

Avis adopté

Séance plénière du 11 mars 2026

« Quels leviers pour optimiser *la décarbonation* de la chaîne logistique alimentaire ? »

Déclaration du groupe Alternatives sociales et écologiques

A l'évidence, notre groupe partage pleinement l'objectif de décarboner la chaîne logistique alimentaire.

Mais nous considérons que l'approche adoptée dans cet avis est trop restrictive, des préconisations nous posent de réels problèmes, et nous regrettons que certaines formulations soient maladroit.

Tout d'abord, affirmer [page 48 ligne 21 – à préciser avec la mise en page finale de l'avis] que « le progrès technique permet également la sobriété » prête à confusion. Le progrès technique améliore avant tout l'efficacité énergétique. La sobriété, elle, suppose de réduire la demande. C'est pour nous la priorité. Comme nous l'avons relevé en commission, la formulation actuelle manque de clarté et affaiblit la rigueur du raisonnement.

Ensuite, contrairement à ce qui est sous-entendu [page 67 ligne 17 – à préciser avec la mise en page finale de l'avis], la réglementation européenne ne garantit pas – et ne prétend pas garantir – que les biocarburants utilisés dans le transport routier soient « intégralement issus de déchets, de préférence produits localement et sans incidence sur la production alimentaire ». Et laisser entendre que cette catégorie spécifique de biocarburants pourrait contribuer de manière significative, même transitoirement, à la décarbonation du transport routier est trompeur : les matières premières concernées sont très limitées et leurs usages sont disputés. Là encore, nous avons alerté la commission, mais nous n'avons pas été entendus.

Par ailleurs, la préconisation n°3 qui appelle à « stabiliser la fiscalité et les normes sur les énergies alternatives au diesel » est pour nous une ligne rouge. Elle implique le maintien d'exonérations fiscales massives sur le B100, un carburant controversé, au bénéfice de grandes entreprises de transport et agro-industrielles.

Plus largement, l'absence de remise en cause claire des agrocarburants nous dérange. Leur bilan environnemental est très discuté, et ils mobilisent des cultures comme le colza, le maïs, le blé ou la betterave, avec des risques réels pour la sécurité alimentaire. Et l'installation d'unités de méthanisation pour la production de bioGNV contribue souvent à verrouiller un modèle agricole intensif.

C'est là la limite d'un avis qui fait l'impasse sur la production : au nom de la stabilité réglementaire et fiscale, il soutient des solutions de décarbonation qui n'en sont pas, et ignore leurs impacts en amont.

On ne décarbonera pas la chaîne logistique alimentaire sans repenser l'organisation du système agricole et alimentaire dans son ensemble : relocaliser les filières, soutenir l'agriculture paysanne, diversifier les productions dans les exploitations et les territoires, donner à chacun et à chacune les moyens de choisir son alimentation, revoir nos politiques commerciales et refuser les accords de libre-échange.

Nous saluons néanmoins plusieurs préconisations utiles, en particulier la n°6 sur le fret ferroviaire, la n°8 sur les conditions de travail dans le secteur de la chaîne logistique alimentaire et la n°11 qui mentionne les circuits courts et la vente directe.

Mais compte tenu des confusions – sur lesquelles nous avons pourtant alerté – et des désaccords de fond dont certains aspects ont été exposés ci-dessus, **notre groupe a partagé ses voix entre l'abstention et le vote contre.**