

SOUVERAINETÉ ÉNERGÉTIQUE AGRICOLE ET MARITIME

Pour un Circuit Souverain de Carburant Professionnel

Libérer l'agriculture et la pêche françaises
de la dépendance au pétrole et à la spéculation mondiale

Ce document fait partie d'une collection pour la construction d'un programme présidentiel open source pour 2027. Vous pouvez participer en vous inscrivant :

Construire pour 2027 : <https://www.elysee-conseils.fr/>

<https://elyseeconseils.substack.com/>

Me contacter : <https://forms.gle/CQubZUhyfXwmTSLSA>

La chaîne : www.youtube.com/@Elysee-Conseils

Philippe Agnelli

Elysée-conseils.fr

Programme Énergie – Horizon 2027

Document de travail – Mars 2026

Table des matières

Table des matières	2
PARTIE I – SYNTHÈSE STRATÉGIQUE.....	3
1. Le constat : une dépendance absurde.....	3
2. La vision : un Circuit Souverain de Carburant Professionnel	3
3. Les chiffres clés.....	4
4. Les cinq piliers du Circuit Souverain.....	4
Pilier 1 – La production : sanctuariser la matière première.....	4
Pilier 2 – L’outil industriel : une Coopérative Souveraine Nationale.....	4
Pilier 3 – La distribution : un réseau de Fermes-Hubs.....	4
Pilier 4 – Le mécanisme financier : sortir de la spéculation	4
Pilier 5 – La conformité réglementaire : rester dans le droit.....	5
5. Les bénéfices attendus.....	5
PARTIE II – ANNEXES TECHNIQUES.....	6
Annexe A – Les biodétails français : filières et volumes.....	6
A.1 – Le B100 (EMAG de colza)	6
A.2 – Le HVO (Huile Végétale Hydrotraitée)	6
A.3 – Tableau comparatif.....	6
Annexe B – L’outil industriel existant et sa gouvernance	7
B.1 – Le Groupe Avril (Saipol).....	7
B.2 – Les sites de multinationales à intégrer	7
B.3 – Valorisation du pôle transformation.....	7
Annexe C – Mécanisme financier détaillé	8
C.1 – Décomposition du prix souverain.....	8
C.2 – Rémunération de l’agriculteur	8
C.3 – Intégration des marins-pêcheurs	8
Annexe D – Réseau de distribution : le maillage territorial	10
D.1 – État des lieux du réseau actuel.....	10
D.2 – Le réseau parallèle des Fermes-Hubs	10
Annexe E – Conformité réglementaire européenne et internationale	11
E.1 – Libre circulation des marchandises (TFUE)	11
E.2 – Aides d’État et règles de concurrence.....	11
E.3 – OMC et protectionnisme	11
E.4 – Fiscalité (TICPE / TIRIB).....	11
Annexe F – Gouvernance et transition.....	12
F.1 – Structure de la Coopérative Souveraine Nationale.....	12
F.2 – Indemnisation des actionnaires historiques.....	12

F.3 – La Convention Citoyenne : une option souveraine	12
Annexe G – Leviers d'acceptation par le Groupe Avril.....	14
G.1 – La garantie de marge (fin du risque de faillite).....	14
G.2 – L'autonomie protéique (double dividende du tourteau).....	14
G.3 – Le levier fiscal (prime à la souveraineté)	14
G.4 – Le monopole protégé (exclusivité nationale).....	14
G.5 – La solidarité nationale et l'intérêt général	14
Conclusion : la France comme forteresse alimentaire	15

PARTIE I – SYNTHÈSE STRATÉGIQUE

1. Le constat : une dépendance absurde

La France est l'un des premiers producteurs agricoles d'Europe et dispose d'une façade maritime considérable. Pourtant, ses agriculteurs et ses marins-pêcheurs dépendent encore massivement du pétrole importé pour faire fonctionner tracteurs, moissonneuses et chalutiers. Chaque hausse du baril décidée à Riyad ou à Houston se répercute directement sur le coût de production de notre alimentation, et donc sur le panier de courses de chaque Français.

Parallèlement, la France produit chaque année environ **2,2 milliards de litres de biodiesel de colza** (EMAG/B100) et près de **700 millions de litres de HVO** (diesel renouvelable à base d'huiles usagées). Or, la quasi-totalité de cette production est aujourd'hui diluée dans le diesel distribué en station-service pour des véhicules particuliers – des automobiles qui peuvent, elles, être remplacées par des modèles électriques.

