



Le 8 mars dernier se retrouvaient dans les bâtiments de la Fédération, pour un petit déjeuner, les différents partis politiques. Au menu, deux sujets d'actualité: le verdissement de la PAC et l'avenir des biocarburants en Europe. Si pour le premier sujet, nombreux sont ceux qui ressentent les enjeux de la réforme. Pour le second, il est parfois difficile de percevoir les implications pour les secteurs concernés.

CHRISTIAN HICK

De gauche à droite: Frédéric Dupont, Christian Hick et Alain Masure



Et pourtant, aujourd'hui, le projet de révision de la politique européenne en matière de biocarburant sous sa forme actuelle modifiera fortement la filière en place et où l'implication du secteur agricole va bien au-delà de la simple fourniture de matière première. Eclairé par la présentation de Frédéric Dupont de l'asbl Valbiom, chaque participant a eu le loisir de présenter son point de vue, ce qui permit d'alimenter les discussions qui suivirent.

Le changement d'affectation des sols indirect ou CASI (ILUC en anglais) qui domine le débat européen fût l'un des principaux points abordés. Pour certains, bien que perfectible, l'utilisation de facteurs estimant, selon la production, l'émission de CO₂, est le seul moyen à la disposition de l'Europe pour assurer un impact positif de l'utilisation de biocarburants sur son territoire.

Bien que critiqué, ce système n'est-il pas préférable à la situation actuelle? En parallèle, la dualité entre biocarburant de première génération et biocarburant de seconde génération a été mise en avant. Aujourd'hui, est-il raisonnable de soustraire certaines productions telles que les céréales à l'alimentation alors que des alternatives sont possible grâce aux biocarburants de seconde génération? Enfin, quel est l'impact de la révision sur la filière européenne et wallonne? Met-elle réellement en danger la production domestique? Des précisions apportées par Frédéric Dupont qui réalisa également un état des lieux en termes de volume produit et de dimensionnement des infrastructures wallonnes. Si sur certaines questions, les avis divergeaient, sur d'autres, ils rencontraient la position du COPA-COGECA et les priorités de la FWA.

Car, lorsque l'on parle de biocarburant, il y a à boire et à manger. Il serait faux de croire qu'il y a les probiocarburants et les antibiocarburants et que ces deux groupes s'opposent dans un débat où chacun invoque l'environnement comme raison d'être. Pourtant, certains médias présentent la problématique sous cette forme, à l'instar de la chaîne ARTE lançant un sondage intitulé «Oui ou non, l'Europe doit-elle réduire sa production de biocarburant?». Peut-on résumer le sujet en une question? Doit-on opposer agrocaburants et algocaburants, première génération et seconde génération, biocarburant et alimentation? Ne seraient-ils pas complémentaires?

Sans avoir la prétention d'apporter la vérité sur la question, vous trouverez dans les quelques pages de ce dossier de quoi nourrir votre réflexion sur un dossier aux multiples facettes.

Productions destinées aux biocarburants: respect de la durabilité

La FWA a conçu un document simplifié afin d'assurer la conformité des matières premières belges aux critères de durabilité.

ALAIN MASURE

Jusqu'à nouvel ordre, l'Union Européenne a pour objectif d'incorporer 10% d'énergies renouvelables dans les transports d'ici 2020. Le but premier est de diminuer les émissions du secteur, grand producteur de CO₂. Afin d'éviter certains effets pervers liés à cette politique pro biocarburant, une directive contraint à garantir la «durabilité» des matières premières destinées à la production de ces «carburants verts». La directive européenne reprenant toutes ces exigences doit être traduite en législation nationale dans tous les Etats membres. Mais, les acheteurs allemands de bioéthanol, les plus gros du marché européen et belge, l'ont anticipée et ont exigé en 2010 déjà, pour les céréales, les betteraves et les colzas récoltés à partir de cette année, une garantie sur ces principes de durabilité.

Action de la FWA...

Pour y répondre au niveau des exploitations, la FWA a mis au point un document simplifié, reposant sur le principe que tout agriculteur qui demande des aides PAC par le biais de sa déclaration de superficie annuelle remplit déjà les conditions de durabilité pour l'essentiel, via les règles de conditionnalité auxquelles il s'engage et via le système de contrôle existant pour ces dernières. Ce document a rapidement été accepté par tous les partenaires de la filière (négociants, sucreries et producteurs de bioéthanol et de biodiésel) et est admis comme la seule formalité pour les producteurs depuis 2010. Une simple signature suffit donc comme garantie pour l'acheteur de blés, de betteraves ou de colza qu'il destine à la filière des «bioliquides énergétiques».

Toutes les couleurs politiques étaient représentées. Entre autres, sur la photo: Marc Tarabella, Hadelin de Beer, Xavier Desguain et Stéphane Nicolas



dossier biocarburants

Je t'aime, moi non plus

Si toutes les politiques européennes ont leur lot de détracteurs, rares sont celles qui atteignent un niveau de controverse tel que celui qui entoure la politique en matière de biocarburants. Parés de toutes les vertus il y a quelques années, ils sont aujourd'hui accusés d'affamer la planète et d'encourager la déforestation, de stimuler le phénomène d'accaparement des terres et d'être particulièrement coûteux pour le contribuable européen, sans pour autant avoir fait les preuves de leur efficacité sur le plan de la réduction des émissions de GES.

MARIE-FRANCE VIENNE

Les biocarburants se divisent en deux catégories principales: le bioéthanol et le biodiesel. Le premier, 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, remplace l'essence fossile. Le biodiesel, produit de substitution au carburant diesel conventionnel est quant à lui élaboré à partir de l'huile provenant de plantes oléagineuses comme le colza oléagineux, le tournesol, le soja, de matières grasses animales et d'huiles de cuisine usées. Seulement une partie des oléagineux et des céréales 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'aliment pour animaux. Dans le cas du bioéthanol, les aliments pour animaux produits à partir de drèches de distillerie - D.D.G.S (Distilled Dried Grain and Soluble) - représentent un tiers du volume de céréale utilisée.

Des avantages à plusieurs niveaux pour le secteur agricole

Les biocarburants issus de cultures alimentaires contribuent au rééquilibrage du déficit en protéines végétales de l'UE, à une plus grande stabilité des marchés agricoles et à la pleine utilisation de la capacité de production de l'UE 27. L'UE importe 35 millions de tonnes équivalent tourteaux de soja, essentiellement des farines et des tourteaux de soja pour l'alimentation animale en provenance d'Amérique du Sud. L'émergence de nouveaux clients pour les fournisseurs d'Amérique du Sud, notamment la Chine, avec un degré moindre d'exigence par rapport à l'Union européenne en termes de conditions de production et une stratégie d'approvisionnement peu trans-

parente, peut fragiliser à terme la stabilité des marchés et l'approvisionnement en protéines végétales de l'Union. En outre, la valeur de ces importations est en augmentation, de 9 à 12 milliards d'euros entre 2008 et 2012. Par conséquent, le risque de délocalisation en dehors de l'UE de certaines activités d'élevage pourrait s'accroître davantage dans l'avenir. L'on s'attend à ce que d'ici 2020 et même après, la dépendance de l'UE vis-à-vis des protéines végétales importées continue de faire augmenter le prix des aliments pour animaux. En plus, il existe un risque de rupture d'approvisionnement y compris en raison des autorisations asynchrones d'organismes génétiquement modifiés (OGM). Grâce à la politique de l'UE depuis 2003, l'expansion de la production d'oléagineuses dans l'UE a permis de réduire de 10 points la part des importations en protéines végétales de 77% en 2000 à 68% en 2011. La substitution de la production additionnelle des tourteaux liée à la demande de biodiesel par des protéagineux n'est pas réaliste en raison des conditions agronomiques inappropriées à ces cultures dans la plupart des régions de l'UE et de l'absence d'autorisation à la culture des OGM comme le soja dans l'UE.

