

# la lettre UNIFA aux parlementaires

4

**unifa**

Bien nourrir les plantes  
pour mieux nourrir les hommes

n°4 . 1<sup>er</sup> semestre 2013



## ÉDITORIAL

*Notre industrie a pris le virage de l'innovation en investissant dans des programmes de recherche et développement aux côtés d'organismes comme l'INRA ou en participant à plusieurs pôles de compétitivité.*

*Cette démarche se veut une modernisation de la fertilisation, une réponse à l'instabilité de l'environnement économique ainsi que notre ferme volonté d'engagement sociétal.*

*Le coût élevé des matières premières et leur moindre disponibilité ont été un élément motivant et déclencheur invitant à trouver de nouveaux modes de fertilisation débouchant vers des solutions encore plus respectueuses de notre environnement.*

*Riches et variés, les résultats de cet élan d'innovation sont très prometteurs. Ainsi des extraits d'algues et de végétaux ou des préparations microbiennes apportant au sol des micros organismes ont été sélectionnés pour leur capacité à améliorer l'écosystème végétal.*

*Ces produits souvent d'origine naturelle peuvent concourir efficacement à la réduction d'intrants plus classiques puisque favorisant une meilleure assimilation des éléments nutritifs par les plantes. Cela semble correspondre aux demandes des consommateurs et plus généralement de l'environnement.*

*Ces nouveaux procédés et produits imposent aux entreprises des investissements conséquents tant sur le plan humain qu'industriel ; plusieurs sites industriels ont été créés ex nihilo, parfois même en valorisant la recherche publique.*

*Mais cette démarche pourtant créatrice de richesse est menacée et freinée par les contraintes réglementaires ; la France est aujourd'hui le pays où les procédures de mise sur le marché sont les plus longues, coûteuses et lourdes, tous les dossiers devant être évalués par l'ANSES selon une procédure inadaptée à nos produits. Nous saisissons l'opportunité de la Loi d'Avenir Agricole pour demander la mise en place de procédures adaptées, comparables à celles en vigueur dans les autres pays européens, et qui favorisent l'innovation de nos entreprises au service d'une agriculture locale et compétitive et d'une économie dynamique dans nos territoires.*

*Ces contraintes freinent le progrès de l'agronomie, empêchent le développement des nos entreprises sur le marché français mais également à l'exportation.*

*Notre industrie se veut aujourd'hui propre et efficace, à la condition que l'on nous en laisse les moyens. Ceci rejoint la pensée de Saint-Exupéry qui nous tient à cœur : « Nous n'héritons pas de la terre de nos parents, nous l'empruntons à nos enfants ».*

Henri Abeille, gérant de la société Plantin

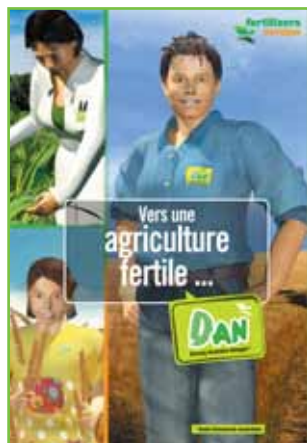
## AGENDA

**Mardi 23 avril 2013 :**

Dîner organisé par l'UNIFA réunissant 20 attachés parlementaires autour de Xavier BEULIN, président de la FNSEA qui interviendra sur la thématique « Politique agricole commune et compétitivité de l'agriculture. »

Retrouvez toutes les propositions et positions de l'UNIFA  
sur notre blog : [www.engrais-agriculture.fr](http://www.engrais-agriculture.fr)

## Initiative européenne pour promouvoir l'intérêt de l'azote minéral auprès des parlementaires de l'UE



Sur le plan politique, l'Union européenne invite à relever un double défi :

- **réduire les pressions environnementales**, notamment le changement climatique en diminuant les gaz à effet de serre provenant de l'agriculture,
- **augmenter la productivité de l'agriculture** pour assurer la sécurité alimentaire d'une population mondiale toujours croissante, mais aussi pour maintenir la compétitivité de l'agriculture européenne.

