



## **PRISE DE POSITION**

**Réaction de ValBiom face à la proposition d'amendement  
de la Commission européenne  
sur la Directive Energies renouvelables  
(COM(2012) 595 final)**

---

**25 janvier 2013**

---

**Frédéric DUPONT**

Email : [dupont@valbiom.be](mailto:dupont@valbiom.be)

Tél : +32 (0)10 47 38 18

---

**L'asbl ValBiom, qui soutient le développement durable et harmonieux des filières de valorisation non-alimentaire de la biomasse, s'inquiète du changement de cap proposé par la Commission européenne en matière de biocarburants. Le 17 octobre 2012, celle-ci a publié une proposition d'amendement de la directive 2009/28/CE relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (COM(2012) 595 final).**

La directive 2009/28/CE fixe un objectif contraignant d'une part de 10% d'énergie renouvelable dans le secteur du transport en 2020, tout en définissant des critères de durabilité pour les biocarburants. La proposition d'amendement a pour but de renforcer ces critères de durabilité et d'encourager la transition des biocarburants conventionnels<sup>1</sup> vers les biocarburants avancés<sup>2</sup>. Ces derniers présentent en effet le double avantage d'assurer des réductions importantes d'émissions de gaz à effet de serre et de réduire la demande supplémentaire de terres agricoles.

### *Clés de la proposition d'amendement*

#### **I. Pour favoriser le développement des biocarburants avancés, la Commission européenne propose :**

- 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 ;
- De ne plus subventionner les biocarburants conventionnels à partir de 2020 ;
- D'inclure un facteur multiplicatif (x4) pour les biocarburants produits à partir de déchets et de résidus<sup>3</sup> tout en maintenant la double contribution pour les biocarburants produits à partir de matières lignocellulosiques.

#### **II. Pour renforcer les contraintes de durabilité imposées aux biocarburants, la Commission européenne propose :**

- D'imposer aux nouvelles installations l'amélioration de leurs performances environnementales afin de bénéficier des aides publiques, en atteignant 60% de réduction d'émissions de gaz à effet de serre à partir de 2014 au lieu de 35% jusqu'en 2017 et de 50% postérieurement tels que prévus dans la directive 2009/28/CE ;
- De prendre en compte les changements indirects d'affectation des sols (ILUC<sup>4</sup>) dans le bilan des émissions de gaz à effet de serre des Etats membres, à travers l'attribution d'un coefficient CO<sub>2</sub> par groupes de matières premières ;
- De réexaminer ce modèle ILUC en 2017.

## **I. Limitation de la contribution des biocarburants conventionnels**

### *Impacts*

Le changement du cadre législatif 3 ans seulement après la publication de la directive 2009/28/CE constitue un signal négatif qui risque de fragiliser le secteur des biocarburants et la confiance des investisseurs face aux hésitations de l'Europe et à l'absence de réelle protection des investissements. Or, ceux-ci sont d'une importance capitale pour le développement des biocarburants avancés dont dépendent maintenant les Etats membres pour atteindre les objectifs 2020. Les installations de première génération actuelles, désormais surdimensionnées car prévues avant le plafond des 5%, seront mises en difficulté. Elles devront dès lors soit diminuer leurs volumes de production, soit trouver de nouveaux marchés, soit déplacer leurs volumes excédentaires vers d'autres secteurs comme celui des biomatériaux. De plus, la concurrence accrue résultant du surdimensionnement des installations pourrait influencer le prix des biocarburants pour le consommateur final. Quant aux Etats membres ayant déjà dépassé la limite des 5%, ils ont recours au transfert statistique entre Etats membres, mais ce concept devrait encore être clarifié.

Enfin, étant donné que 40% à 60% des coproduits des biocarburants actuels sont valorisés dans l'alimentation animale, leur réduction entrainera une augmentation des importations européennes de denrées pour ce secteur, ce qui pourrait également engendrer des changements indirects d'affectation des sols dans les pays tiers.

D'autre part, 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

<sup>1</sup> **Biocarburants conventionnels** : biocarburants issus de cultures alimentaires amyliacées, sucrières ou oléagineuses.

<sup>2</sup> **Biocarburants avancés** : biocarburants issus de la biomasse lignocellulosique, de déchets et de résidus ou produits par des algues.

<sup>3</sup> **Déchets et résidus** : déchets industriels et municipaux, certains déchets ménagers, résidus des industries agricole et sylvicole, algues.

<sup>4</sup> **ILUC (Indirect Land Use Change)** : modèle selon lequel la conversion à la production de biocarburants d'une surface agricole initialement destinée au marché alimentaire engendre indirectement la mise en production de terres actuellement non agricoles, provoquant des émissions de gaz à effet de serre supplémentaires.

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 CO<sub>2</sub> supplémentaires et une plus grande incompréhension du public. Ensuite, le soutien excessif de l'utilisation des déchets pourrait créer des dérives au niveau de leurs importations, affectant le bilan énergétique global en cas de transport sur de longues distances de matières présentant un faible potentiel énergétique. Cette mesure incite également à utiliser des déchets en provenance de secteurs différents de celui des bioénergies, qui ne doivent donc respecter aucun critère de durabilité. Les possibles conséquences indésirables décrites ci-dessus pourraient amener l'Union européenne à réviser une nouvelle fois la présente proposition suite aux impacts négatifs qu'elle aura engendrés.