Biocarburants et stabilité des marchés agricoles

Les raisons de la faim dans le monde sont multiples, notamment l'instabilité politique, les mauvaises conditions naturelles, les mauvaises techniques de stockage et d'entreposage. Par conséquent, c'est une erreur d'accuser la production de biocarburants conventionnels de ce problème et c'est une erreur analytique grave de définir les matières premières agricoles comme des denrées alimentaires. Le débat «alimentation contre carburants» est bien trop simpliste. Les biocarburants conventionnels ne sont pas automatiquement synonymes de conflits entre les marchés. Bien au contraire, les biocarburants conventionnels facilitent la gestion des marchés des produits de base pas seulement des protéines végétales, mais aussi des céréales dont l'UE est excédentaire et de l'excédent de sucre hors quota. Des marchés agricoles stables sont bénéfiques pour le secteur agricole et agroalimentaire et les consommateurs en général. 1,5 à 2 millions d'hectares de terres arables dans l'UE ne sont pas cultivées depuis la fin du gel des terres obligatoire en 2009. L'augmentation des rendements céréaliers en Europe centrale libèrera des terres cultivables dans l'ensemble de l'UE et offrira une opportunité de relocalisation des cultures entre

les Etats membres. La production de biocarburants à partir de cultures arables de l'UE a ouvert des nouveaux marchés aux agriculteurs européens pour les matières premières agricoles. D'ici à 2020, les biocarburants permettront donc de gérer effectivement une plus grande production agricole sans porter préjudice ni au revenu agricole ni à la rentabilité. Ils sont une opportunité pour générer de la croissance verte, c'est-à-dire des mesures gagnant-gagnant pour l'agriculture et l'environnement.

Kyoto ou tard

Un petit retour sur les origines de cette politique au sein de l'UE s'impose. La réforme Mac Sharry lance les bases de cette politique en incitant, en 1992, à la production de culture à vocation non alimentaire sur la jachère obligatoire. Si les biocarburants sont consommés en très faibles quantités depuis plusieurs décennies, la thématique émerge en fait véritablement au sein de l'UE à la fin des années 1990, dans le contexte d'une double prise de conscience: celle de la vulnérabilité croissante du continent en matière d'approvisionnement énergétique et celle de l'impact des énergies fossiles sur le réchauffement climatique.

La signature du protocole de Kyoto en 1997 par 172 pays a amorcé les négociations internationales sur le climat, dont l'objectif principal est de limiter le réchauffement climatique. Le consensus en faveur d'un recours massif aux biocarburants se consolide à l'aube de l'An 2000 avec pour toile de fond la hausse continue du baril de pétrole. En 2003, la Directive «biocarburants» fixe aux États membres l'objectif non contraignant d'atteindre 5,75% de biocarburant dans le transport en 2010. Elle est accompagnée de la Directive 2003/96/CE qui autorise les États membres à détaxer sous contrôle fiscal les biocarburants dans certaines conditions bien définies. Ces directives n'ont guère stimulé l'utilisation des biocarburants dans tous les États membres de l'UE alors que le transport est responsable de 1/5 des émissions totales de gaz à effet de serre et que les émissions dans ce secteur en particulier augmentent plus vite que dans n'importe quel autre.

Alors que l'échéance de la première période d'engagement (2008-2012) du protocole approche, les négociations sur la définition de nouveaux objectifs post 2012 sont en cours. Afin de préparer la conférence de Copenhague de décembre 2009, l'UE a souhaité montrer son implication en développant une politique commune ambitieuse de lutte contre le réchauffement climatique. En janvier 2007, la Commission présente son paquet «Energie et changement climatique» comprenant une analyse stratégique pour une politique énergétique portant à la fois sur les aspects externes et internes à la politique énergétique européenne. Le paquet contient des propositions pour des objectifs spécifiques sur: les énergies renouvelables (20% d'ici 2020), les biocarburants (10% dans les transports d'ici 2020) et la réduction des émissions de gaz à effet de serre (20% d'ici 2020). La décision politique de fixer une part minimale de 10 % de biocarburants dans la consommation totale d'essence et de gazole destinés au transport à l'horizon 2020 est prise lors du Conseil européen de mars 2007.

L'UE met le Paquet

Le 23 janvier 2008, la Commission a présenté une proposition intégrée dans le domaine de l'énergie et du changement climatique, reprise sous le terme «Paquet Energie-Climat 20-20-20» adopté par les 27 États membres de l'UE le 12 décembre 2008, par le Parlement européen le 17 décembre 2008 et enfin par le Conseil le 6 avril 2009. En particulier, le Conseil a adopté deux directives concernant le secteur des biocarburants: la Directive européenne 2009/28/CE (DER) relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables qui prévoit une part minimale de 10 % de sources d'énergie renouvelables dans les trans-

ports et garantit le respect de critères de durabilité les plus contraignants au monde, en particulier la réduction des émissions de gaz à effet de serre d'au moins 35% des biocarburants en comparaison avec les carburants fossiles alors qu'aux États-Unis la réduction des GES des biocarburants est de seulement 20% et la directive 2009/30/CE modifiant la directive 98/70/CE concernant les spécifications relatives à l'essence ainsi que l'introduction d'un mécanisme permettant de surveiller et de réduire les émissions de GES. Cette dernière permet d'accroître l'incorporation d'éthanol dans l'essence et impose aux fournisseurs de carburants de réduire d'au moins 6 % les émissions de gaz à effet de serre/unité d'énergie fossile d'ici à 2020 par rapport à 2010.

Ces deux objectifs nationaux contraignants servent principalement à offrir une certaine sécurité aux investisseurs et à encourager un développement technologique permettant de générer de l'énergie à partir de tous types de sources renouvelables. Pour être sûrs d'atteindre les objectifs contraignants nationaux, les États membres doivent suivre une trajectoire indicative vers l'accomplissement de leurs objectifs. Chaque État membre de l'UE adoptera un plan d'action national en matière d'énergies renouvelables, qui fixe ses objectifs nationaux concernant la part de l'énergie produite à partir de sources renouvelables et consommée dans les transports et dans la production d'électricité, de chauffage et de refroidissement en 2020, et le communiquera à la Commission au plus tard en juin 2010. Afin d'atteindre ces objectifs contraignants, les États membres appliqueront des régimes d'aide ou des mesures de coopération entre différents États membres et avec des pays tiers. Afin d'atteindre l'objectif global de 20% d'énergie renouvelable de façon efficace, il convient de déterminer aussi équitablement que possible les objectifs propres à chaque État membre. La Commission a donc proposé une approche simple de fixation des objectifs, assurant une répartition équitable des efforts entre les États membres. Parallèlement, la création d'un régime de garanties d'origine transférables permet aux États membres d'atteindre leurs objectifs de la façon la plus rentable possible: au lieu de développer des sources d'énergie renouvelables locales, les États membres pourront acheter des garanties d'origine (certificats prouvant l'origine renouvelable de l'énergie) à d'autres États membres où la production des énergies renouvelables est moins onéreuse. L'objectif de 10% d'énergie renouvelable dans les transports a été fixé au même niveau pour tous les États membres afin d'assurer la cohérence dans les spécifications et la disponibilité des carburants destinés aux transports. Les États membres qui ne possèdent pas les ressources nécessaires pour produire des biocarburants destinés aux transports pourront facilement s'en procurer ailleurs. Au cours des dernières années, des préoccupations se sont fait jour quant au caractère durable de la production de biocarburants.

Plafond la caisse

Le 17 octobre 2012, la Commission européenne a présenté une proposition de directive amendant la DER en vue de limiter à 5% la part des biocarburants issus de cultures alimentaires dans l'objectif de 10% de sources renouvelables dans les transports et de cesser de les subsidier à partir de 2020. A noter que ces 5% correspondent au niveau d'incorporation des biocarburants dans l'essence et le diesel consommés dans l'Union européenne en 2012.

