

# BIOCARBURANTS



## BIOCARBURANTS



Réponse des agriculteurs  
européens et de leurs  
coopératives aux  
préoccupations des citoyens

*Des préoccupations croissantes concernant la tendance à la hausse des émissions de gaz à effet de serre générées par le secteur des transports, le coût et la disponibilité des approvisionnements traditionnels en énergie d'origine fossile ont amené les ministres de l'UE à introduire des mesures qui assureront une utilisation accrue de l'énergie produite à partir de sources renouvelables, qui sera plus respectueuse de l'environnement à l'avenir. D'ici 2020, chaque Etat membre de l'Union européenne devra tirer 10% de sa consommation d'essence et de carburant diesel utilisés pour le transport routier de "sources renouvelables".*

*Ces mesures ont suscité une grande polémique. Nombreux sont les groupes à avoir déclaré que les biocarburants auront un impact négatif plutôt que positif sur l'environnement du fait qu'ils entraîneront la destruction d'écosystèmes précieux, qu'ils causeront plus d'émissions de gaz à effet de serre qu'ils n'en économisent et qu'ils provoqueront une hausse des prix alimentaires, contribuant ainsi à la pauvreté et à la famine dans les pays en développement.*

*Leurs déclarations sont-elles justifiées? Considérons les faits.*

- Que sont les "biocarburants"?
- Les biocarburants peuvent-ils réellement contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre?
- La politique de l'UE qui fixe un objectif contraignant de 10% pour l'utilisation de biocarburants d'ici 2020 est-elle la politique appropriée?
- La demande croissante de biocarburants conduit-elle à une augmentation des prix des produits alimentaires?
- Comment les biocarburants accroîtront-ils la sécurité alimentaire de l'UE?
- La production de biocarburants est-elle dommageable pour les pays en développement? Augmentera-t-elle la pauvreté et même la faim dans le monde?
- Que devons-nous faire pour assurer que les impacts des biocarburants soient positifs?
- Devrions-nous différer les investissements dans les technologies actuelles et attendre les biocarburants dits « de deuxième génération »?
- Est-il vrai que les biocarburants ne sont viables que s'ils sont subventionnés?
- Les biocarburants devraient-ils être laissés aux forces du marché?

## **QUE SONT LES BIOCARBURANTS?**

Les biocarburants se divisent en deux catégories principales: le bioéthanol et le biodiesel. Le bioéthanol remplace l'essence fossile et est fabriqué à partir de plantes contenant de l'amidon ou du sucre comme le blé, l'orge, le maïs, la canne à sucre et la betterave sucrière. Le biodiesel est un produit de substitution au carburant diesel conventionnel et est fabriqué à partir de l'huile provenant de plantes oléagineuses comme le colza oléagineux, de l'huile de soja, de matières grasses animales et d'huiles recyclées d'origine végétale. Toutefois, les scientifiques travaillent au développement de biocarburants avancés, la "deuxième génération de biocarburants" qui seront fabriqués au moyen de technologies qui utilisent entre autres la cellulose et la lignine contenues dans toutes les plantes et dans les déchets organiques. Néanmoins, des recherches supplémentaires sont nécessaires, et il est peu probable que les biocarburants de la deuxième génération soient mis sur le marché dans quelques années.

Il est possible de mélanger les biocarburants avec les carburants existants utilisés pour le transport sans qu'il ne faille modifier l'infrastructure en place, faisant d'eux un élément pratique et direct de la solution à apporter à l'augmentation des émissions générées par le secteur des transports.

## **LES BIOCARBURANTS PEUVENT-ILS REELLEMENT CONTRIBUER A UNE REDUCTION DES EMISSIONS DES GAZ A EFFET DE SERRE?**

Oui, ils le peuvent. Contrairement aux champs de pétrole du monde, les biocarburants issus de la biomasse sont renouvelés rapidement à chaque récolte. La photosynthèse aide la plante à capter l'énergie solaire et à absorber le CO<sub>2</sub> émis dans l'atmosphère en produisant une biomasse qui peut être convertie en biocarburants. Les biocarburants mélangés aux carburants traditionnels contribuent à réduire les émissions de gaz à effet de serre d'origine dues aux énergies d'origine fossile produites par les moteurs équipant les véhicules à moteur. Les économies de gaz à effet de serre dépendent des matières premières utilisées et de la façon dont le biocarburant est produit. Les biocarburants qui sont produits comme il se doit offrent cependant des économies significatives par rapport aux combustibles fossiles traditionnels.

