



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

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 annoncé l'arrêt de toute son activité de raffinage de pétrole brut sur ce site d'ici 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 » 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 450 à 250 salariés. Mais comme le montre ce rapport, 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 condamné à disparaître

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 ¹ ». 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 fortement augmenté dans les années 2000, la tendance est aujourd'hui en train de s'inverser fortement. La part du diesel dans le marché français 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 (CCFA2).

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 même 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.

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

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

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 coûteux³.

Enfin, alors que l'Europe devrait bientôt revoir sa réglementation sur le diesel, la multiplication récente des scandales de trucages des 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 rencontre également une autre tendance : la remise en cause des politiques européennes et nationales de soutien aux biocarburants de première génération.

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 devrait apporter la principale contribution à l'atteinte de cet objectif mais, sous la pression des ONG, 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 ».

Si l'on considère ces deux tendances, l'hypothèse de Total selon laquelle il existe une « demande croissante en biocarburants » est très discutable et remet donc en question la viabilité économique même de ce projet. Que se passera-t-il si, dès 2020, il n'existe plus de débouchés suffisants pour le site ? Les chances sont importantes 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 » avec une capacité de production de 500 000 tonnes/an.

Total reste très 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 acceptable⁴ ». Là aussi, nous considérons que cette affirmation est fausse.

Les Amis de la Terre France ont étudié le dossier de Total et il apparaît clairement que pour fonctionner le site de La Mède aura besoin, dans un premier temps, de 650 kt d'huiles⁵ dont 100 kt d'huiles usagées, 100 kt de dérivés d'huile de palme et 450 kt d'huiles végétales brutes⁶ en première approche de l'huile de palme brute⁷.

Par la suite, avec une autorisation demandée pour une capacité de traitement de 2100t/jour, c'est 766.500 t/an qu'il pourra traiter !

Pour essayer d'atténuer les critiques, Total prétend 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.

Mais le gisement d'huile usagée est très limité : il serait de l'ordre maximum de 100 kt au niveau national d'après l'ADEME⁸ 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 Suez⁹: 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 d'Afrique du Nord mais d'une part cet objectif est en contradiction avec une logique de valorisation locale 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 ?

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 pour laquelle cette opération n'est pas nécessaire¹⁰.

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 huile et de s'affranchir de l'huile de palme.

4

5 dossier administratif p 52

6 dossier description détaillée des installations, p 69

7 dossier administratif p 45

8

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

10

Un projet incompatible avec les engagements climatiques de la France

Total prétend que le « biodiesel » produit aura une « contribution aux émissions de gaz à effet de serre moitié moindre que celle des produits fossiles¹¹ » et qu'il « répondra aux critères d'exigence de développement durable aujourd'hui fixés par la CE ou à venir post 2020¹² ». 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 » et de demander 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 précise que « l'impact négatif sur le climat des agrogazole à base d'huile de palme est trois fois supérieur à celui issu de combustibles fossiles¹³ ».

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 « 40 % de la déforestation mondiale est causée par l'extension des monocultures de palmier à huile¹⁴ ».

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 augmentation de +606%¹⁵) et représente aujourd'hui 45 % de la consommation européenne¹⁶. Cette augmentation s'explique par une rupture technologique, l'hydrotraitement (hydrotreated vegetable oil, HVO) qui permet d'incorporer une plus grande quantité d'huile de palme directement comme carburant alors que le procédé d'esterification ne permet pas de rendre assez liquide l'huile de palme en cas de période de froid ce qui limite son incorporation. C'est 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 tout à fait possible d'exiger des industriels le respect de critère d'émission de gaz à effet de serre, en excluant par exemple l'huile de palme des biocarburants¹⁷.

11

12 dossier administratif p 44

13 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

14

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)

15

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/>

16

Transport & Environnement, 2016. [Cars and trucks burn almost half of all palm oil used in Europe](#)

17 Et de façon plus générale, tourner la page au plus vite des biocarburants dits de première génération.

Pour écarter les critiques concernant l'huile de palme, Total a déclaré qu'« *il s'agira d'huile de palme certifiée qui respecte des critères précis.* »¹⁸. 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* »¹⁹.

Or, comme l'a constaté la Commission Européenne, ces systèmes de certifications sont de qualité très inégales 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* »²⁰. L'International Sustainability and Carbon Certification (ISCC) est, par exemple, une certification très générale qui s'appuie sur d'autres standards comme la Table Ronde sur l'Huile de Palme Durable (RSPO) pour l'huile de palme. Or, cette certification est très critiquée car elle n'exclut pas la conversion de forêts sur sols tourbeux²¹.

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. 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 limiter l'impact sur les forêts d'une hausse de la demande en huile de palme.

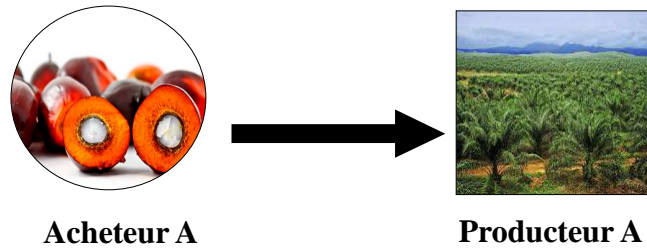
Pour comprendre ces effets indirects, il faut considérer l'effet domino produit par une hausse de la demande :

18 <http://www.maritima.info/actualites/economie/chateauneuf/7274/entretien-avec-francois-bourasse-directeur-de-la-raffinerie-total-la-mede.html>