Le paradoxe est frappant : nous produisons suffisamment de biocarburant pour couvrir les besoins de notre agriculture et de notre pêche, mais nous l'envoyons dans les réservoirs de citadines au lieu de l'orienter vers ceux qui en ont un besoin vital et pour lesquels l'électrique n'est pas une alternative crédible à court terme.

2. La vision : un Circuit Souverain de Carburant Professionnel

Le projet repose sur une idée simple et puissante : **réserver l'intégralité de la production française de biodiesel aux professionnels qui nourrissent la France** – agriculteurs et marins-pêcheurs – dans un circuit fermé, déconnecté des cours mondiaux du pétrole.

Ce Circuit Souverain de Carburant Professionnel (CSCP) transforme l'agriculteur de simple fournisseur de matière première en **copropriétaire de sa propre énergie**. Il ne vend plus son colza sur un marché spéculatif : il l'apporte à une structure nationale dont il est actionnaire, et récupère en retour du carburant à prix coûtant et des tourteaux pour nourrir son bétail.

Les marins-pêcheurs, quant à eux, intègrent ce circuit par un **pacte Terre-Mer** : ils participent au capital de la structure, fournissent de la biomasse marine (huiles usagées, déchets de

poisson) et accèdent au carburant HVO – techniquement supérieur pour le milieu marin – au même prix souverain.

3. Les chiffres clés

Voici les ordres de grandeur qui démontrent la faisabilité du projet (estimations à consolider) :

Indicateur	Estimation
Production française de biodiesel (EMAG)	~ 2,2 milliards de litres / an
Production française de HVO	~ 700 millions de litres / an
Total disponible	~ 2,9 milliards de litres / an
Besoin de l'agriculture (GNR)	~ 2,5 à 3 milliards de litres / an
Besoin de la pêche	~ 250 à 300 millions de litres / an
Besoin total Agriculture + Pêche	~ 3,1 milliards de litres / an
Surface de colza en France	~ 1,5 million d'hectares
Rendement moyen en biocarburant	~ 1 500 litres / hectare

Le constat est clair : la France couvre déjà près de **90 à 95 %** de ses besoins professionnels. L'autonomie totale ne nécessite qu'un ajustement modéré des surfaces cultivées et une collecte systématique des huiles usagées.

4. Les cinq piliers du Circuit Souverain

Pilier 1 – La production : sanctuariser la matière première

Définir le colza destiné au biocarburant professionnel comme une **ressource de sécurité publique et alimentaire**, en s'appuyant sur l'article 36 du Traité sur le fonctionnement de l'UE (TFUE). Arrêter l'exportation de graines destinées au circuit souverain. Intégrer la collecte massive des huiles de cuisson usagées et des graisses animales pour le HVO.

Pilier 2 – L'outil industriel : une Coopérative Souveraine Nationale

Créer une entité nationale – publique ou coopérative – qui intègre les grands sites de trituration et d'estérification existants (notamment ceux du Groupe Avril/Saipol et, à terme, les sites détenus par des multinationales comme Cargill ou Bunge sur le sol français). L'actionnariat serait réparti entre producteurs historiques, petites exploitations, filière maritime et État.

Pilier 3 – La distribution : un réseau de Fermes-Hubs

Déployer environ **2 000 Fermes-Hubs** (grosses exploitations céréalières équipées de cuves de stockage) et intégrer les quelque **200 points de ravitaillement portuaires** existants. Chaque professionnel accède au carburant souverain à moins de 15 à 20 km de son lieu de travail, via un système de badges de tirage.

Pilier 4 – Le mécanisme financier : sortir de la spéculation

Remplacer l'achat-vente classique par un **système d'apport en nature** et de rétribution coopérative. L'agriculteur apporte son colza à sa propre structure, récupère son carburant et ses tourteaux, et touche une rémunération sous forme d'un socle fixe mensuel complété par une ristourne annuelle calculée au prorata de ses apports. Le prix du litre est fixé sur le coût de revient réel (estimé autour de **0,70 €/L**), indépendamment du cours du pétrole.