L'UE<sup>1</sup> est résolue à introduire des normes qui assureront que seuls des biocarburants qui contribuent vraiment de façon efficace à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> seront utilisés dans l'UE. Les économies de gaz à effet de serre fournies par l'utilisation de biocarburants devront se monter à au moins 35% par rapport à l'utilisation des combustibles fossiles équivalents. Habituellement, le biodiesel fabriqué à partir de colza produit en Europe permet des économies de gaz à effet de serre de l'ordre de 44% par rapport au diesel conventionnel. Le chiffre habituel pour l'éthanol produit à partir de betteraves sucrières cultivées dans l'UE est de 48%. Comme l'industrie évolue, les avancées dans les technologies actuelles et les nouvelles technologies généreront des économies supplémentaires.

## **LA POLITIQUE DE L'UE QUI FIXE UN OBJECTIF CONTRAIGNANT DE 10% POUR L'UTILISATION DE BIOCARBURANTS D'ICI 2020 EST-ELLE LA POLITIQUE APPROPRIÉE?**

Oui, les biocarburants constituent un moyen important dans la lutte contre le changement climatique. Une utilisation accrue de biocarburants apporte une solution partielle au contrôle de l'augmentation préjudiciable des émissions de CO<sub>2</sub> générées par les transports – en combinaison avec d'autres politiques comme celle ouvrant la voie à des voitures plus propres ou dans les domaines des émissions des véhicules automobiles ou visant l'organisation de la logistique du transport. Le secteur des transports envoie des gaz à effet de serre dans l'air que nous respirons, 365 jours par an. Les transports sont déjà responsables pour plus d'un cinquième des émissions de gaz à effet de serre qui contribuent au changement climatique dans l'Union européenne. Et les émissions augmentent plus vite dans ce secteur que dans n'importe quel autre. Dans l'ensemble, les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports terrestres ont augmenté de 27% entre 1990 et 2005<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> COM(2008) 19 final

<sup>2</sup> EEA report « Climate for a Transport Change » 1/2008

Les objectifs indicatifs<sup>3</sup> n'ont guère stimulé l'utilisation des biocarburants. De même, il n'est pas possible d'appliquer le système de droits d'émission de gaz à effet de serre<sup>4</sup> au secteur des transports étant donné qu'il compte trop de petits utilisateurs. C'est pourquoi un objectif obligatoire est nécessaire. Un objectif obligatoire minimal de 10% de biocarburants pour les transports d'ici 2020 contribuera également à résoudre de futurs problèmes d'approvisionnement en énergie. Le secteur des transports de l'UE dépend à 98 pour cent du pétrole importé! Les pénuries continueront à constituer un réel danger pour des raisons économiques et politiques. Des prix du pétrole atteignant plus de \$120 le baril ne sont pas de bonnes nouvelles pour l'inflation, les produits alimentaires, les aliments pour animaux ou les coûts de l'énergie! Par conséquent, une diversification de nos sources de combustibles s'impose. Une plus grande sécurité énergétique constitue un objectif vital de la politique énergétique de l'UE, et les biocarburants y apportent une solution partielle.

Un éventail d'approches différentes à travers les Etats membres ne fournira pas de résultats. Un Etat membre réduira les émissions de gaz à effet de serre provenant de son secteur des transports, alors qu'un autre Etat membre ne fera rien pour réduire les siennes. Des objectifs obligatoires assurent une certaine sécurité aux investisseurs. Des signaux réglementaires à long terme sous la forme d'objectifs offrent aux gouvernements et aux sociétés privées suffisamment de stabilité et de garantie quant à leurs plans d'investissement. Ce n'est que si les Etats membres de l'UE forment un front uni qu'ils pourront accroître la confiance des investisseurs, ramener à un niveau suffisamment bas les coûts de production et créer un marché intérieur des biocarburants qui fonctionne bien. Seule une production intérieure solide de l'UE lui permettra de conserver une avance technologique, ce qui accélérera le développement de biocarburants plus efficaces de première et de deuxième génération.