Avec cette proposition, la CE entend planifier la transition vers les biocarburants avancés, c'est-à-dire ceux issus de déchets et résidus, et ce pour réduire le plus possible les émissions de GES liées aux biocarburants. Pour restreindre l'utilisation de biocarburants agricoles accusés d'être responsables de la conversion des terres riches en carbone dans les pays tiers et d'augmenter les émissions de GES en raison du changement d'affectation des sols induit (ILUC «Indirect Land Use Change»), la Commission a proposé de favoriser les biocarburants de seconde

Photo: Nitrawal





génération (produits essentiellement à partir de résidus) en doublant (ou quadruplant pour certains) les réductions d'émissions qu'ils permettent par rapport aux biocarburants de première génération et la notification des facteurs ILUC par groupes de cultures amidon, oléagineuses et sucre.

Tel IFPRI qui croyait prendre

Cette proposition d'amendement se base sur une étude de l'IFPRI (International Food Policy Research Institute) qui estime à 1,7 Mha la superficie totale des terres qui devront être converties pour la production de biocarburants d'ici 2020, soit 0,15% de la surface des terres mondiales. Une telle conversion représenterait une émission de 500 MtCO₂, ce qui remettrait en cause 70% de la réduction des émissions GES des biocarburants. Cependant, le modèle MIRAGE utilisé dans cette étude n'est pas adapté à la problématique de l'ILUC car il a été développé pour évaluer des accords commerciaux bilatéraux et multilatéraux. En outre, il n'est pas public, donc pas transparent. A titre d'exemple, il manquerait 410 millions d'hectares dans l'évaluation de la surface agricole mondiale si l'on se réfère à la statistique de la FAO, soit une erreur de 27%. Une analyse des effets réels des changements dans l'affectation des sols indirects n'est toujours pas possible en raison d'un manque de modèles et de données appropriés. En plus, le niveau des émissions indirectes liées aux effets ILUC diffère en fonction des hypothèses posées dans un modèle analytique donné. Donc, les facteurs ILUC proposés par la CE ne sont pas fiables. Les biocarburants produits aujourd'hui sont essentiellement « de première génération », c'est à dire issus de biomasse cultivée : il s'agit à 77% de biodiesel, issu de l'estérification d'huiles végétales et incorporé au gazole, et à 20% d'éthanol et de son dérivé l'ETBE (ethyl tert-butyl ether), produits à partir d'amidon et de sucre et incorporés à l'essence. La Commission favorise en revanche les biocarburants non conventionnels, c'est-à-dire de deuxième génération (produits à partir de résidus de cultures et de forêts), voire de troisième génération (produits à partir de microalgues qui ne sont pas disponibles à l'échelle commerciale ni dans l'UE ni dans les pays tiers.....



Agriculture – Energies renouvelables - Alimentation et Aménagement du territoire

Lutter contre le réchauffement climatique, promouvoir les énergies renouvelables, privilégier l'approvisionnement des filières de l'alimentation humaine mais en même temps considérer l'espace agricole comme une réserve foncière pour toutes les formes d'urbanisation, tels sont les défis auxquels doit faire face notre agriculture!

RENÉ VANSNICK

La Région wallonne est une des régions européennes les plus urbanisées avec 14% de son territoire réservés à cette occupation du sol contre 4% de moyenne (205 hab/km² contre 32 hab/km²) en Europe. La résidence, les commerces et services représentent 20% du territoire, contre 8% de moyenne européenne. En 20 ans, les surfaces urbanisées ont augmenté de 20 à 40 %!

Concurrence alimentation – urbanisation: une problématique mondiale!

Depuis les crises alimentaires mondiales de 2008, 50 à 80 millions d'hectares de terres agricoles ont été achetées ou louées par des investisseurs internationaux ou par des politiques incitatives menées par des Etats tels que la Chine, l'Inde mais aussi l'Europe, dans des pays en développement, surtout en Afrique sub-saharienne. Ces achats de terre servent à externaliser la production alimentaire ou énergétique des pays où s'installe l'insécurité alimentaire. Outre la spéculation financière par les investisseurs et les banques et la croissance démographique, les stress écologiques combinés à des politiques environnementales encouragent ces investissements fonciers étrangers. Tous ces facteurs vont certainement prendre de l'ampleur avec les effets du changement climatique sur la production agricole, accentuant encore la pression qui pèse sur les ressources naturelles et sur les populations locales des pays en développement. Autrement dit, moins nous aurons des surfaces agricoles en Wallonie et plus nous participerons à ce phénomène d'accaparement des terres agricoles dans les pays pauvres et toutes les conséquences qui l'accompagnent.

Et en Wallonie?

Bien souvent, pour ne pas dire toujours, nous avons le sentiment que les autorités pensent, erronément, que ce ne sont quand même pas quelques hectares pris à l'agriculture qui vont la mettre en péril! D'autant que, selon la rumeur, les expropriés sont indemnisés et même généreusement! Aujourd'hui, mathématiquement parlant, que sont 5000 hectares pour l'activité économique et 13.000 hectares pour le logement par rapport aux 800.000 hectares de superficie agricole de notre Wallonie? La FWA tient à remettre les choses dans leur juste contexte. Quand on sait que la ferme moyenne wallonne occupe une superficie de 45 hectares, 18.000 hectares, toujours mathématiquement, cela équivaut à la disparition de 400 d'entre elles! Cela signifie aussi 400 familles qui devront construire un avenir autre que celui auquel elles avaient rêvé! Chez nous, on doit développer tous les créneaux économiques porteurs parce qu'ils sont fournisseurs d'emplois. C'est certain mais nous ne pouvons plus accepter cette sorte de fatalisme, voire de «vérité», selon laquelle «les seuls hectares utiles à la Société sont les hectares sans agriculture!» La Région wallonne réagit en poussant les agriculteurs à s'adap-



ter. Elle les oriente vers des productions moins consommatrices d'espaces. Celles-ci présentent, certes, l'avantage de générer plus de valeur ajoutée, de créer de l'emploi familial, voire extra-familial, mais ne cadrent pas avec la réalité des besoins alimentaires de l'Union européenne!

Nous défendons tous les modèles agricoles

La FWA se met un point d'honneur de défendre tous les modèles agricoles car nous en avons besoin. Aujourd'hui, les nouvelles constructions ont trop tendance à se mettre sur les meilleures terres, sur les belles plages agricoles ne nécessitant que peu de travaux de génie civil. On n'évalue pas l'équilibre entre la valeur agricole du terrain et la valeur ajoutée de la construction. On renvoie l'agriculture sur des terres moins propices qui sont, par ailleurs, souvent intéressantes pour la biodiversité. D'où de nouvelles difficultés! Valoriser les ressources mais ne pas condamner certains débouchés! On voudrait imposer à l'agriculture wallonne de destiner prioritairement les cultures à la production alimentaire, par rapport aux productions énergétiques. Ce souhait fait preuve d'une méconnaissance profonde de la réalité des marchés imposée par les accords internationaux et l'abandon des systèmes de protection aux frontières décidé par l'Union européenne. Mises à part quelques exceptions, le producteur n'a plus aucune maîtrise du devenir de ses productions. L'application d'un tel objectif, qui ne pourrait se concevoir qu'au travers de contrats et de contrôles de ceux-ci, ne pourrait que se traduire par une charge administrative très contraignante pour toute la filière, de coûts supplémentaires au niveau de la distribution et n'apporterait aucune valeur ajoutée.

Ne pas se tromper de cible!

Par ailleurs, le secteur bioéthanol n'utilise pas plus de 2% de la production céréalière européenne (contre 30% de production de l'aliment du bétail de traction dans les années 50). Le déséquilibre céréalier actuel est essentiellement causé par une diminution des stocks mondiaux due à une augmentation de la demande et à des sécheresses répétées. L'Europe a également manifesté sa volonté de pourvoir à son propre approvisionnement en biocarburant et à ne pas dépendre des importations. Une réponse par d'autres à la demande croissante pourrait en effet entraîner notamment une accélération de la déforestation. Il nous semble par conséquent regrettable que la souveraineté alimentaire ne soit abordée qu'en opposition à la production énergétique. Nous ne soutenons pas de restriction territoriale à la production énergétique ni à court ni à moyen terme.

