

# Le groupe Avril, présidé par le patron de la FNSEA, carbure aux frais de l'État

L'entreprise d'Arnaud Rousseau est devenue leader sur le marché des « biocarburants ». Son or jaune, c'est le colza. La société a prospéré grâce à une réglementation sur mesure et à un important rabais fiscal.

[Amélie Poinssot](#)

29 février 2024 à 12h21

Le 30 mars 2022, à quelques jours du premier tour de l'élection présidentielle, la Fédération nationale des syndicats d'exploitants agricoles (FNSEA) organise un « grand oral » des candidats à la fonction suprême à l'occasion de son congrès annuel qui se tient à Angers (Maine-et-Loire). Emmanuel Macron intervient, en vidéo, depuis son QG de campagne. Et il fait cette promesse : « *Je voulais ici vous le dire très clairement. Le Crit'Air 1 sera attribué aux véhicules qui roulent en permanence au B100. C'était, je le sais, attendu.* »

Le B100 ? C'est un carburant fait d'huile de colza. Les poids lourds roulant exclusivement avec ce produit vont donc obtenir la vignette qui autorise à circuler dans les « zones à faibles émissions » (ZFE) mises en place dans les grandes agglomérations pour limiter la pollution locale. Deux semaines plus tard, le 16 avril, l'arrêté paraît au *Journal officiel*. On est entre les deux tours de la présidentielle, il n'y a eu aucune consultation publique.

La décision ne tombe pas du ciel. Elle est particulièrement favorable à une société étroitement liée à la FNSEA : Avril, quatrième groupe agroalimentaire français, qui a lancé trois ans et demi plus tôt l'Oleo100, un carburant B100. De la graine de colza qu'il achète auprès des coopératives de producteurs comme sur les marchés mondiaux, et qu'il fait passer dans ses usines de trituration, le groupe Avril tire à la fois un produit sec – ce qu'on appelle les tourteaux, destinés à l'alimentation animale – et une huile végétale. C'est cette huile qui fait tourner des moteurs Diesel.



Arnaud Rousseau, président du groupe Avril lors de la présentation de Oleo100, une énergie végétale issue de l'agriculture française en 2018. © Photo Romuald Meigneux / Sipa

L'entreprise est présidée par [Arnaud Rousseau](#), alors premier vice-président de la FNSEA et dans les starting-blocks pour succéder à sa présidente, Christiane Lambert – il prendra la tête du syndicat [un an plus tard](#). L'attribution de la vignette vient compléter un arsenal réglementaire qui contribue directement aux bénéfices mirobolants du groupe : grâce à un important rabais fiscal et à la vente, en plus de son propre carburant, de « certificats » censés aider à la décarbonation des transports, le groupe Avril, *via* sa filiale Saipol, dégage des dizaines de millions d'euros de bénéfices sur un produit à la rentabilité hors normes. Loin, très loin, de ce que touchent réellement agricultrices et agriculteurs. Et sans que l'écologie y gagne.

Le jour même de l'intervention d'Emmanuel Macron au congrès de la FNSEA, Arnaud Rousseau se réjouit de la nouvelle dans un [communiqué de la FOP](#) (Fédération française des producteurs d'oléagineux et de protéagineux), qu'il préside également à ce moment-là : *« L'ensemble des acteurs de la filière française des huiles et protéines végétales se félicite de l'obtention de la vignette Crit'Air 1 pour le B100, carburant 100 % végétal »*, écrit-il.

La mesure était, de fait, attendue. Une présentation commerciale de l'Oleo100 auprès de potentiels clients évoquait déjà, début 2021, la future vignette en indiquant *« actions en cours pour Crit'Air 1 et classification "véhicule propre" »*.

Elle ne fait certes pas grand bruit mais certains s'en émeuvent. Le sénateur (Europe Écologie-Les verts) Jacques Fernique s'est étonné de cette décision discrétionnaire, prise au profit d'un seul produit. *« Cette évolution réglementaire soudaine interpelle [...] au sortir d'un premier quinquennat marqué par la tenue de la convention citoyenne pour le climat et à l'orée d'un second, placé, selon le président de la République, sous le signe d'une "méthode nouvelle" associant l'ensemble des acteurs et dont l'écologie serait "la politique des politiques" »*, dit-il dans une [question](#) adressée au Sénat le 14 juillet 2022.

Répondant à nos questions, le service communication d'Avril le reconnaît : *« La demande de classification Crit'Air 1 a été portée par les différentes associations professionnelles représentatives des industriels producteurs de B100, des constructeurs et des transporteurs »*. On peut d'ailleurs relever sur le site de la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique (HATVP) que le groupe déclare avoir mené des actions de lobbying auprès de décideurs sur le sujet.