### **LA DEMANDE CROISSANTE DE BIOCARBURANTS CONDUIT-ELLE A UNE AUGMENTATION DES PRIX DES DENREES ALIMENTAIRES?**

Les biocarburants sont devenus le bouc émissaire des récentes augmentations des prix des matières premières agricoles à la base desquelles il y a d'autres causes, notamment la demande croissante de denrées alimentaires et les mauvaises récoltes.

A titre d'exemple, en Europe, la production de bioéthanol n'est pas la cause de la flambée des prix du blé – moins de 1% des céréales de l'UE est actuellement utilisé pour fabriquer du bioéthanol, et la production communautaire totale d'oléagineux (dont une partie est utilisée pour le biodiesel) ne représente que 2% de la demande mondiale d'oléagineux. La demande de l'UE en vue de la production de biodiesel ne contribue pas à l'augmentation du prix de l'huile de palme, étant donné que moins de 4% de la production d'huile de palme sont destinés à la fabrication de biodiesel. A l'échelle planétaire, la canne de sucre et le maïs sont les deux matières premières principales utilisées à des fins de production de bioéthanol. En dépit de l'augmentation de l'utilisation de canne à sucre brésilienne, le prix mondial du sucre a diminué de 32% en 2007 par rapport à 2006. Il y a eu une reprise des prix en 2008, mais d'aucuns pensent que ceci est en grande partie dû au flux des fonds financiers pour des spéculations sur les produits de base.

---

<sup>3</sup> Directive (CE) n° 2003/30

<sup>4</sup> Le système communautaire d'échange de quotas d'émission (SCEQE) a pour but d'aider les Etats membres à tenir de façon économiquement performante leurs engagements en matière de limitation ou de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Actuellement, pour chaque période d'échanges prévue dans le système, les Etats membres établissent des plans nationaux d'allocation (PNA) fixant leur niveau total d'émissions dans le cadre du système d'échange de quotas et le nombre de quotas d'émission attribué à chaque installation située sur leur territoire. A la fin de chaque année, les installations doivent restituer un nombre de quotas équivalant à leurs émissions. Les entreprises qui maintiennent leurs émissions en deçà du niveau de leurs quotas peuvent vendre les quotas qui leur restent. Quant à celles qui éprouvent des difficultés à respecter un niveau d'émissions correspondant à celui de leurs quotas, elles peuvent choisir soit de prendre des mesures visant à réduire leurs émissions, soit d'acheter sur le marché les quotas supplémentaires dont elles ont besoin.

Il n'est pas non plus possible de n'attribuer la progression des prix du maïs qu'à l'élévation de la demande de bioéthanol aux Etats-Unis. La demande mondiale croissante de viandes due à une progression rapide des revenus en Inde et en Chine, ce qui a généré une hausse de la demande d'aliments pour animaux, doit être prise en compte.

La réalité est que les produits alimentaires sont moins chers qu'ils ne l'ont jamais été. Sur les vingt dernières années, la hausse des prix alimentaires a été de 20% inférieure à celle des autres biens de consommation. Par conséquent, les récentes augmentations des prix des produits alimentaires ne font que combler cet écart. Si les prix « départ ferme » de l'UE avaient augmenté au cours des 100 dernières années au même rythme que le coût de la vie en général, les prix des céréales et des oléagineux auraient été, en moyenne, quatre fois supérieurs aux niveaux actuels. Cela explique aussi pourquoi un ménage moyen de l'UE-27 dépensait en 2006 moins de 13% de son budget pour les produits alimentaires par rapport à 21% en 1988 dans l'UE-12.<sup>1</sup>