Afin de répondre à ce double défi, l'association européenne des producteurs d'engrais, Fertilizers Europe, lance une campagne de communication d'influence à l'échelle européenne dont vous trouverez tous les éléments sur [www.danfertilizers.com](http://www.danfertilizers.com) ainsi que dans la brochure jointe à cette lettre.

En France, cette communication est relayée par l'initiative ADA (Azote directement assimilable) via le site [www.azote-ada.fr](http://www.azote-ada.fr).

## 8<sup>èmes</sup> Rencontres parlementaires : pour l'UNIFA la réglementation va à l'encontre de l'innovation

Le 4 décembre dernier se tenaient les Rencontres parlementaires sur l'Agriculture durable. Avec pour thème « *Quel avenir pour l'Europe ?* ».



Aux côtés de M. Germinal Peiro (Député de Dordogne et Secrétaire national du Parti socialiste à la ruralité, la mer et l'agriculture), Mme Brigitte Allain (Député de Dordogne), M. Alain Bazot (Président, UFC-Que Choisir), M. Jean-Charles Bocquet (Directeur général de l'Union des industries de la protection des plantes), Mme Pascale Briand (Directrice général de l'Agence nationale de la recherche), Mme Anne-Yvonne Le Dain (Députée de l'Hérault) et M. Marc Mortureux (Directeur général de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail), Gilles Poidevin, délégué général de l'UNIFA est intervenu dans les débats de la session Comment répondre aux défis sociaux, économiques et environnementaux ?

Interrogé face à Marc Mortureux sur la pertinence de la réglementation et la nécessité de maintenir une industrie française compétitive et écologiquement performante, G. Poidevin a, d'abord, rappelé le poids économique des entreprises de la fertilisation avec ses 3800 emplois et un chiffre d'affaires de 2,8 milliards d'euros en 2011. Il a, ensuite, souligné la situation paradoxale dans laquelle celles-ci se trouvent : les réglementations doivent garantir la sécurité de la chaîne de production d'une agriculture durable ; pourtant leur poids et la longueur des procédures d'homologation (trois à cinq ans en France) freinent l'innovation, source constante d'amélioration de la performance écologique des entreprises et des agriculteurs. A titre de comparaison, la durée moyenne d'homologation en Belgique est de trois semaines.

Au lieu de suivre l'exemple de nos voisins en se conformant aux réglementations européennes, la France n'applique pas la reconnaissance mutuelle et préfère ajouter des éléments supplémentaires. Par exemple, le règlement européen Reach n'est pas reconnu par le ministère de l'Agriculture.

Concrètement un site de production comptant 100 salariés doit respecter au quotidien 5 300 réglementations, ce qui est beaucoup. Ces réglementations sont trop compliquées et se contredisent parfois. Les exigences réglementaires changent tous les six mois, avec des dizaines de pages de prescriptions à assimiler et à appliquer. Une simplification et une clarification sont souhaitables !

Les industries de la fertilisation se sont engagées depuis de nombreuses années pour une agriculture durable en portant une attention forte à l'écologie avec la réalisation, en partenariat avec l'ADEME, du guide de calcul des gaz à effet de serre et les efforts consentis depuis 2005 ayant permis une diminution de 65 % des émissions.



## ACTUALITÉ LÉGISLATIVE ET RÉGLEMENTAIRE

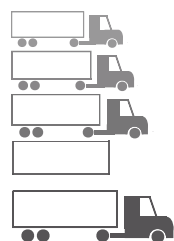
### Encore plus de contraintes pour le transport de marchandises !

*Face à tant de réglementations, le développement des entreprises et la croissance sont-ils encore possibles ?*

Une de plus !

Répondant à la fois à une directive européenne et à la loi Grenelle I, la taxe poids lourds (TPL) s'ajoute aux réglementations et normes déjà en vigueur pour le transport de marchandises. Chaque véhicule de plus de 3,5 tonnes (vide ou chargé !) empruntant les 10 500 km d'autoroutes non concédées et de routes nationales et les 5 400 km de routes départementales devra s'acquitter d'une taxe d'une moyenne de 12 centimes d'euro par km.