Côté producteurs de B100, ces associations, précise-t-il, ce sont *« Estérifrance, le syndicat français des producteurs de biocarburants de type Ester méthylique d'acide gras [type dont fait partie l'huile de colza – ndlr] »*, et *« l'European Biodiesel Board, une association européenne visant à promouvoir l'utilisation des biocarburants dans l'UE »*. La filiale Saipol d'Avril fait partie de l'une et de l'autre.

## Un « biocarburant » polluant

L'an dernier, le député (MoDem) Mohamed Laqhila posait [une question similaire](#) à l'Assemblée nationale, s'interrogeant sur la différence de « traitement » entre le B100 et le HVO, alors même que ce dernier *« est homologué dans de nombreux pays européens depuis plusieurs années »*.

Le HVO est un autre carburant alternatif qui peut être composé, celui-là, à partir d'huiles usagées, de graisses animales et de déchets. Autrement dit, sans recourir aux terres agricoles. Mais les véhicules roulant au HVO, eux, ne sont pas autorisés dans les centres-villes classés ZFE.



Usine Saipol de Grand-Couronne en Normandie qui produit du biogazole Diester. © Photo Antoine Devouard / REA

Pourquoi une telle distinction ? Au regard de ce que dit la science, elle n'a pas lieu d'être. « Dans un moteur, la combustion du B100 se traduit par plus de NOx [oxydes d'azote – ndlr] qu'un carburant fossile, explique le chercheur Louis-Pierre Geffray, de l'institut [Mobilités en transition](#). Ces NOx supplémentaires sont normalement traités par le système antipollution du véhicule, mais il n'y a aucune raison objective qui explique pourquoi, en usage réel, ce biocarburant est classé Crit'Air 1, à la différence du HVO et du diesel qui sont restés en Crit'Air 2. »

AirParif, qui observe la qualité de l'air en Île-de-France, est arrivé [aux mêmes conclusions](#) en comparant les émissions du diesel et des carburants alternatifs.

Interrogé sur le sujet, le ministère des finances – auquel est maintenant rattachée la Direction générale de l'énergie et du climat qui avait signé l'arrêté en question – indique que le B100 permet des réductions d'autres émissions. Et que si le HVO est exclu, c'est qu'il n'y a pas de moteur permettant de s'assurer qu'« il ne sera utilisé que du carburant HVO ».

Ce traitement favorable au carburant issu de l'huile de colza n'est pas anecdotique. Il fait partie du « business model » d'Avril, mastodonte présent dans dix-neuf pays, au chiffre

d'affaires, en 2022, de 9 milliards d'euros. Depuis longtemps, le groupe développe une stratégie d'influence auprès de la puissance publique comme auprès des gros acteurs du secteur, afin de s'assurer une position hégémonique sur le marché.

Comme Mediapart l'avait [écrit](#), une importante niche fiscale était déjà favorable, au cours des années 2000 et 2010, à un produit du groupe Avril – qui s'appelait alors Sofiprotéol –, le diester.

## De niche fiscale en niche fiscale

Les bonnes affaires avec la bénédiction de l'État ne se sont pas arrêtées là. Dès son homologation par arrêté ministériel, en avril 2018, le B100 a bénéficié d'un énorme rabais fiscal. Cette année-là, Avril déclare à la HATVP l'action de lobbying suivante : « *défendre les intérêts de la filière française lors des révisions du dispositif fiscal d'incitation à l'incorporation de biocarburants* ».

Sept mois après l'arrêté ministériel, Saipol annonçait le lancement de l'Oleo100. La société est la première sur le coup. Les concurrents n'arriveront que dans un second temps - un an plus tard pour la coopérative Centre ouest céréales, trois ans plus tard pour Bolloré. Eux et une poignée d'autres resteront minoritaires sur le marché.

Cette ristourne fiscale donne un sacré avantage au B100 sur les autres carburants : il n'est taxé qu'à hauteur de 118,30 euros par mètre cube. Le produit alternatif HVO, commercialisé entre autres par TotalEnergies, Dyneff ou encore le néerlandais Neste, est imposé au même niveau que le diesel issu du pétrole, soit une taxe à hauteur de 607,5 euros par mètre cube.

Pour l'État, la perte est substantielle. Elle pèse 489,20 euros par mètre cube de B100. Pour l'année 2023 où la filiale Saipol d'Avril, a vendu, selon ses propres chiffres, 185 000 mètres cubes d'Oleo100, ce manque à gagner dans les recettes publiques s'élève à 90,5 millions d'euros.