Pilier 5 – La conformité réglementaire : rester dans le droit

Le circuit se fonde sur trois leviers juridiques compatibles avec les traités européens : l'exception de sécurité publique (article 36 TFUE), le statut de Service d'Intérêt Économique Général (SIEG) pour l'entité nationale, et le régime de l'autoconsommation coopérative (absence de transaction commerciale sur marché ouvert). En cas de blocage réglementaire ou politique, une Convention Citoyenne pour la Souveraineté Énergétique et Alimentaire pourrait être convoquée afin que le peuple tranche souverainement.

5. Les bénéfices attendus

- **Stabilité des prix alimentaires** : en fixant le coût énergétique des producteurs, on protège le prix du panier de courses de chaque Français.
- **Indépendance géopolitique** : le pétrole reste une variable de confort, il cesse d'être une menace pour la table des Français.
- **Revenu agricole sécurisé** : le producteur de colza reçoit une rémunération stable, déconnectée des aléas boursiers.
- **Autonomie protéique** : les tourteaux de colza remplacent le soja importé pour l'alimentation animale.
- **Écologie productive** : une écologie qui ne punit pas mais qui fournit un diesel propre, biodégradable et français.
- **Maillage territorial** : les 2 000 Fermes-Hubs redynamisent les zones rurales et les ports.

PARTIE II – ANNEXES TECHNIQUES

Annexe A – Les biodétails français : filières et volumes

A.1 – Le B100 (EMAG de colza)

Le B100 est un biodiesel composé à 100 % d'esters méthyliques d'acides gras (EMAG) issus principalement du colza. Il est produit par **estérification** (ou transésterification) : l'huile végétale brute est mise en réaction avec du méthanol en présence d'un catalyseur. Ce procédé produit deux flux : le biodiesel (environ 40 % de la masse de la graine) et le tourteau (environ 60 %), riche en protéines et destiné à l'alimentation animale.

La production française est estimée à environ **2,2 milliards de litres par an**. La matière première est à environ 78 % du colza français, complété par du tournesol et des graisses animales. Le B100 réduit les émissions de CO₂ d'environ 60 % par rapport au diesel fossile. Il est biodégradable, ce qui représente un avantage majeur en cas de fuite accidentelle dans un champ ou en mer.

Sa principale contrainte est la sensibilité au froid intense et la nécessité d'une homologation moteur spécifique (norme EN 14214). C'est la solution privilégiée pour les tracteurs et engins agricoles.

A.2 – Le HVO (Huile Végétale Hydrotraitée)

Le HVO est un diesel renouvelable obtenu par **hydrotraitement** d'huiles végétales, d'huiles de cuisson usagées ou de graisses animales. Contrairement au B100, il est chimiquement identique au diesel fossile (« drop-in ») : aucune modification moteur n'est nécessaire.

La production française est estimée à environ **650 à 700 millions de litres par an**, avec une capacité en forte hausse grâce aux bioraffineries de TotalEnergies (La Mède, Grandpuits). Le HVO offre une excellente tenue au froid et une stabilité de stockage supérieure, deux qualités vitales pour la sécurité en mer.

C'est la solution privilégiée pour les moteurs de chalutiers et de navires de pêche côtière.

A.3 – Tableau comparatif

Critère	B100 (EMAG – Colza)	HVO (Diesel renouvelable)
Source principale	Colza français	Huiles usagées, graisses animales
Volume France (est.)	~ 2,2 Mds de litres	~ 700 M de litres
Compatibilité moteur	Homologation spécifique requise	100 % drop-in (aucune modif.)
Tenue au froid	Sensible	Excellente
Réduction CO ₂	~ 60 %	~ 70 à 90 %
Biodégradabilité	Oui	Oui
Usage prioritaire	Tracteurs, engins agricoles	Chalutiers, navires de pêche

Annexe B – L’outil industriel existant et sa gouvernance

B.1 – Le Groupe Avril (Saipol)

Le Groupe Avril est l’acteur central de la filière oléagineuse française. Il n’est pas coté en bourse : il appartient aux producteurs d’oléagineux via la structure Fidavila et la Fédération française des producteurs d’oléagineux et de protéagineux (FOP). Sa filiale industrielle, Saipol, exploite les principaux sites de trituration et d’estérification en France : Grand-Couronne (Seine-Maritime), Bassens (Gironde), Le Mériot (Aube), Sète (Hérault), Lezoux (Puy-de-Dôme) et Verdun (Meuse).