### *Recommandations*

Afin de soutenir le développement des biocarburants avancés tout en protégeant les investissements déjà réalisés, ValBiom propose :

- **De supprimer la limitation à 5% pour les biocarburants conventionnels tant que le développement des biocarburants avancés n'est pas suffisamment abouti.** Pour assurer la transition vers les biocarburants avancés, il est nécessaire de renforcer le soutien financier permettant l'accélération de leur développement, de promouvoir l'exploitation de terres qui ne sont pas utilisées par des cultures alimentaires et de prendre en compte les coproduits issus de la production de biocarburants. En ce sens, il est essentiel de considérer les installations de première génération telles que BioWanze et Biochim comme des bio-raffineries.
- **De rejeter la quadruple comptabilisation des biocarburants issus des déchets et résidus pour éviter les risques de dérive.** Il conviendrait plutôt d'assurer un support ciblé aux technologies avancées à travers des investissements dans l'innovation, la recherche et le développement. Parallèlement, il faudrait étudier la possibilité d'allouer des quotas additionnels (au-delà des 10%) aux biocarburants avancés pour encourager leur pénétration sur le marché tout en protégeant les investissements réalisés.

## II. Renforcement des critères de durabilité

### *Impacts*

Il est indispensable de développer la filière des biocarburants selon les principes du développement durable. Dans ce contexte, l'objectif d'une réduction de 60% des émissions de gaz à effet de serre aura un impact positif sur les performances énergétiques et environnementales des nouvelles installations, ce qui devrait accroître l'acceptation du grand public.

Par contre, le modèle ILUC proposé par la Commission européenne, qui se base sur des modélisations spéculatives tributaires du cadre et des hypothèses utilisées, est 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 CO<sub>2</sub> que si elle remplaçait une culture destinée au marché alimentaire. Il est également intéressant de constater que le modèle ILUC n'attribue pas de coefficient CO<sub>2</sub> à une culture énergétique comme le miscanthus, qui est même avantagée par une double contribution, alors que dans la pratique, elle peut effectivement générer un changement indirect d'affectation des sols. Cette observation constitue une contradiction du modèle proposé par la Commission européenne, tout comme le principe d'attribuer ou non un facteur ILUC à une même culture présente sur une même parcelle mais destinée à un marché non-alimentaire différent, avec pour conséquence la discrimination du secteur des biocarburants.

Par ailleurs, le facteur ILUC n'intervient que dans les rapports des Etats membres. Les opérateurs industriels ne doivent donc actuellement pas en tenir compte, ce qui pourrait être revu en 2017. Quelle qu'en soit la décision finale, ce processus de réexamen du modèle ILUC engendre des incertitudes pour les investisseurs et renforce l'image négative des biocarburants.

Finalement, on peut s'attendre à ce que, une fois la théorie ILUC adoptée par la Commission européenne, elle soit transférée à d'autres secteurs de la bioénergie et que de nouveaux facteurs théoriques suivent, comme la neutralité carbone. Ceux-ci auront bien sûr un impact sur le secteur des biocarburants.

### Recommandations

ValBiom propose de **rejeter le modèle ILUC tant qu'il n'est pas plus fiable scientifiquement, tout en améliorant les mesures contre les effets du changement indirect d'affectation des sols**. Pour ce faire, il est nécessaire de renforcer les accords entre l'Union européenne 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 (alimentaire, énergétique, pharmaceutique, cosmétique, etc.). 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 agraires.

### III. Conclusions

La proposition d'amendement de la Commission européenne a pour but de réduire l'impact des biocarburants sur le secteur alimentaire et de renforcer le développement des biocarburants avancés. Cependant, elle traduit le manque de profondeur de la stratégie énergétique européenne, influençant la confiance des investisseurs et créant une grande confusion pour les acteurs de la filière et le public en général. En effet, on peut logiquement se demander quelles seront les conclusions du processus de réexamen en 2017 et quel sera le nouvel objectif pour le transport après 2020 ? 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.

Par ailleurs, la proposition de la Commission européenne pourrait engendrer des résultats indésirables. Par exemple, l'augmentation des importations pour l'alimentation animale ou la comptabilisation multiple des biocarburants avancés pourraient créer des changements d'affectation des sols dans des marchés qui ne sont pas soumis à des critères de durabilité.

Dans un contexte où on veut limiter la pression engendrée sur les systèmes agraires, on est également en droit de se demander pourquoi l'Union européenne, dans le cadre de la réforme de la PAC (Politique Agricole Commune), veut imposer le « verdissement » en retirant 7% de la superficie des terres arables.

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. Selon les analystes, il faudra encore attendre minimum 5 à 10 ans avant que des volumes significatifs de biocarburants avancés ne puissent être produits en Europe.

Or, 2020, c'est déjà demain ...