Un ValBiom à la mer!

L'Europe fait marche arrière sur les biocarburants. La Commission a en effet déposé une proposition visant à revoir le règlement, notamment en imposant un plafonnement de 5% de biocarburants de première génération pour atteindre l'objectif de 10% d'énergies renouvelables dans les transports d'ici 2020. Avec ce nouveau règlement, elle souhaite mieux prendre en compte le changement indirect d'affectation de sols lié à la production de biocarburants dans l'UE. Un coup de frein qui inquiète, surtout quand on connaît les lourds investissements déjà réalisés dans des installations de biocarburants de première génération. Et nombreux sont ceux qui estiment également que le plafonnement à 5% des biocarburants de première génération va empêcher les États membres de réaliser leurs objectifs vis-à-vis de la Directive Climat-énergie. ValBiom décrypte cette proposition et en examine les impacts négatifs sur la filière.

MARIE-FRANCE VIENNE

Un petit rappel quant à la terminologie des biocarburants s'impose. On distingue les biocarburants conventionnels ou de première génération, qui sont ceux qui sont produits au niveau industriels à partir de cultures alimentaires. Par opposition les biocarburants avancés ou de deuxième génération le sont à partir de matières premières non-alimentaires. Ces biocarburants sont toujours à l'état de recherche et de développement, et actuellement soumis à des contraintes technico-économiques.

L'Europe en marche arrière

C'est la Directive Energie renouvelable de 2009 qui fixe un double objectif contraignant pour les Etats membres pour 2020, qui pourrait être modifiée. Pour favoriser le développement des biocarburants avancés, la Commission européenne propose en effet de plafonner la contribution des biocarburants conventionnels à 5% de la consommation finale d'énergie dans le secteur des transports en 2020 tout en maintenant l'objectif de 10% d'énergie renouvelable dans le transport. Elle propose également de ne plus subventionner les biocarburants conventionnels à partir de 2020 et d'inclure un quadruple facteur multiplicatif pour les biocarburants produits à partir de déchets et de résidus tout en maintenant la double contribution pour les biocarburants produits à partir de matières lignocellulosiques. Avec la CE qui propose de limiter la contribution des biocarburants de première génération à 5% en 2020, il faut savoir qu'en Belgique, la part de biocarburant est d'un peu plus de 4%; ce qui signifie que la marge du développement des biocarburants de première génération serait dès lors très limitée pour notre pays d'ici 2020. Pour atteindre les objectifs de 10% il va donc falloir utiliser de nouvelles technologies comme les biocarburants de deuxième génération ou l'électricité.

Luck ILUC?

Cette Directive est la première en Europe à imposer des critères de durabilité, à savoir la protection de la biodiversité, le maintien de stocks de carbone et le respect de la conditionnalité de la PAC. Pour qu'un biocarburant puisse être comptabilisé dans les objectifs nationaux et bénéficier d'une aide financière, indique Frédéric Dupont, Chef de Projet Bioénergies chez ValBiom, il doit respecter ces critères de durabilité qu'il soit produit dans l'UE ou non. La proposition d'amendement vise aussi l'amélioration des performances environnementales des nouvelles installations à partir de 2014. Il est question de prendre en compte les changements indirects d'affectation des sols (ILUC – «Indirect Land Use Change») dans le calcul du bilan carbone des biocarburants. En quoi cela consiste? L'effet ILUC repose sur un raisonnement d'équilibre économique : la consommation de matières premières agricoles par le secteur de l'énergie provoque une hausse de la demande pour ces ressources sur le marché mondial. Cette hausse est rééquilibrée par la mise en culture de parcelles à l'origine non dédiées à l'agriculture. Cette mise en culture a potentiellement lieu sur des zones de forêts ou de tourbières, ce qui engendre une émission importante de GES. Le modèle comporte des incertitudes et la Commission propose également de le réexaminer en 2017.

Des impacts négatifs à plusieurs niveaux

Mais quels seront, concrètement, les impacts de cet amendement? Les Etats membres devront dépendre du développement des biocarburants de deuxième génération pour atteindre leurs objectifs. Les installations de première génération actuelles, désormais surdimensionnées car prévues avant le plafond des 5%, seront mises en difficulté, indique Frédéric Dupont. Elles devront dès lors, soit diminuer leurs volumes de production, soit trouver de nouveaux marchés, soit déplacer leurs volumes excédentaires vers d'autres secteurs. Il faut également garder à l'esprit que la principale source de denrées alimentaires en Europe à destination du bétail sont les coproduits issus de la production des biocarburants. Et limiter la production des biocarburants va automatiquement limiter les volumes de coproduits avec pour conséquence que l'UE devra en augmenter les importations. Quant à la suppression du soutien aux biocarburants de première génération après 2020, ValBiom se demande si les installations seront économiquement viables après cette date et si elles seront capables de poursuivre leur production sans ce soutien. Quant au facteur multiplicatif, il pose question puisque la contribution multiple des biocarburants produits à partir de déchets et de résidus n'est pas sans risques. C'est une manière de créer de l'énergie renouvelable « virtuelle », puisqu'avec une quadruple comptabilisation, une contribution théorique de 5% est obtenue avec une part réelle de seulement 1,25% de ce

type de biocarburant. La contribution réelle de l'ensemble des biocarburants pourrait donc n'atteindre que 6,25% (5% + 1,25%) de la consommation finale d'énergie dans le transport. Dans ce cas, la contribution des carburants fossiles passerait de 90% à 93,75%, ce qui engendrerait... des émissions de CO₂ supplémentaires. Cette mesure aura un impact sur les prix et les volumes des déchets et des résidus qui sont actuellement peu valorisables, explique Frédéric Dupont.

Les propositions de ValBiom

ValBiom propose de supprimer le plafond des biocarburants de première génération tant que la deuxième génération ne sera pas suffisamment développée. Et pense qu'il est nécessaire de continuer à renforcer le soutien financier aux biocarburants de deuxième génération et de promouvoir l'exploitation des terres non utilisées, soit les jachères ou les zones marginales. Il conviendrait également de rejeter le quadruple facteur multiplicatif pour les biocarburants issus des déchets et des résidus tout en gardant à l'esprit qu'il est capital d'apporter un support ciblé aux technologies avancées à travers d'autres formes d'incitants et des sources de financement pour l'innovation et la recherche et le développement, avance Frédéric Dupont.

Unluck ILUC!

Pour ValBiom, le modèle ILUC a un impact direct sur le bilan carbone des biocarburants car il va créer une image négative, voire catastrophique surtout pour le biodiesel: les associations au sein de cette filière nourrissent les craintes les plus vives puisque ce sont les matières premières oléagineuses qui se voient attribuer le facteur ILUC le plus important en termes de GES. Il existe donc une certaine forme de discrimination de la filière puisqu'actuellement le facteur ILUC ne doit être pris en compte que pour les biocarburants et non pour les autres types de bioénergies. On peut d'ailleurs se demander, précise Frédéric Dupont, si cette mesure va effectivement permettre d'atteindre une gestion durable des ressources. La révision du modèle ILUC en 2017 va en outre créer des incertitudes sur la politique à long terme de l'UE. ValBiom préconise le rejet du modèle ILUC tant qu'il ne sera pas plus fiable scientifiquement, vu que ce modèle essaie de quantifier des impacts indirects qui ne peuvent être que modélisés et non observés. Le modèle ILUC se base en effet sur des modélisations spéculatives tributaires du cadre et des hypothèses utilisées. Il est en outre soumis à certaines contradictions. Il ne prend, par exemple, pas en compte l'utilisation des matières premières de mauvaise qualité ne pouvant pas être utilisées dans le secteur alimentaire. D'autre part, le facteur ILUC est attribué à des groupes de matières premières sans tenir compte de l'historique de la parcelle cultivée. Autrement dit, une matière première destinée à la production de biocarburants qui est cultivée sur une jachère ou une zone marginale semble se voir attribuer le même coefficient CO₂ que si elle remplaçait une culture destinée au marché alimentaire.