Le groupe commercialise déjà le B100 sous la marque **Oleo100**. Son chiffre d’affaires consolidé oscille entre 7 et 9 milliards d’euros selon les années. La valorisation du seul pôle transformation (trituration + estérification + logistique + stockage) est estimée entre **1,5 et 2 milliards d’euros**.

B.2 – Les sites de multinationales à intégrer

Plusieurs sites stratégiques sur le sol français sont détenus par des multinationales américaines (Cargill, Bunge, ADM). Leurs décisions sont prises aux États-Unis et obéissent à une logique de marché mondial. Pour la souveraineté, ces actifs devraient être rachetés ou intégrés via un contrat de délégation de service public. Le coût d’acquisition estimé se situe entre 600 et 800 millions d’euros.

B.3 – Valorisation du pôle transformation

Composante	Estimation (M€)
Unités de trituration (7 sites majeurs)	~ 700
Unités d’estérification (5 sites)	~ 450
Capacités de stockage (silos et cuves)	~ 250
Logistique intégrée (wagons, terminaux)	~ 150
Total pôle transformation	~ 1 550
Rachat sites multinationaux	~ 600 à 800
Total investissement industriel	~ 2,2 à 2,4 Mds €

Annexe C – Mécanisme financier détaillé

C.1 – Décomposition du prix souverain

Le prix de sortie d'usine dans le Circuit Souverain est calculé exclusivement sur les coûts réels de production en France, sans référence aux cours du pétrole ni aux marchés financiers.

Poste de coût	Coût estimé / litre	Détail
Culture du colza	0,45 €	Semences, engrais, matériel, travail
Transport et trituration	0,12 €	Énergie de l'usine, logistique locale
Transformation (estérification)	0,08 €	Méthanol, catalyseur, main d'œuvre
Frais de structure coopérative	0,05 €	Maintenance, recherche, gestion
Total coût de revient	0,70 €	Prix fixe, déconnecté du pétrole

En comparaison, le Gazole Non Routier (GNR) classique coûtait entre 1,15 et 1,30 €/L en 2025-2026, avec une volatilité permanente liée au cours du brut. Le Circuit Souverain représente une économie d'environ **40 %** et surtout une **visibilité totale** sur le moyen et long terme.

C.2 – Rémunération de l'agriculteur

L'agriculteur membre de la Coopérative Souveraine perçoit trois types de rétribution :

- **Socle de sécurité mensuel** : un versement forfaitaire (par exemple 1 000 €/mois) rémunérant son engagement dans le circuit, indépendamment du volume apporté. Ce n'est pas un « prix d'achat » mais une indemnité de mise à disposition.
- **Carburant et tourteaux** : au prorata de son apport en graines, il récupère son biocarburant à prix coûtant et des tourteaux pour son élevage (ou celui de ses voisins via la coopérative).
- **Ristourne coopérative annuelle** : les bénéfices de l'usine (vente de glycérine, tourteaux excédentaires, etc.) sont redistribués au prorata des apports de graines. Ce sont des dividendes sociaux, pas un prix de marché.

C.3 – Intégration des marins-pêcheurs

Les pêcheurs n'ont pas de colza à apporter. Leur intégration au circuit passe par un **pacte Terre-Mer** :

- Entrée au capital de la coopérative par une cotisation ou une retenue sur les premiers litres consommés.
- Apport de biomasse marine : huiles de cuisson collectées dans les restaurants du littoral, déchets de poisson pour la méthanisation.
- Accès au HVO au prix souverain via les cuves portuaires intégrées au réseau national.

- Même socle de sécurité mensuel et même ristourne annuelle que les agriculteurs.

Annexe D – Réseau de distribution : le maillage territorial

D.1 – État des lieux du réseau actuel

La France compte environ **11 000 stations-service** classiques, dont environ 5 000 gérées par la grande distribution et 5 500 par les réseaux pétroliers. Ce réseau est conçu pour la consommation de masse (véhicules particuliers) et disparaît progressivement en zone rurale.

Pour les professionnels de la mer, il existe environ **150 à 200 points de ravitaillement portuaires** sur l'ensemble du littoral français.