À lire aussi

[Salon de l'agriculture : le gros ratage du pouvoir](#)

24 février 2024

Le ministère des finances dément avoir mis en place un traitement privilégié. « *Aucune mesure favorisant un groupe n'a été prise.* » Bercy explique la différence de taxation entre B100 et HVO par leurs caractéristiques chimiques. Le B100 est « *un carburant qui ne peut être utilisé qu'avec des moteurs dédiés, et dans le cadre de flottes captives de camions spécifiquement conçus pour ce carburant. Son utilisation est donc particulièrement encadrée et restrictive* ». À l'inverse, le HVO pouvant être utilisé dans différents types de moteur, le contrôle de sa bonne utilisation n'est pas possible.

Au total, selon les chiffres d'Avril, la société présidée par Arnaud Rousseau a vendu environ 360 000 m<sup>3</sup> d'Oleo100 depuis 2020. Ce sont plus de 176 millions d'euros qui ne sont pas allés dans les caisses de l'État. Et ce trou dans les recettes fiscales pourrait encore se creuser : selon nos informations, les projections du groupe continuent de suivre une courbe ascendante, avec l'estimation que le marché du B100 avoisinera les 600 000 m<sup>3</sup> en 2025.

Même si le B100 est moins émetteur de gaz à effet de serre que le gazole ordinaire, l'apport écologique de ce développement n'est pas avéré. « *La fiscalité très avantageuse sur le B100 se traduit par un fort développement de ce carburant, au détriment de l'incorporation de renouvelables dans le diesel classique B7 vendu à la pompe aux particuliers, fait valoir le chercheur Louis-Pierre Geffray. Car, sur l'ensemble des carburants, l'incorporation d'énergies issues de productions agricoles en concurrence avec l'alimentation humaine est limitée par le cadre réglementaire européen à 7 %, et ce seuil a été atteint en France.* » Au bénéfice du B100, donc, et au détriment des autres carburants. « *Ce qui ne se justifie que partiellement en termes de vertu environnementale* », souligne le chercheur.

Dans [une note](#) publiée l'année dernière par l'Institut du développement durable et des relations internationales (Iddrri), ce chercheur et deux de ses collègues relèvent en outre que la culture de colza est très consommatrice de produits phytosanitaires. C'est « *la deuxième culture française la plus traitée* » aux pesticides, et elle absorbe en moyenne 170 kilos par hectare d'engrais azoté, estiment-ils, soulignant par ailleurs que la consommation française d'huile de colza est très dépendante des importations.

Fin 2021, la fiscalité du B100 a d'ailleurs été étrillée par la Cour des comptes, qui avait mis en exergue, dans un [rapport](#) sur le développement des biocarburants, des taux d'imposition « *sans aucune rationalité* », conduisant à un système « *qui n'est pas conforme à la réglementation européenne sur la taxation des produits énergétiques* ». De fait, le niveau d'imposition du B100 est plus de deux fois inférieur au minimum fixé par la [directive européenne](#) sur la taxation de l'énergie pour les équivalents au gazole routier.

La stratégie de maximisation du quatrième groupe agroalimentaire français ne s'est pas arrêtée là. Ces dernières années, il a étendu son emprise du côté des acheteurs de carburant. C'est ainsi qu'il a noué des partenariats avec des constructeurs automobiles – Renault Trucks, Volvo Trucks, Man, Scania –, comme l'écrivait [Transport Infos](#) l'an dernier, mais aussi signé des contrats avec des sociétés de la logistique et des transports. L'objectif ? garantir des débouchés pour son carburant, en concevant des modèles de véhicules qui ne peuvent rouler qu'au B100, et en incitant des transporteurs à se tourner vers ces nouveaux poids lourds.

Depuis le projet de loi de finances (PLF) 2020, une nouvelle niche fiscale est apparue : l'achat de tels véhicules, pour les entreprises qui en font l'acquisition, entraîne, suivant le poids de l'engin, une déduction d'impôt de 5 à 15 %. C'est ce que le secteur appelle le « suramortissement ».

## **Le bénéfice de Saipol, une info « confidentielle »**

Il est, enfin, encore une politique publique qui contribue directement aux juteuses affaires du groupe Avril sans pour autant contribuer efficacement à la décarbonation du secteur pour laquelle elle a été conçue. C'est celle des « certificats ». Ce système complexe, mis en place en 2019 – au départ pour pousser le secteur des carburants vers la décarbonation –, est un marché secondaire, où ne s'échangent plus des matières premières, mais des tickets permettant d'éviter des pénalités de l'État. Un mécanisme semblable aux droits à polluer pour le CO<sub>2</sub>.