Le facteur ne sonne pas toujours deux fois

Pour ValBiom, il est nécessaire de renforcer les accords entre l'UE et les pays tiers afin d'assurer une utilisation durable des terres agricoles. En effet, l'application du modèle ILUC à un secteur particulier ne permet pas de résoudre la problématique globale du développement durable. Plutôt que d'attribuer un facteur indirect spéculatif au seul secteur des biocarburants, il serait plus efficace de légiférer les changements directs d'affectation des sols pour tous les secteurs exploitant des surfaces agricoles. De cette manière, il serait possible de les comparer objectivement entre eux et d'assurer une gestion durable des ressources mondiales. Ainsi, le recours à un système européen de certification des matières premières mérite d'être analysé, car il permettrait

de rassurer autant les investisseurs que les consommateurs en garantissant la traçabilité des matières premières utilisées. Parallèlement, il est important de poursuivre les efforts concernant l'amélioration des rendements de production agricole et l'optimisation des processus de production des biocarburants afin d'alléger la pression de ceux-ci sur les systèmes agricoles.

Messages clef

La proposition semble inadéquate pour atteindre les objectifs fixés. Elle comporte une série d'incertitudes quant à la possibilité de les atteindre d'ici 2020, elle a un impact important sur l'industrie des biocarburants et le modèle ILUC ne permettra pas une gestion durable des ressources. Il y a aussi un manque de cohérence dans la politique énergétique de l'UE parce que les changements sont beaucoup trop fréquents pour pérenniser les investissements et il y a un manque de vision à long terme. Car on ne sait pas ce qu'il adviendra de la politique des biocarburants après 2020 ce qui fait que les investisseurs sont dans l'expectative. Or, il semble impératif d'une part de rassurer les investisseurs et les exploitants d'unités de production de la première génération et d'autre part de leur permettre de dégager des bénéfices (Cash flows) qu'ils réinvestiront dans le développement industriel de la deuxième génération. Cette nouvelle filière ne pourra se développer à l'échelle industrielle que dans le cadre d'une politique cohérente et du soutien confirmé aux biocarburants de première génération.

Les zones grises actuelles sur la future législation en matière de biocarburants est difficile à gérer pour les industriels. Enfin, il est important de se demander si les nouveaux objectifs européens pour le transport en 2020 sont réalisables, alors que le Plan d'Action National de la Belgique prévoit une contribution de 89% de biocarburants dans l'énergie renouvelable totale pour le transport. Les autres technologies fondées sur des sources d'énergie renouvelables, telles que l'électricité ou l'hydrogène, devront dès lors accroître considérablement leur contribution pour que la Belgique puisse espérer atteindre les 10% fixés en 2020. Mais la réalisation de ces objectifs devrait également dépendre des biocarburants avancés. Actuellement, il est encore difficile de savoir s'ils seront suffisamment développés au niveau industriel d'ici 2020.



Ne pas vendre l'APPO de l'ours ...

Le stop and go de la Commission européenne en matière de politique des biocarburants fait également grincer les dents les acteurs de la filière biodiesel. Un amendement qui pourrait fragiliser les filières sur le plan économique et décourager investisseurs et acteurs industriels et agricoles. Pire, dans l'hypothèse de l'application de cette mesure, il faudrait revenir à des importations de soja d'origine américaine et surtout sud-américaine. Avec pour conséquence l'accroissement de la dépendance alimentaire suite à la raréfaction des précieux tourteaux de colza.

MARIE-FRANCE VIENNE

Or, on a la chance en trituration d'avoir deux produits, l'huile et les tourteaux. Aujourd'hui, le triturateur de colza devient un producteur de protéines, dans la même approche que les opérateurs du soja. Une belle réussite qui assure une moindre dépendance de notre pays en matière protéique. La Belgique produit aujourd'hui près de 15.000ha de colza dont 95% se trouvent en Wallonie, explique Christine Cartrysse, Ingénieure agronome à l'APPO (Association pour la Promotion des Protéagineux et des Oléagineux) qui encadre les producteurs de colza depuis plus de 25 ans au niveau technique et de l'expérimentation puisque l'association teste en champs toutes les variétés qui sont mises sur le marché. Et cette culture connaît un succès certain avec des rendements record en 2011 et un très bon niveau de prix. La combinaison des valeurs de l'huile à celle du tourteau font que les graines de colza sont bien payées aux agriculteurs.

Le colza, une mine d'or

Le colza à plusieurs débouchés: la partie huile est valorisée en alimentation humaine (huiles de tables riches en oméga3) et l'autre partie est transformée en biodiesel. Le tourteau de colza est quant à lui utilisée dans l'alimentation animale pour remplacer le tourteau de soja, importé. C'est donc une source de protéine intéressante pour l'alimentation animale surtout dans un contexte où le tourteau de soja est cher. Le tourteau de colza peut d'ailleurs se substituer au tourteau de soja avec lequel il est en concurrence. Obtenu à partir de variétés dites double zéro (à très faible teneur en acide érucique et glucosinolates), il est dépourvu d'effets anti-nutritionnel et peut ainsi être incorporé à l'alimentation des porcs et des volailles. Il faut noter que le tourteau de colza bénéficie d'un bon équilibre en acides aminés, ce qui lui procure un avantage par rapport au soja, plus pauvre en méthionine, pour équilibrer les rations. Par ailleurs, sa richesse en sels minéraux permet de limiter les apports externes en minéraux qui entrent dans toute ration alimentaire.



La Belgique, un petit producteur à l'industrie dynamique

Les agriculteurs récoltent leur colza, le livrent chez un négociant ou une coopérative, les collecteurs revendent la marchandise à des triturateurs qui vont transformer l'huile soit en huile alimentaire, soit en biodiesel. Avec trois usines pour le bioéthanol et trois pour le biodiesel, la Belgique est bien outillée. Elle est en outre est le cinquième pays triturateur de colza en Europe et le cinquième producteur de biodiesel, toujours en Europe. Au niveau européen, 2/3 du débouché de l'huile de colza est transformé en biodiesel. Une donnée importante car la réduction du taux de production ou de mélange des biocarburants en 2020 va avoir un impact certainement plus important en biodiesel qu'en bioéthanol, insiste Christine Cartrysse. Qui précise que si l'on produit 15.000ha de colza, on en triture de l'ordre de 200.000ha, ce qui signifie que l'on importe beaucoup de graines de colza et que les débouchés sont très importants et très proches du lieu de production.

Double impact

L'impact de l'amendement de la Directive européenne sera double et touchera d'abord le prix : en

Photo: Nitrawal



Europe la production de colza représente entre 6 et 7Mha. Comme la Belgique est bien placée au niveau industriel, toute réduction d'obligation d'incorporation de biodiesel dans le diesel va diminuer très fortement la demande en huile de colza, faire pression sur la production alors que les objectifs étaient de développer davantage cette culture dans tous les pays européens, explique Christine Cartrysse. Si l'on doit réduire de moitié, sachant que 2/3 du débouché de l'huile de colza, c'est aujourd'hui le biodiesel, ça risque de faire très mal et au niveau de la production, et au niveau des prix qui seront donnés pour le colza. Avec pour conséquence un probable désintérêt des agriculteurs en cas de lourde chute des prix.