D.2 – Le réseau parallèle des Fermes-Hubs

Le Circuit Souverain ne passe pas par les stations-service classiques. Il crée un réseau professionnel dédié :

Composante	Nombre	Fonction
Fermes-Hubs (grosses exploitations)	~ 2 000	Stockage (cuves 50 000 L), distribution locale
Points portuaires	~ 200	Ravitaillement des chalutiers et fileyeurs
Usines nationales	5 à 7	Trituration, estérification, production

Avec 2 000 Fermes-Hubs réparties sur le territoire (environ 20 par département agricole), chaque professionnel se trouve à moins de **15 à 20 km** d'un point de ravitaillement. Les grosses fermes ne sont pas des commerçants : elles perçoivent une prestation de service logistique de la part de la coopérative nationale. Elles ne « vendent » pas de carburant ; elles « mettent à disposition une ressource commune ».

Un système de badges sécurisés garantit la traçabilité et empêche toute dérive vers les véhicules particuliers, point de vigilance des douanes.

Annexe E – Conformité réglementaire européenne et internationale

E.1 – Libre circulation des marchandises (TFUE)

Le Traité européen interdit en principe les restrictions à l'exportation de marchandises entre États membres. Cependant, **l'article 36 du TFUE** autorise des dérogations pour des motifs de « sécurité publique ». En qualifiant le colza professionnel de ressource stratégique liée à la sécurité alimentaire nationale, la France peut légalement restreindre son exportation ou sa cotation boursière pour le volume destiné au circuit souverain.

E.2 – Aides d'État et règles de concurrence

Le règlement européen encadre strictement les aides d'État. Le modèle proposé contourne ce risque de deux manières :

- Il ne s'agit pas d'une subvention au litre mais d'une **organisation interne de filière** entre copropriétaires d'un même outil.
- L'entité nationale peut être définie comme un **Service d'Intérêt Économique Général (SIEG)**, ce qui autorise des compensations financières et des prix déconnectés du marché dès lors que l'objectif est la continuité de la production alimentaire nationale.

E.3 – OMC et protectionnisme

Au niveau mondial, les pays exportateurs de soja ou d'huile de palme pourraient contester le modèle devant l'Organisation mondiale du commerce. La défense repose sur le fait qu'il n'y a **pas de transaction commerciale** sur un marché ouvert : le colza reste la propriété des membres de la coopérative du champ jusqu'au réservoir. C'est de l'autoconsommation collective, comparable à l'autoconsommation d'électricité solaire que l'UE encourage déjà.

E.4 – Fiscalité (TICPE / TIRIB)

Même en autoconsommation, la législation française impose une taxe sur les produits énergétiques. Le projet prévoit une **exemption totale de TICPE** pour le biocarburant consommé dans le cadre du circuit souverain, au motif que ce carburant sert directement la production alimentaire nationale. Le manque à gagner fiscal pour l'État serait compensé par la stabilisation des prix alimentaires et la réduction des aides d'urgence (chèques carburant, remises exceptionnelles).

Annexe F – Gouvernance et transition

F.1 – Structure de la Coopérative Souveraine Nationale

La gouvernance proposée repose sur un conseil tripartite équilibré, garantissant que ni les gros producteurs historiques ni l'État ne peuvent imposer seuls leurs décisions :

Collège	Part du capital (est.)	Rôle
Producteurs historiques (ex-Avril)	~ 35 %	Expertise industrielle, continuité opérationnelle
Petites exploitations et maraîchers	~ 25 %	Maillage territorial, diversité
Filière Mer (pêcheurs)	~ 15 %	Logistique littorale, apport HVO
État français (action d'or)	~ 25 %	Droit de veto sur les prix et les exports

F.2 – Indemnisation des actionnaires historiques

Les actionnaires actuels du Groupe Avril ont bénéficié pendant plusieurs décennies de subventions publiques (PAC), de défiscalisations et de protections tarifaires. L'investissement initial est largement amorti. La transition ne constitue donc pas une spoliation mais une **élévation** : on prend un outil privé et on lui confère une mission historique de souveraineté nationale.

L'indemnisation pourrait prendre plusieurs formes complémentaires :

- **Garantie de prix plancher** pour leur colza pendant 20 ans, sécurisant leur exploitation sur une génération.
- **Titres de créance souveraine** : transformation des actions en droits à un revenu fixe garanti par l'État, étalé sur deux décennies.
- **Statut de Membres Fondateurs** avec droit prioritaire sur l'usage du carburant et voix prépondérante dans les orientations stratégiques.
- **Maintien de leurs participations** dans les activités commerciales hors périmètre (marques alimentaires Lesieur, Puget, etc.), seul le pôle transformation étant intégré à la coopérative nationale.