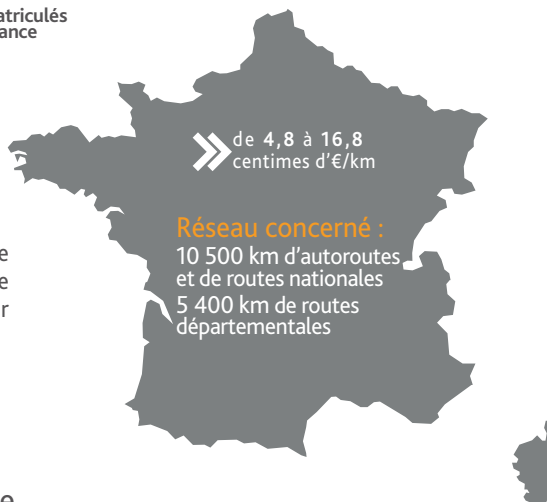
#### LA TAXE PLOIDS LOURDS EN UN COUP D'OEIL



Tous les 3,5 t. et plus  
**800 000** véhicules concernés  
**600 000** immatriculés en France



Jusqu'à **10 %** de hausse sur la facture pour le chargeur



Coût projeté de la taxe

**1,6** milliard d'€/an

#### L'alternative ferroviaire ?



Une offre insuffisante  
(en baisse de **50%** depuis 2009)  
et **25 %** plus chère



Une mise en place très complexe :

Le réseau sera découpé en tronçons (3,8 km en moyenne) et équipé de 4100 péages virtuels. Des points de contrôle (170 portiques fixes, 130 bornes mobiles et des contrôles volants par les douanes et les forces de l'ordre) seront mis en place.

800 000 véhicules roulant sur le territoire français (dont 600 000 immatriculés en France) et empruntant le réseau seront impactés. Ils devront tous disposer d'un équipement embarqué pour utiliser le réseau routier concerné, avec un crédit prépayé pour les non abonnés.

Un barème d'application de la taxe sera appliqué avec trois catégories en fonction du poids du véhicule et du nombre d'essieux ; il sera modulé, en-suite, en fonction de la classe Euro, de la périphéricité des régions (abattement pour l'Aquitaine, la Bretagne et les Midi-Pyrénées) et de la congestion de la zone !

## Qui devra payer ?

Le Grenelle I prévoit que les coûts supplémentaires demandés au transporteur soient répercutés au chargeur. Le premier appliquera alors, à sa prestation de transport, un pourcentage fixé par région allant de 0 à 7 % de la facture. Très simple avec un donneur d'ordre unique ! Le transporteur refacturera l'intégralité de la taxe... Mais en cas de groupe, un barème forfaitaire complexe sera mis en place.

## Quels impacts ?

- Le chauffeur verra les formalités s'allonger, surtout le primo empruntant du réseau qui sera contraint de **perdre 1 heure** afin d'installer le boîtier dans sa cabine.
- L'entreprise de transport devra assumer la **trésorerie nécessaire** entre acquittement de la taxe et sa refacturation, incluant la caution des boîtiers de télépaiements pour les camions abonnés ou l'avance de crédit. Ceci imposera de nouvelles charges en formation et du travail supplémentaire.
- Pour le chargeur, la hausse de la **facture pourra atteindre 10 %, selon la FNTR.**
- Comment assurer la péréquation entre chargeur et transporteur ? Le barème forfaitaire fera nécessairement des perdants !
- Quelle efficacité ? La mise en place de cette réglementation engendre le développement de nouveaux équipements lourds et de nouveaux services (une direction complète à Metz). En conséquence près de 20 % des recettes devront être allouées aux frais de gestion !

## Quels risques ?

La TPL veut encourager les alternatives fluviales et ferroviaires au transport routier des marchandises ?