Si la demande d'un produit de base augmente, par exemple en raison de l'utilisation de biocarburants, ceci aura tendance à faire grimper le prix à moins que les approvisionnements n'augmentent également – par exemple en cultivant des terres précédemment mises en jachère dans les zones où la production n'est pas rentable actuellement ou en augmentant la productivité. Il y a des parcelles importantes de terres arables non exploitées dans plusieurs des nouveaux Etats membres. Le modèle conçu par la Commission européenne suggère que même si nous atteignons notre objectif de 10% d'ici 2020, il ne s'ensuivra qu'une augmentation de 3 à 6% des prix des céréales, et une hausse de 8 à 10% des prix du colza. Il ne faut pas non plus oublier que le prix du produit au départ de la ferme ne représente que quelque 4% du prix de l'aliment dans les magasins (le pain par exemple)<sup>2</sup>. Le coût de la main-d'œuvre représente 30%. D'autres coûts, comme les frais de transformation, d'emballage, de distribution et de vente au détail représentent 66% du produit final et influent dès lors beaucoup plus sur le prix payé par les consommateurs que le prix des matières premières.

### **COMMENT LES BIOCARBURANTS AUGMENTERONT-ILS LA SECURITE ALIMENTAIRE DE L'UE?**

L'agriculture de l'UE a le potentiel de produire des biocarburants sans mettre en péril la sécurité de l'approvisionnement en denrées alimentaires. Selon le scénario de la Commission européenne, l'impact sur l'utilisation des terres dans l'UE-27 serait infime. Approximativement 15% des terres plantées en cultures arables seraient utilisés pour les bioénergies, soit 17,5 millions d'hectares en 2020.

Seulement une partie des oléagineux, des céréales et des betteraves sucrières utilisée pour fabriquer des biocarburants est réellement convertie en énergie, la plus grande partie reste dans le secteur de l'alimentation et est utilisée comme aliments pour animaux riches en protéines, nécessaires pour produire de la viande et des produits laitiers. Dans le cas du biodiesel, 55% des graines oléagineuses sont destinés à la fabrication de tourteaux servant d'alimentation aux animaux. Dans le cas du bioéthanol, les aliments pour animaux produits à partir de D.D.G.S (Distilled Dried Grain and Soluble - drêches foncées de distillerie) représentent un tiers du volume utilisé de la production céréalière.

Ce sont les aliments pour animaux de haute qualité et riches en protéines qui permettront à l'UE de réduire sa forte dépendance vis-à-vis des importations d'aliments pour animaux. Actuellement, l'UE importe 80% de ses besoins en protéines pour l'alimentation animale sous forme de gluten de maïs, de graines et de tourteaux de soja en provenance des Etats-Unis, d'Argentine et du Brésil, soit 35 millions de tonnes équivalent tourteaux de soja à un coût d'approximativement 9 milliards d'euros.

La production de biocarburants contribuera par conséquent à réduire non seulement la superficie nécessaire pour planter des cultures destinées principalement à la production d'aliments pour animaux mais également le prix des aliments pour animaux. L'estimation selon laquelle une superficie communautaire de 17,5 millions d'hectares sera en 2020 utilisée pour la production de biocarburants dans l'UE doit être revue à la baisse. Prenant en compte les sous-produits restant dans le secteur de l'alimentation animale, approximativement 8 millions d'hectares seraient utilisés pour les biocarburants d'ici à 2020, ce qui correspond plus ou moins à la superficie totale mise en jachère entre 1992 et 2007.

---

<sup>1</sup> Source: Eurostat

<sup>2</sup> IKEE: Informationskampagne Erneuerbare Energien (campagne d'information sur les énergies renouvelables)

Il ne faut pas oublier que les agriculteurs sont les premiers à ressentir les effets du changement climatique. Si on ne réduit pas les émissions de gaz à effet de serre, par exemple en utilisant des biocarburants, cela pourrait compromettre la capacité du monde à produire des denrées alimentaires.