Et c'est d'autant plus dommage qu'à chaque litre de biodiesel produit, on a 1,5kg de tourteau de colza qui va servir à l'alimentation animale. C'est l'autre conséquence que cette décision pourrait avoir. L'Europe reste déficitaire en protéines (on ne produit que 30% de nos besoins) et le fait d'avoir développé la culture de colza a permis de gagner quelques points d'indépendance en protéines. Cette réduction de la demande de production d'huile va donc forcément réduire la production du tourteau de colza, nous exposant donc encore un peu plus aux variations de prix du soja que l'Europe importe en abondance. Et que vont devenir les usines de biodiesel, s'interroge Christine Cartrysse. Certaines courent le risque de devoir mettre la clef sous le paillason. Le colza a une multitude de débouchés mais il faut arriver à en assurer la transformation par l'oléochimie. Cette orientation tombe en outre très mal car les investissements en Belgique ont commencé à partir de 2006 quand le gouvernement a décidé la défiscalisation des biocarburants. Des quotas, attribués aux usines jusqu'en septembre 2013 ont été prolongés. Le paysage industriel pourrait en être affecté. Pour Christine Cartrysse il est important de maintenir à 10% le taux d'incorporation. Certains pays sont déjà à 7% et vont par conséquent devoir faire marche arrière. Ils ont tout fait pour développer la culture de colza et la transformation, et répondent à une série de défis et là, tout d'un coup, on change les règles du jeu, regrette Christine Cartrysse.

Bref, une telle décision, si elle était validée par le Conseil et le Parlement européen, impliquerait des fermetures d'usines et des pertes d'emplois. La filière du bioéthanol européen risque de disparaître alors qu'elle travaille aujourd'hui au développement du bioéthanol de deuxième génération grâce aux investissements et aux installations dédiées à la production de bioéthanol de première génération.

Les coproduits: une aubaine pour l'alimentation animale

MARIE-LAURENCE SEMAILLE

C'est un élément favorable au bilan énergétique et écologique des biocarburants qu'oublie souvent de prendre en compte les détracteurs de biocarburants: une production importante de tourteaux, de pulpes de betteraves et de drèches de distillerie est liée à la production de biocarburants. Ces coproduits des biocarburants ont un impact important sur l'économie générale de l'agriculture au travers de leur valorisation en alimentation animale. Ces drèches et tourteaux représentent des sources protéiques et énergétiques de choix pour l'alimentation animale. Par ailleurs, certains coproduits comme les tourteaux de colza se substituent parfaitement aux tourteaux de soja et réduisent d'autant la dépendance protéique de l'Europe vis-à-vis de ses importations.

La composition de ces coproduits est de mieux en mieux connue et maîtrisée afin d'optimiser leur valorisation que ce soit dans l'alimentation des monogastriques ou celle des ruminants. De plus, la composition des coproduits est également de plus en plus stable dans le temps ce qui permet l'élaboration d'une ration plus équilibrée et plus homogène.

Cependant, de nombreuses perspectives de valorisation restent à explorer notamment chez les monogastriques. De plus, il est important que de nouveaux programmes de recherche accompagnent le développement des biocarburants de 2ème et de 3ème génération afin de valoriser également au mieux les coproduits issus de ces biocarburants.



Du coq à l'octane

Avec sa capacité de production pouvant aller jusqu'à 300 millions de litres de bioéthanol par an à partir d'un total de 800.000 tonnes de froment et 400.000 tonnes de betteraves, BioWanze est incontournable sur le marché belge du biocarburant. Si la proposition de révision de la Directive européenne ne l'agrée pas, le plus grand site de production de bioéthanol en Belgique garde la tête froide et veut croire que cette révision ne sera pas appliquée en l'état. Et compte sur ses spécificités et ses innovations pour aller de l'avant.

MARIE-FRANCE VIENNE



La Belgique se lance réellement dans la grande aventure des biocarburants en 2005 lorsque la directive européenne sur les biocarburants (2003/30/CE) est transposée en droit belge. Le gouvernement décide alors de prendre une longueur d'avance sur la majorité des autres pays européens en voulant participer à la réduction des GES sur plusieurs piliers, notamment en promouvant les biocarburants, quasiment inexistant sur le marché belge à l'époque. Le gouvernement lance donc un appel d'offre afin d'octroyer des agréments pour l'équivalent des volumes nécessaires au marché belge. Un arrêté royal a fixé que l'objectif européen progressif des 5,75 % de bioéthanol soit atteint pour 2010. La quantité de bioéthanol nécessaire pour atteindre cet objectif a été calculée sur base de la consommation d'essence estimée en Belgique. Il en ressort que 250.000m³ de bioéthanol seraient nécessaires chaque année. Plusieurs sociétés posent leur candidature et une commission biocarburants indépendante évalue tous les dossiers selon des critères stricts tels que la protection de l'environnement, l'efficacité énergétique, la technologie et la politique commerciale.

Le fossile et le marteau

Fin 2006, la répartition des agréments est annoncée et BioWanze se voit attribuer un total de 125.000 m³ /an, soit la moitié des volumes de production agréés pour la Belgique. Pour motiver l'incorporation de bioéthanol dans l'essence, le gouvernement décide de diminuer la taxe spéciale sur l'essence sans plomb contenant au moins 7 % de volume de bioéthanol. La réduction de ce droit d'accise s'applique uniquement aux mélanges essence/bioéthanol qui contiennent du bioéthanol produit par des usines agréées par la commission biocarburants. La Belgique tourne en 2012 à 100.000m³ /an, tous

joueurs confondus, explique Cristelle Noirhomme, Porte-parole de BioWanze. Donc, bien loin des 250.000m³ évalués à l'époque, et ce pour plusieurs raisons. D'abord parce que le marché de l'essence a connu des années difficiles, une donne liée à la fiscalité sur les véhicules diesel. En deuxième lieu, l'introduction sur le marché belge des biocarburants dans les carburants fossiles a été beaucoup plus douce que prévu.

Quand les céréales franchissent le mur du son

BioWanze est une usine de production de nouvelle génération, même si l'on ne peut l'assimiler à une deuxième génération en tant que telle puisqu'elle fonctionne sur base de céréales et de jus de betteraves, donc des matières premières alimentaires. Plus qu'un site de bioéthanol classique, poursuit Cristelle Noirhomme, BioWanze extrait le son qui sert de combustible à une chaudière biomasse et alimente le site pour la quasi-totalité des besoins énergétiques (avec un petit complément de gaz). A côté de cela, l'usine produit un aliment pour bétail, ProtiWanze, riche en protéine (280g matière azotée totale/kg de matière sèche en moyenne) et vendu à l'état liquide ce qui réduit sa valeur d'encombrement au niveau du rumen. BioWanze extrait également le gluten destiné à l'alimentation animale, surtout en pisciculture. Un élément qui est désormais certifié «food» et qui peut donc partir en boulangerie pour améliorer, par exemple, les levures. L'usine peut produire jusqu'à 300.000m³ /an et peut justifier autour de 70% d'économie de CO₂ par rapport à un carburant fossile classique. Un chiffre qui est calculé de la semence jusqu'à l'incorporation et qui est validé par des organismes de certification extérieurs.

L'essence unique

Pour Cristelle Noirhomme, nous sommes encore à un stade où l'on veut croire que cette décision d'amendement de la Directive ne passera pas en tant que telle. BioWanze demande le maintien des 10% et a reçu le support de la filière dans ce sens. Et refuse le modèle ILUC dans sa forme actuelle, ne pouvant souscrire aux chiffres publiés si le modèle sur lequel repose ces derniers n'est pas étayé par un consensus scientifique et représentatif minimum. BioWanze s'inscrit dans la continuité de la posi-

tion de la BBA (Belgian Bioethanol Association) qui prône la nécessité d'une perspective à long terme de réduction des émissions de GES et la définition d'objectifs jusqu'en 2030 au moins. De même qu'un objectif véritable pour l'essence et la fixation d'un objectif secondaire selon lequel la part d'énergie renouvelable dans l'essence devrait elle aussi s'élever à 10% au moins. Une telle approche garantirait la réalisation des objectifs couplés que constituent le maintien des investissements existants dans la production durable de bioéthanol conventionnel et la transition technologique nécessaire à la transformation de matières premières lignocellulosiques telles que la paille et les déchets de bois.