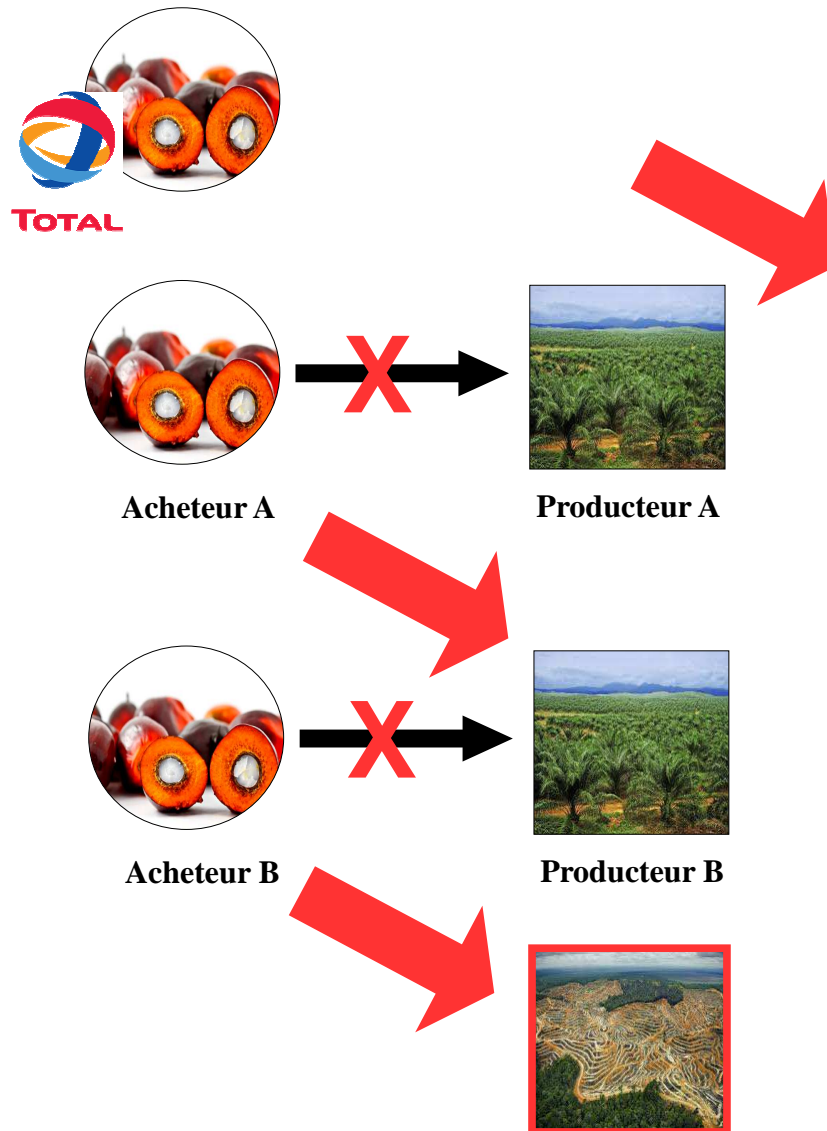
19 Source ?

20 [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"](#)

21 Source ?



La situation actuelle est que l'acheteur A se fournit chez le producteur A qui a une plantation « certifiée »



Pour répondre à la demande de Total, le producteur A décide de devenir son fournisseur. 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, un acheteur peu exigeant accepte de se fournir chez un producteur qui défriche une forêt pour augmenter sa surface de plantation. Ce phénomène de déplacement de la chaîne d'activité a été très difficile à faire prendre en compte car il n'est pas mesurable de façon précise. Il est pourtant reconnu par la Commission Européenne sous l'appellation Indirect Land Use Change (ILUC) ou Changement d'Affectation des Sols

Indirect (CASI). Si l'on considère l'effet ILUC alors l'huile de palme est le biocarburant avec le pire bilan carbone aujourd'hui sur le marché²².

La pression de l'opinion publique, et donc par ricochet sur les décideurs, est aujourd'hui très forte à propos de l'utilisation d'huile de palme comme « biocarburant » : un rapport de la Commission Environnement du Parlement Européen appelle « à mettre un terme rapidement à toutes formes de soutien aux biocarburants dérivés de l'huile de palme, car ils conduisent à accroître la compétition sur les terres au détriment de la production alimentaire, à accroître la déforestation et ainsi à augmenter significativement les émissions de gaz à effet de serre²³ ». Ce rapport, soutenu par l'ensemble des groupes politiques, sera présenté en session plénière en avril 2017.

Si l'Union Européenne, et la France, veulent respecter leurs engagements climatiques adoptés lors de la COP 21, il est essentiel de prendre en compte l'impact de notre consommation sur les forêts. Une étude estime qu'environ 1,47 gigatonnes de carbone sont émis chaque année à cause des produits agricoles que nous importons ce qui représente l'équivalent de 25 % des émissions annuelles d'énergies fossiles de l'Union Européenne²⁴.

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 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 est beaucoup trop timide par rapport à l'enjeu de ce projet : à elle seule, la bioraffinerie de La Mède pourrait doubler la consommation française d'huile de palme (évaluée à environ 450 kt25) 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 mais sans obtenir de réponse jusqu'à aujourd'hui. Il est urgent que les pouvoirs publics prennent leurs responsabilités pour interdire au plus vite l'utilisation d'huile de palme comme biocarburant et exige 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 réflexions 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 et de répondre aux enjeux climatiques.

22

Globiom study 'The land use change impact of biofuels consumed in the EU', 2015.

23

Recommandation numéro 41 du rapport sur l'huile de palme et la déforestation des forêts tropicales humides on palm (2016/2222(INI). Ce rapport a été validé en commission le 17 mars 2017.

24

Forest Trends: Consumer Goods and Deforestation: An Analysis of the Extent and Nature of Illegality in Forest Conversion for Agriculture and Timber Plantations (http://www.forest-trends.org/documents/files/doc_4718.pdf)

25

Source ?