### **LA PRODUCTION DE BIOCARBURANTS SERA-T-ELLE DOMMAGEABLE POUR LES PAYS EN DEVELOPPEMENT? AUGMENTERA-T-ELLE LA PAUVRETE ET MEME LA FAIM DANS LE MONDE ?**

La faim n'est pas due à un manque d'approvisionnement en produits alimentaires mais bien à la pauvreté, à l'absence de pouvoir d'achat et à des politiques agricole et sociale qui laissent à désirer (infrastructures, semences, enseignement, financement, etc..).

Au cours des 30 dernières années, les agriculteurs d'Europe ont été accusés de surproduction et de dumping de leur production excédentaire à l'aide de subventions à l'exportation, diminuant ainsi les prix obtenus par les agriculteurs dans les pays en développement et contribuant à l'appauvrissement de la population. Cette critique a été abandonnée et l'UE est maintenant accusée de faire grimper les prix.

Les consommateurs qui vivent dans les zones urbaines préféreraient toujours des prix alimentaires plus bas. Mais sept des dix pauvres du monde vivent dans les zones rurales et la majorité d'entre eux sont des agriculteurs<sup>7</sup>. Les agriculteurs ont dû faire face à un abaissement des prix mondiaux en termes réels pendant deux décennies ou plus. Si les prix des produits de base augmentent, cela implique une augmentation du revenu des agriculteurs des pays pauvres. Ceci permettra que les terres qui n'étaient pas rentables auparavant soient de nouveau cultivées et que les agriculteurs puissent acheter les moyens de production indispensables et que les investissements dans les machines, les installations servant au stockage des produits cultivés et dans les infrastructures puissent être réalisés. Ceci permettra aux pays pauvres d'accroître leur autosuffisance alimentaire et, dans certains cas, de diversifier leur approvisionnement en produisant localement leur énergie.

### **QUE DEVONS-NOUS FAIRE POUR ASSURER QUE LES IMPACTS DES BIOCARBURANTS SOIENT POSITIFS?**

Le développement des biocarburants en Europe n'aura pas d'impact négatif sur l'environnement. La législation de l'UE et des Etats membres ainsi que la politique agricole commune y veilleront.

Un argument que l'on entend généralement est qu'il existe le danger que la production de biocarburants cause des dommages environnementaux dans d'autres parties du monde via la destruction de la forêt humide et d'autres habitats naturels afin d'ouvrir la voie à la culture de produits végétaux comme la canne à sucre et le palmier à huile à des fins d'exportation vers l'UE.

Il y a de bonnes et de mauvaises façons de produire des biocarburants. Abattre les forêts et détruire les habitats afin d'y planter des cultures destinées à la production d'aliments, de produits cosmétiques ou de biocarburants est totalement inacceptable. Nous ne voulons pas de biocarburants qui soient produits de cette façon dans l'UE, et l'industrie et les gouvernements des Etats membres feront tout ce qui est en leur pouvoir pour assurer que de tels biocarburants ne soient pas utilisés dans l'Union. Cela se fera par l'introduction de critères de durabilité indiquant la voie à suivre lorsqu'il s'agit de la production responsable.

Dans l'UE, la législation nationale en matière d'environnement et la politique agricole commune garantissent déjà la durabilité de l'ensemble de la production agricole dans l'Union européenne. Tous les agriculteurs de l'UE qui ne respectent pas la législation environnementale sont pénalisés deux fois: par la réduction des paiements qui leur sont accordés au titre des régimes de soutien et par leur justice nationale. Dès lors, les biocarburants produits dans l'UE offrent la plus grande garantie de durabilité.

Mais nous devons également nous assurer que les biocarburants que nous importons aient été produits sans causer de dommages environnementaux. La meilleure façon de le faire est de veiller à ce que les critères de durabilité couvrent non seulement les biocarburants produits dans la Communauté mais aussi les

---

<sup>7</sup> FIDA (Fonds international de développement agricole)

biocarburants importés. Les autorités européennes<sup>8</sup> en ont déjà reconnu l'importance et sont actuellement engagées dans le processus d'élaboration de normes strictes qui devront être mises en place sans tarder.