F.3 – La Convention Citoyenne : une option souveraine

En cas de blocage politique, réglementaire ou de résistance des acteurs économiques, une **Convention Citoyenne pour la Souveraineté Énergétique et Alimentaire** pourrait être convoquée. Son mandat serait de répondre à une question simple : « Comment transformer notre outil industriel de trituration en une infrastructure vitale de la Nation, au même titre que le réseau électrique ? »

La légitimité populaire d'un tel mécanisme reposerait sur trois piliers d'acceptabilité :

- **Le pouvoir d'achat** : la démonstration que le modèle stabilise le prix de l'alimentation pour tous les Français.

- **La solidarité nationale** : le passage d'un capitalisme spéculatif à un capitalisme de bien commun, au service de l'intérêt général.
- **L'écologie productive** : une transition écologique qui ne punit pas mais qui fournit, qui ne taxe pas mais qui libère.

Annexe G – Leviers d'acceptation par le Groupe Avril

La transformation du Groupe Avril en noyau opérationnel de la Coopérative Souveraine suppose de convaincre ses actionnaires-agriculteurs. Quatre leviers stratégiques peuvent emporter leur adhésion :

G.1 – La garantie de marge (fin du risque de faillite)

Aujourd'hui, le revenu du producteur de colza dépend des cours mondiaux. En période de surproduction brésilienne ou canadienne, les prix s'effondrent. Le Circuit Souverain propose un **contrat de sécurité** : un prix basé sur le coût de production réel majoré d'une marge fixe et confortable. L'agriculteur ne gagnera peut-être pas « le gros lot » quand le pétrole flambe, mais il ne fera jamais faillite quand il s'effondre.

G.2 – L'autonomie protéique (double dividende du tourteau)

La trituration du colza produit 60 % de tourteaux riches en protéines. En verrouillant le colza dans le circuit souverain, on garantit aux éleveurs français une source stable et bon marché de protéines animales, remplaçant les importations massives de soja déforestant. On règle deux crises en une : le carburant et l'alimentation du bétail.

G.3 – Le levier fiscal (prime à la souveraineté)

L'État compense le manque à gagner éventuel par rapport au marché mondial en accordant un crédit d'impôt souveraineté aux usines et une exonération de toutes les taxes de production sur le biocarburant destiné aux professionnels.

G.4 – Le monopole protégé (exclusivité nationale)

En interdisant l'importation de biodiesels étrangers pour les secteurs professionnels, l'État offre à la coopérative un marché 100 % captif et garanti. Pour une structure industrielle, la visibilité sur 10 ou 20 ans d'un marché captif vaut infiniment plus qu'une spéculation risquée sur les cours mondiaux.

G.5 – La solidarité nationale et l'intérêt général

Au-delà des calculs financiers, le dernier levier est moral et politique. Les actionnaires du Groupe Avril sont eux-mêmes agriculteurs. Leur propre facture de GNR pèse sur leurs exploitations. L'intérêt qu'ils ont à vendre quelques euros de plus par tonne de colza est largement inférieur à l'économie réalisée sur leur propre poste carburant. Ils passent du statut de vendeurs d'huile à celui de **garants de l'autonomie nationale**, une mission historique au service de tous les Français.

Conclusion : la France comme forteresse alimentaire

Ce projet ne propose pas une révolution, mais une **évolution logique** de ce qui existe déjà. La France produit le colza, possède les usines, dispose des compétences. Il ne manque qu'une décision politique : cesser de diluer notre biocarburant dans les réservoirs de voitures particulières pour le réserver à ceux qui nourrissent la Nation.

Le pétrole resterait une variable d'ajustement pour le confort individuel. Il cesserait d'être une menace pour la table des Français. Si le baril passe à 200 dollars, les voitures de luxe en ville s'arrêtent peut-être, mais nos tracteurs continuent de labourer et nos chalutiers de pêcher, au même prix qu'avant.

C'est la fin de la spéculation sur la nourriture des Français. C'est le début d'une économie où le capitalisme se met au service du bien commun, où l'agriculteur et le marin-pêcheur ne sont plus des victimes du marché mondial mais les copropriétaires de leur propre énergie.

« La souveraineté alimentaire commence dans le réservoir du tracteur. »