Baril au trésor

Si BioWanze se veut constructif, sa Porte-parole avoue que l'acceptation de cet amendement plongerait la filière dans une situation critique. Et de rappeler que BioWanze a été réfléchi pour perdurer au-delà de l'objectif de 2020 et ce sont en outre non moins de 300.000€ qui ont été investis dans l'usine. Il s'agit d'un projet industriel que l'on construit au moins sur 15 ans, insiste Cristelle Noirhomme. La réflexion autour du principe d'une usine de bioéthanol s'est d'ailleurs faite au moment où la réforme sucre a été implémentée et qu'il fallait trouver, à l'époque, de nouveaux débouchés pour les betteraves excédentaires, étant donné que le plafond des quotas avait été revu à la baisse. Au niveau belge, ce sont en outre près de 400 millions d'euros qui ont été investis par les producteurs pour une capacité totale de production de l'ordre de 500 millions de litres (environ 10% de la production de l'UE). Quand on regarde l'entièreté de la filière qui va des producteurs de matière première aux utilisateurs des coproduits, tout le monde soutient que l'objectif des 10% est réaliste précise Cristelle Noirhomme. Ce n'est pas gérable de revoir les objectifs car il faut que les sites restent économiquement viables et BioWanze est dans une phase où il est important que son site fasse un minimum de bénéfices afin de pouvoir générer le cash nécessaire à la recherche. Cristelle Noirhomme ne voit pas, par ailleurs, l'émergence des biocarburants de deuxième génération avant un horizon probable de 20 ans. A BioWanze, rappelle-t-elle, on a l'habitude de dire qu'il faut une première génération florissante pour pouvoir permettre l'implémentation d'une seconde génération à terme industriel, soit à 20 ans. Enfin, souligne Cristelle Noirhomme, nous sommes la seule industrie qui doit prouver sa durabilité et calculer la balance CO₂. Or, l'on est certifié durable et maintenant que l'on a une preuve tangible que l'on est plus durable qu'un carburant fossile, on veut changer la donne...

Le PE contre les propositions de la Commission

La Comagri du PE abonde dans le sens de la filière puisque son rapporteur a repoussé, ce mois-ci, quasiment toutes les propositions de la Commission: plafonnement des biocarburants de première génération à 5%, comptabilisation multiple des biocarburants avancés et déclaration des émissions de GES liées à l'ILUC. A ce propos, et pour le rapporteur Béla Glattfelder, les biocarburants produits en Europe ne provoquent pas de Casi et il n'est donc pas nécessaire de comptabiliser ces émissions. De même qu'il ne faudra pas non plus prendre en considération l'augmentation de la production de biocarburants de première génération réalisée grâce à une hausse de rendements. Il estime qu'il est prématuré de mesurer un facteur ILUC, émettant des doutes sérieux concernant la méthodologie d'évaluation et suggère de se concentrer sur la prévention du phénomène, ce qui sera plus efficace en termes de résultats. A noter que cette position, si elle est adoptée par la Comagri, n'aura qu'une valeur consultative, la Commission de l'environnement étant décisionnaire sur ce dossier.





Emporté par le fuel

Le COPA-COGECA est monté au créneau face à la proposition d'amendement de la Commission européenne qu'il n'a pas hésité à taxer d'irresponsable. Cette proposition inverserait en effet, entre autre, l'augmentation de la production de colza - passée depuis 2000 d'environ 2 millions d'hectares à 6 millions dans l'UE-27-, minerait la rentabilité du secteur sucrier de l'UE et mettrait en péril l'approvisionnement domestique en alimentation animale en réduisant les coproduits à haute teneur en protéines issus de la production de biocarburants. Des enjeux de taille pour le secteur agricole. Mais pas que ...

MARIE-FRANCE VIENNE

La thématique des biocarburants est un dossier stratégique pour l'UE car il touche aux marchés. Et qui dit marchés, dit volatilité des marchés agricoles qui a augmenté, entre autres, au fil des réformes successives de la PAC depuis l'Uruguay Round (1986-1994) qui a laissé les marchés agricoles plus ouverts aux fluctuations mondiales. L'on s'attend à ce que la volatilité des marchés augmente davantage dans l'avenir.

Jachère de poule

Les biocarburants ont réellement amorcé une croissance importante grâce aux politiques énergétique et environnementale de l'UE, indique Dominique Dejonckheere, Senior Policy Advisor au COPA-COGECA. Et rappelle la victoire syndicale du COPA-COGECA lors de la réforme de la PAC de 1992, sous Mc Sharry, quand a été permise la production agricole à des fins non alimentaires sur les terres mises en jachère obligatoire. Une époque qui a vu l'essor des investissements dans les usines à biodiesel. A ce moment là, les Accords de Blair House limitaient la quantité de sous-produits issus de la jachère obligatoire à 1 million de tonnes équivalent tourteaux de soja. Pour sortir de cette contrainte et avec le doublement de la surface agricole de l'UE qui allait résulter de l'adhésion des nouveaux Etats membres en 2004, l'UE a mis en place le régime

d'aide aux cultures énergétiques de 45 €/Ha/an pour les surfaces hors de la jachère qui concerna 1 à 2 millions d'hectares entre 2004 et 2008. Jachère obligatoire et aide aux cultures énergétiques furent supprimées lors du bilan de santé de la PAC en 2009.

En 2003, l'UE adopta aussi la Directive concernant la promotion des biocarburants (Directive 2003/30/CE du 8 mai 2003), définissant les biocarburants et fixant des objectifs indicatifs de part de marché de l'essence et du gazole pour les Etats membres de 2% en 2005 et 5,75% en 2010. Les Etats membres devaient rapporter au 1er juillet de chaque année quant aux mesures prises et aux progrès réalisés. Etant donné les approches différentes entre les Etats membres et l'incapacité de cette directive à créer un grand marché unique des biocarburants, cette directive fut abrogée et remplacée par la directive 2009/28/CE, qui établit un objectif contraignant de 10 % de sources d'énergie renouvelables dans les transport d'ici 2020. En octobre 2012, la CE a présenté sa proposition d'amendement pour limiter la contribution des biocarburants issus de cultures arables à l'objectif, voir les éliminer totalement après 2020, actuellement débattue au PE et au Conseil de l'UE.

La directive de taxation des produits énergétiques (Directive 2003/96/CE du 27 octobre 2003, articles 15 et 16), encore d'application, permet aux Etats membres d'appliquer une exonération totale ou partielle de taxation sur les biocarburants sous contrôle fiscal. Cette exonération ne peut être supérieure au montant de la taxe du produit substitué et ne doit pas conduire à une surcompensation des coûts additionnels liés à la production des biocarburants. La durée maximale d'exonération est de 6 années, reconductible.

L'oléagineux du problème

Les biocarburants concernent l'agriculture au premier chef parce qu'ils permettent d'atténuer le déficit en protéines végétales de l'UE, de stabiliser la volatilité des marchés en fonctionnant comme un outil qui fait plancher pour limiter la baisse des prix, nécessaire en raison de la hausse des coûts de production. La productivité de l'agriculture des nouveaux Etats membres est inférieure à celle de l'EU 15. On a des terres arables qui ne sont pas cultivées et, d'après la DG AGRI, leur nombre s'élèverait à 1,5 à 2 millions d'ha. Donc, l'on peut considérer que le risque d'abandon des terres dans l'UE existe. L'on s'attend à ce que la demande alimentaire augmente à l'horizon 2050. Pour y faire face, il faudra utiliser pleinement la capacité de production dans l'UE avec des gains de productivité, surtout en Europe centrale, et en s'assurant que toutes les terres cultivables soient cultivées.