Mais ces alternatives existent-elles vraiment ? Avec un écart de prix de 25 % entre le mode routier et le wagon isolé, l'offre fret de la SNCF et ses concurrents, trop défavorable et souvent insuffisante (terminaux portuaires mal reliés, faible fréquence des trains...), ne peut être une vraie alternative. La route n'est pas un choix.

A moyen terme, la TPL risque d'avoir d'autres conséquences :

- La hausse globale des charges de 1,6 milliard attendue menacera beaucoup de PME (transporteurs comme chargeurs), déjà fragilisés et aura des **conséquences sur l'emploi !**
- Compte tenu du surcoût, on peut attendre un délaissement du réseau taxé et **report de trafic au profit des petites routes notamment celles traversant les villages et donc un danger accru en termes de circulation routière, une hausse de la pollution...**

Une totale rupture avec le dessein du Grenelle !



## PROPOSITION DE L'UNIFA AUX PARLEMENTAIRES

# La filière fertilisation s'engage pour l'innovation

L'autorisation de mise sur le marché des fertilisants est complexe.

La normalisation est généralement appliquée pour commercialiser nos produits. Elle repose sur les engrais et amendements déjà connus, standards dans notre domaine. Les nouveaux produits, par définition, ne le sont pas.

Réglementairement, ils doivent être évalués sur leur innocuité par rapport à l'homme, les plantes et l'environnement et sur leur valeur agronomique par l'ANSES avant d'obtenir une autorisation de mise sur le marché par le ministère chargé de l'Agriculture. Par ailleurs, ces nouveaux produits sont souvent présentés en association avec les engrais et les amendements (ils sont alors appelés additifs agronomiques), ce qui oblige à multiplier les demandes d'autorisation.

Or à chaque demande, les entreprises se heurtent à des démarches longues et coûteuses.

Pour faciliter la démarche d'autorisation de ces nouveaux produits, le BN FERTI (Bureau de Normalisation de la FERTILISATION) a mis en place la norme, N FU 44-204. Rendue d'application obligatoire par les ministères chargés de l'Agriculture et de l'Economie, elle permet aux producteurs la mise sur le marché de toutes les formulations d'engrais et d'amendements minéraux basiques contenant un additif agronomique à partir d'un seul dossier d'autorisation (celui de l'additif agronomique).

Le BN FERTI, hébergé par l'ANPEA (Association Nationale Professionnelle des Engrais et des Amendements), regroupe une centaine de parties prenantes, dont les organisations professionnelles, les laboratoires, les entreprises de production, les ministères et toutes parties souhaitant s'investir dans la normalisation des matières fertilisantes et des supports de culture.

Le BN FERTI a été créé en 2012; il a reçu en janvier 2013 l'agrément du Ministère du Redressement productif pour 3 ans.



Bien nourrir les plantes  
pour mieux nourrir les hommes



## À PROPOS DE L'INDUSTRIE DE LA FERTILISATION ET DE L'UNIFA

L'industrie de la fertilisation est un acteur stratégique de la chaîne alimentaire. En 2012, elle a permis une production agricole de plus de 100 millions de tonnes en France. Elle représente un chiffre d'affaires de 2,3 milliards d'euros et presque 14 000 emplois (directs et indirects). L'UNIFA compte 49 adhérents qui produisent des engrais (minéraux et organo-minéraux) et des amendements minéraux basiques en France et en Europe. Ces adhérents représentent 92% de la production française de fertilisants et 78% des livraisons, sur un marché annuel de 10,5 millions de tonnes de produits.



Pour en savoir plus sur l'ANPEA et le BN FERTI : [www.anpea.com](http://www.anpea.com)

UNIFA ■ Le Diamant A  
92909 Paris La Défense cedex  
Tél. : 01 46 53 10 30  
Fax : 01 46 53 10 35  
e-mail : [contact@unifa.fr](mailto:contact@unifa.fr)  
Site : [www.unifa.fr](http://www.unifa.fr)