### ***DEVRIONS-NOUS DIFFERER LES INVESTISSEMENTS DANS LES TECHNOLOGIES ACTUELLES ET ATTENDRE LES BIOCARBURANTS DITS « DE DEUXIEME GENERATION »?***

Non.

L'utilisation des biocarburants de première génération est entièrement justifiée étant donné qu'ils ont déjà prouvé contribuer de manière efficace à la réduction des gaz à effet de serre. Par ailleurs, comme de coutume dans un processus évolutif, le développement de la première génération est nécessaire au développement de la deuxième génération. L'avantage d'investir maintenant est qu'il est plus facile de le faire dans les usines existantes que de commencer à zéro, et les investissements actuels stimulent l'amélioration continue de l'efficacité. Si produits comme il se doit, les biocarburants de deuxième génération comporteront des avantages, mais la plupart des experts confirment qu'il faudra encore attendre au moins quelques années avant que leur production ne soit commercialisée. Aussi, pour le moment, les biocarburants de première génération constituent la seule alternative réaliste aux combustibles fossiles utilisés dans le secteur des transports qui est responsable d'un cinquième des émissions de gaz à effet de serre.

### ***LES BIOCARBURANTS DEVRAIENT-ILS ETRE LAISSES AUX FORCES DU MARCHE?***

D'abord, il convient de noter que les gouvernements accordent une subvention à toutes les formes d'énergie. Si nous prenons l'UE comme exemple, le montant total des subventions pour le nucléaire, le charbon et le pétrole, d'après l'Agence européenne pour l'environnement, se monte à 33 milliards d'euros, par rapport à 5 milliards d'euros pour les énergies renouvelables, par an dans l'UE.

Mais, la principale justification pour les interventions sur le marché est la carence du marché, et le changement climatique est la carence du marché la plus importante de l'histoire. Les émissions de CO<sub>2</sub>, et leur incidence sur les générations futures, ne sont pas prises en compte dans le prix de l'énergie ou des combustibles. Jusqu'à ce qu'il y ait un marché du carbone réaliste, les subventions sont totalement justifiées.

C'est pourquoi les gouvernements à travers le monde instaurent des incitations qui sont accordées sous la forme de subvention directe ou de subvention indirecte. A titre d'exemple, les incitations aux consommateurs à acheter des voitures non polluantes (Brésil) ou des subventions directes aux producteurs aux Etats-Unis. De même, fin des années 70 et début des années 80, le plan « Proalcool » du Brésil a permis un développement important du secteur de l'éthanol grâce à diverses actions publiques et des subventions publiques élevées.

Aussi, l'augmentation des prix du pétrole, reflétant la diminution des ressources en combustibles fossiles, et l'accroissement de l'efficacité de la production de biocarburants feront au fil du temps indubitablement tomber le coût des biocarburants européens à un niveau qui les rendra compétitifs avec l'essence et le diesel traditionnels – comme c'est déjà le cas au Brésil.

---

<sup>8</sup> COM(2008) 19 final

Le COPA (Comité des organisations professionnelles agricoles de l'Union européenne) et la COGECA (Confédération générale des coopératives agricoles de l'Union européenne) sont les organisations qui représentent la grande majorité des agriculteurs de l'Union européenne et leurs coopératives. Ces organisations représentent 15 millions de personnes qui travaillent à temps plein ou partiel dans les exploitations agricoles de l'UE, et plus de 40.000 coopératives. Elles comptent 76 organisations membres issues des Etats membres de l'UE. Leur but est de défendre les intérêts généraux de l'agriculture.



## **COPA-COGECA**

Rue de Trèves, 61  
1040 Bruxelles  
Belgique

Tél.: +32(0)2 287 27 11  
Fax: +32(0)2 287 27 00  
E-mail: [mail@copa-cogeca.eu](mailto:mail@copa-cogeca.eu)

*La voix des agriculteurs européens  
et de leurs coopératives*

[www.copa-cogeca.eu](http://www.copa-cogeca.eu)

---