L'empire d'essence

Non seulement la proposition de la Commission européenne d'octobre 2012 ne permettra pas à l'UE ni d'atteindre son objectif minimum de 10 % de sources d'énergie renouvelable dans les transports et donc une part de 20 % de sources d'énergie renouvelables dans la consommation finale d'énergie ni de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) des transports. Au contraire, elle risque d'aggraver les émissions de GES précise Dominique Dejonckheere. Qui avance deux raisons. A commencer par le compte multiple qui consiste à compter 4 fois la valeur énergétique des biocarburants issus de déchets et résidus dans l'objectif minimum de 10%, c'est un artifice statistique correspondant à une incorporation virtuelle qui trompe les citoyens sur le niveau réel d'incorporation des biocarburants de deuxième génération et conduit sans aucun doute à une plus grande utilisation de carburants fossiles, donc à davantage d'émissions de GES.

La deuxième raison, c'est que la protection des forêts primaires, des prairies naturelles, des zones humides et les tourbières ainsi que la protection des travailleurs sont exclues des exigences de durabilité pour les biocarburants de deuxième génération comme ceux fabriqués à partir des huiles de cuisine usées ou les déchets de la transformation de palme. Par conséquent, les émissions de GES liées à l'utilisation de biocarburants issus de résidus/déchets industriels risquent d'être plus importantes que celles des biocarburants issus des cultures arables.





Carburant servi en grande pompe

Le marché de l'UE est approvisionné par la production domestique et par les importations. La proposition de la CE permet-elle d'éviter les émissions liées à ces importations? Le rapport de l'IFPRI nous apprend que d'ici à 2020, 70 % des émissions indirectes proviendraient de la conversion de tourbières en Indonésie et des forêts au Brésil. Le facteur ILUC proposé par la CE de 55 g CO₂eq./MJ/an pour les cultures oléagineuses pénalisent la production européenne de colza et de biodiesel en raison des émissions liées à des changements d'affectation de sols tourbeux en Indonésie. Cela veut dire que le biodiesel de colza émettrait 55 g CO₂ eq./MJ/an (émission indirecte) + 52 g CO₂ eq./MJ/an (émission

conduire à une baisse de 1/3 de la superficie EU de colza et à des perturbations des marchés des céréales et du sucre.

Les demandes du COPA-COGECA

C'est pourquoi, le Copa-Cogeca rejette la proposition de la Commission européenne en l'état et demande au Conseil de l'UE et au Parlement européen de faire en sorte que la politique de l'UE en faveur des biocarburants continue de soutenir la production alimentaire en poursuivant une politique ciblée et stable en faveur des biocarburants, y compris ceux issus de cultures arables, y compris au-delà de 2020. Comment? En supprimant les comptes multiples; en assurant le respect de critères de durabilité pour



directe), donc au total 107 g CO₂ eq./MJ/an contre 83,8 g CO₂ eq./MJ/an pour un carburant fossile. Donc, le biodiesel de colza polluerait plus que le diesel fossile! Cependant, les agriculteurs européens n'ont aucun moyen d'action pour éviter la conversion des tourbières en Indonésie. Dès lors, l'approche des facteurs ILUC est-elle conforme au principe de pollueur-payeur? Non, pas question d'introduire des facteurs ILUC dans les directives selon le Copa-Cogeca indique Dominique Dejonckheere. C'est au gouvernement des pays tiers à mettre en place les politiques appropriées de protection de l'environnement. D'ailleurs, le PE a demandé dans le point 44 de la résolution sur la feuille de route pour une économie faiblement carbonée, d'adopter une approche plus globale que celle des facteurs ILUC à travers des accords bilatéraux. Le Copa-Cogeca propose de ne pas inclure dans l'objectif de 10 % les biocarburants venant des pays où l'on convertirait des forêts et des tourbières ainsi l'on éviterait 70 % des émissions indirectes, donc la plus grande partie selon les indications de l'IFPRI, sans porter préjudice à l'agriculture européenne.

De même, l'introduction d'un plafonnement des biocarburants issus des cultures arables à 5% n'empêche pas les importations en provenance des pays tiers où la conversion des forêts et des tourbières existe. Néanmoins, cette approche est très préjudiciable à l'agriculture européenne; en particulier au rééquilibrage du déficit en protéines végétales de l'UE, à la stabilité des marchés agricoles, et à la pleine utilisation de la capacité de production des terres agricoles. Le plafonnement à 5% pourrait

tous les biocarburants/bioliquides issus de déchets et résidus industriels (huiles de cuisine usées, résidus de la transformation d'huile de palme, etc.); en supprimant les facteurs ILUC des deux directives. Une approche plus globale que celle des facteurs ILUC est nécessaire pour éviter les variations indésirables de stocks de carbone dans les sols. C'est d'ailleurs ce que le PE a invité à faire dans le point 44 de la Résolution du 15 mars 2012 sur la feuille de route vers une économie compétitive à faible intensité de carbone à l'horizon 2050; à travers des accords bilatéraux entre l'UE et les pays tiers. Le Copa-Cogeca demande la suppression du plafonnement d'incorporation à 5 % des biocarburants conventionnels ; de protéger les unités de production existantes au moyen d'une clause de grand-père illimitée sur les émissions directes et indirectes. Et de réviser le comparateur fossile de 83,8 g CO₂ eq./MJ/an qui correspond aux émissions d'un pétrole très facilement extractible d'Arabie Saoudite. En revanche, les biocarburants substituent les sables bitumineux par exemple, dont l'extraction est bien plus difficile. Ainsi, la politique de l'UE en faveur des biocarburants contribuerait à la pleine utilisation de la capacité de production agricole de l'UE 27, à la création de valeur dans la chaîne alimentaire ainsi qu'à l'amélioration de la productivité agricole et de là aux objectifs de sécurité alimentaire, de lutte contre le changement climatique, d'indépendance énergétique et de développement rural.



CHRISTIAN HICK

Pour la FWA, la priorité doit être donnée aux débouchés alimentaires, qu'ils soient humains ou animaux. Il n'est en effet pas raisonnable qu'une politique sacrifie une autonomie alimentaire (ou ce qu'il en reste) pour une autonomie énergétique. Cette position n'exclut pas pour autant les valorisations non alimentaires des productions agricoles en Wallonie, que du contraire. Non seulement, la FWA considère qu'une place existe pour des débouchés non alimentaires des productions agricoles, tels que les biocarburants et plus largement les bioénergies, mais, ce serait une erreur d'opposer systématiquement ces deux filières qui présentent une complémentarité certaine. En effet, les matières premières utilisées permettent, par leur transformation, l'élaboration de différents produits et coproduits, qui ont chacun une ou plusieurs filières de valorisation. A titre d'exemple, si Biowanze est surtout connu pour sa production de bioéthanol, il ne faut pas omettre que le processus permet également l'extraction d'un gluten pour le secteur alimentaire ainsi que du Protivanze, aliment protéiné pour animaux.

Sur cette base, la FWA ne peut que rejoindre les craintes émises par la COPA-COGECA sur le projet de révision de la Commission européenne. Non seulement, ce dernier ne permet pas de garantir l'importation de biocarburants produits réellement de manière durable, mais il risque de déstabiliser à terme la filière européenne et wallonne, ce qui n'est certainement pas profitable aux agriculteurs. Il est donc nécessaire que le texte soit revu en tenant compte des remarques faites à cet égard.

Les biocarburants sont-ils la solution à tous nos problèmes? Non bien sûr. Les biocarburants à eux seuls ne permettront pas d'atteindre la «neutralité CO₂» en termes de transport. Il est donc nécessaire que, parallèlement, une politique claire et globale de promotion de l'ensemble des bioénergies soit menée en Wallonie, permettant le développement harmonieux d'autres formes d'énergies renouvelables telles que le biogaz, l'électricité verte ou l'énergie éolienne par exemples.



Photo: Nitrawal



Photo: Nitrawal