### **Le marché des certificats**

Le marché des certificats permet à un fournisseur de gazole qui a dépassé le seuil obligatoire d'incorporation de 9 % d'énergie renouvelable dans son produit de vendre l'équivalent de son surplus sous forme de certificats. C'est le cas de la filiale Saipol d'Avril, dont le produit Oleo100 est constitué à 100 % de renouvelable, et qui peut donc vendre des certificats pour 91 % de ses volumes.

À l'inverse, le fournisseur n'ayant pas atteint ce seuil des 9 % achète les certificats qui lui permettent de combler virtuellement l'écart. S'il ne le fait pas, des pénalités, plus douloureuses pour ses comptes, lui sont imposées par l'État. C'est la taxe incitative relative à l'utilisation d'énergie renouvelable dans le transport (Tiruert).

Le principe de ce mécanisme, non réglementé et opaque, est de donner aux fournisseurs abondants en renouvelables une assise financière confortable de façon à ce qu'ils poursuivent dans cette voie, afin d'obtenir, sur l'ensemble de la production française de carburant le mix attendu par les directives européennes. Cela génère donc pour eux deux sources de revenu : la vente du biocarburant en lui-même, et la vente des certificats.

Le premier est indexé sur le prix du gazole, vendu quelques centimes au-dessous. Pour les seconds, les prix ne sont pas publics. Selon nos informations, ces certificats s'échangeaient l'année dernière autour de la coquette somme de 900 euros par mètre cube de carburant renouvelable – en ce début d'année, le prix était descendu à 700 euros.

La filiale d'Avril vend à la fois son produit Oleo100 et des certificats qui lui sont associés. C'est ainsi qu'elle dégage, sur son carburant, une marge incongrue. Celle-ci pèserait, pour la seule année 2023, entre 110 et 150 millions d'euros (*voir en annexes notre calcul à partir du prix de vente du carburant, du coût de production et de la vente des certificats*).

Si l'on retient le bas de la fourchette, cela donnerait un taux de marge d'environ 29 %. Soit une rentabilité digne de l'industrie du luxe - en 2023, le taux de marge de LVMH, qui a publié ses chiffres en début d'année, était de 26,5 %...

Comment justifier ce profit colossal que les contribuables financent pour partie ? Contacté, Arnaud Rousseau ne nous a pas répondu. Il n'est que le président « *non exécutif* » du groupe, nous précise le groupe Avril, lequel nous indique que le montant des bénéfices et du chiffre d'affaires de la filiale Saipol en 2023 est une information « *confidentielle* ».

À l'évidence, l'activité biocarburants, avec ces dispositifs et traitements fiscaux particuliers, est la locomotive du groupe. En 2022, où le chiffre d'affaires d'Avril avait fait un bond à 9 milliards d'euros, la filiale Saipol dégageait, selon les derniers comptes disponibles, 135,5 millions d'euros de bénéfices. Ce qui représentait plus de 50 % du résultat net du groupe Avril.

Depuis le début du mouvement de colère du monde agricole, l'un des principaux arguments d'Arnaud Rousseau pour maintenir la pression et obtenir la levée d'un maximum de contraintes pour le secteur est d'invoquer la fonction nourricière de l'agriculture et la nécessité de préserver la souveraineté alimentaire de la France.

À lire aussi

[La suspension d'Écophyto, trophée pour la FNSEA, a été décidée à Matignon](#)

6 février 2024

Il l'a répété sur France 2, sur RTL et sur France Inter ces dernières semaines : « *Notre objectif, c'est de produire pour nourrir.* » Devant les grilles du parc des expositions Paris Expo, Porte de Versailles à Paris, peu avant l'ouverture du Salon de l'agriculture samedi matin, où il réclamait « *une vision* » et « *des réponses* » du chef de l'État, le patron de la FNSEA [le disait encore](#) : « *Produire pour nourrir, pour nous ça a du sens. La souveraineté alimentaire et faire en sorte que dans ce pays on continue à produire une des alimentations les plus sûres du monde, dont on est fiers [...], tout cela, ça a du sens pour nous.* »

L'activité phare du mastodonte qu'il préside bénéficie pourtant déjà des attentions du gouvernement, et n'a rien à voir avec le fait de nourrir la population : elle fait tourner des bus et des camions, et elle rapporte énormément d'argent.

[Amélie Poinssot](#)