mède, et de soutenir les acteurs locaux pour construire un projet plus juste et plus durable de reconversion dans le cadre d'un contrat de transition sur l'ensemble du bassin d'emploi de l'étang de Berre.

La fédération des **AMIS DE LA TERRE FRANCE** est une association de protection de l'Homme et de l'environnement, à but non lucratif, indépendante de tout pouvoir politique ou religieux. Créée en 1970, elle a contribué à la fondation du mouvement écologiste français et à la formation du premier réseau écologiste mondial – Les Amis de la Terre International – présent dans 75 pays et réunissant 2 millions de membres sur les cinq continents. En France, les Amis de la Terre forment un réseau d'une trentaine de groupes locaux autonomes, qui agissent selon leurs priorités locales et relaient les campagnes nationales et internationales sur la base d'un engagement commun en faveur de la justice sociale et environnementale.

Contact : Sylvain Angerand,
coordinateur des campagnes aux Amis de la Terre France.
Tél. : 07 51 69 78 81
Mail : sylvain.angerand@amisdelaterre.org
Site web : www.stophuiledepalme.org

Regnskogfondet
RAINFOREST FOUNDATION NORWAY

RAINFOREST FOUNDATION NORWAY est une organisation non-gouvernementale basée en Norvège qui a été créée en 1989 à la suite de la tournée mondiale du chanteur Sting et du chef Raoni. L'approche de RFN est d'assurer les droits des populations autochtones et locales afin de protéger les forêts tropicales. Ce double but environnemental et social en fait un acteur unique sur la scène internationale. RFN travaille en collaboration avec plus de 70 organisations locales basées en Amazonie, Afrique centrale et Asie – Océanie et a obtenu de nombreux résultats pour la sauvegarde des forêts et la défense des droits des populations qui en dépendent depuis sa création.

Contact : Lorelou Desjardins,
coordinatrice de campagne à Rainforest Foundation Norway.
Tél. : (+47) 47 46 02 70
Mail : lorelou@rainforest.no
Site web : www.rainforest.no/en/

RAPPORT DES AMIS DE LA TERRE FRANCE ET DE LA RAINFOREST FOUNDATION NORWAY, REGNSKOGFONDET. Stop à l'huile de palme dans nos carburants ! – Novembre 2017 • Coordination : Sylvain Angerand (Les Amis de la Terre France) • Rédaction : Sylvain Angerand et Catherine Mollière (Les Amis de la Terre France), Lorelou Desjardins (Rainforest Foundation Norway) • Remerciements aux contributeurs et relecteurs : Cécile Marchand, Malika Peyraut et Pierre Sagot (Les Amis de la Terre France) • Direction artistique : Pierre Sagot (Les Amis de la Terre France) • Graphisme et Maquette : Aurélien Dovillez, dovillez@gmx.com • Impression : Sur papier recyclé Offset Igloo Silk 135g/m² avec encres végétales : STIPA, stipa.fr • Crédits photos : Page de garde : Michael Warren Page 5 : KKI-WARSI Page 6 : Illustration réalisée par Aurélien Dovillez pour les Amis de la Terre France Pages 8-9 : Infographie réalisée par Aurélien Dovillez pour les Amis de la Terre France Page 10 : Victor Barro Page 13 : Rainforest Fondation Norway Page 14 : Milieu Defense / Kemal Jufri.

Ce projet a été financé avec le soutien de la Commission européenne. Cette publication (communication) n'engage que son auteur et la Commission n'est pas responsable de l'usage qui pourrait être fait des informations qui y sont contenues.