

Prise de position de ValBiom sur les biocarburants

30 mai 2006



Les personnes suivantes (ordre alphabétique) supportent particulièrement cette prise de position :

| | |
|------------------------|-------------|
| Marcel Berte | FUGEA |
| Christian De Cock | |
| Jacques De Ruyck | VUB |
| José Dehanschutter | |
| Xavier Delwart | FUGEA |
| Philippe Duvivier | FUGE A |
| Olivier Gérard | FWA |
| Jean-Marc Jossart | UCL - ECAV |
| Pierre Lebrun | FIWAP |
| Patrick Leonard | ROCSON |
| Pierre Nijsskens | UCL - ECAV |
| Pascal Parache | PSPc |
| Christian Pepinster | PSPc |
| Daniel Ryckmans | FIWAP |
| Yves Ryckmans | LABORELEC |
| Léon Schaack | WALPOWER |
| Yves Schenkel | CRA-W |
| Olivia Schoeling | UCL - ECAV |
| Pascal Simus | CJP |
| Jean-François Snessens | CBB |
| Jules Talbot | TALBOT scr1 |

| | |
|-------------------------------------|---|
| Préambule..... | 3 |
| 1. Sensibilisation..... | 3 |
| 2. Objectifs et marché..... | 4 |
| 3. Fiscalité..... | 6 |
| 4. Importations..... | 7 |
| 5. Développement technologique..... | 8 |

Préambule

Vu l'évolution de la situation belge de mise en œuvre des biocarburants, ValBiom prend position sur le sujet et émet une série de recommandations afin de favoriser l'introduction des biocarburants et le développement harmonieux du marché.

Les abréviations suivantes sont utilisées :

- B5 : diesel contenant 5% de biodiesel
- B100 : biodiesel à 100%
- CEN : Comité Européen de Normalisation
- E5 : essence contenant 5% d'éthanol
- E85 : essence contenant 85% d'éthanol
- ETBE15 : essence contenant 15% d'ETBE
- tep : tonne équivalent pétrole
- k : mille, 10^3
- M : million, 10^6
- R&D : recherche et développement

1. Sensibilisation

Au delà de l'aspect quantitatif des biocarburants dont la part de marché restera marginale par rapport aux carburants fossiles, ValBiom veut sensibiliser le public aux économies d'énergie, aux énergies renouvelables, et aux alternatives possibles aux carburants fossiles.

Recommandations de ValBiom

- Utilisation (obligatoire) des biocarburants à haut pourcentage dans les flottes de transport en commun et dans les autres flottes captives publiques (MET, police, etc) de manière à montrer la voie à suivre; apposition d'une marque de reconnaissance sur le "véhicule vert". La promotion des biocarburants par l'intermédiaire de "véhicules verts" qui les mentionnent sera plus percutante pour le grand public que l'incorporation à faible pourcentage à la pompe sans marquage.
- Sensibiliser le public, en apposant sur le véhicule un signe distinctif signalant que ce dernier roule au biocarburant.
- Multiplier les projets, démonstrations et expériences visant à sensibiliser le grand public aux biocarburants et à leurs avantages environnementaux (station service biocarburants pilote, etc). La sensibilisation du grand public suscitera des réactions et une émulation, aura pour but d'impliquer les citoyens, de les responsabiliser par rapport à l'utilisation de biocarburant et à l'utilisation rationnelle de l'énergie. L'implication d'un groupe et le changement d'habitudes par rapport à l'énergie aura un effet d'entraînement qui finalement touchera un maximum de la population belge.
Dans le même temps, il faut veiller à responsabiliser le public à une diminution de la consommation d'énergie.

2. Objectifs et marché

Sur base des consommations de diesel et d'essence (Tableau 1) la consommation totale de carburant en Belgique, en terme énergétique (tep = tonne équivalent pétrole), est aisément établie. Les projections pour les années 2005 à 2010 sont basées sur l'évolution des consommations de 1994 à 2004 qui sont de -3,4% par an pour l'essence et +4,9% par an pour le diesel. La quantité de biocarburant à mettre sur le marché est obtenue en multipliant les quantités de carburant consommées par les objectifs belges pour les biocarburants. En tenant compte de l'incertitude sur les volumes de carburant, qui dépendent notamment du prix du pétrole, entre 550 et 600 000 tep de biocarburant devraient être mis sur le marché.

Tableau 1 : Evolution de la consommation de carburants en Belgique et objectifs belges de mise sur le marché de biocarburants

| | Essence (Ml) | Gasol routier (Ml) | Total (tep) | Objectifs (%) | Objectif (tep) |
|------------------|--------------|--------------------|-------------|---------------|----------------|
| Années | | | | | |
| 1994 | 3.787 | 4.681 | 6.816.592 | | |
| 2004 | 2683 | 7.548 | 8.422.148 | | |
| projection 2005* | 2592 | 7917 | 8.667.522 | 2 | 173.350 |
| projection 2006 | 2504 | 8304 | 8.930.550 | 2,75 | 245.590 |
| projection 2007 | 2420 | 8711 | 9.211.905 | 3,5 | 322.417 |
| projection 2008 | 2338 | 9137 | 9.512.299 | 4,25 | 404.273 |
| projection 2009 | 2258 | 9584 | 9.832.485 | 5 | 491.624 |
| projection 2010 | 2182 | 10053 | 10.173.258 | 5,75 | 584.962 |

* projection sur base évolution entre 1994 et 2004, à savoir -3,4% par an pour l'essence et + 4,9% par an pour diesel.

Source : Ministère des Affaires Economiques - Administration de l'Energie pour 1994, Ministère Finances pour 2004.

Des appels d'offres pour la mise sur le marché belge de biocarburants vont être émis pour des volumes de 380 000 m³ par an de biodiesel, 250 000 m³ par an d'éthanol. Ces volumes ont été calculés sur base de la consommation de 2004. Le Tableau 2 présente la répartition de ces volumes, qui représenteront environ 400 000 tep en 2010, soit deux tiers de l'objectif à atteindre. **Les mesures actuelles prévues en Belgique sont dès lors insuffisantes pour atteindre les objectifs de 5,75% de biocarburants en 2010.**

Tableau 2 : Volumes de biocarburants prévus dans les appels d'offres

| | Biodiesel (kl) | Ethanol (kl) | Biodiesel (tep) | Ethanol (tep) | Total (tep) |
|-------------------|----------------|--------------|-----------------|---------------|-------------|
| après nov. 2006 | 52.000 | | 40.874 | | 40.874 |
| 2007 | 329.000 | 48.000 | 258.608 | 24.316 | 282.924 |
| 2008 | 380.000 | 250.000 | 298.696 | 126.648 | 425.344 |
| 2009 | 380.000 | 250.000 | 298.696 | 126.648 | 425.344 |
| 2010 | 380.000 | 250.000 | 298.696 | 126.648 | 425.344 |
| 2011 | 380.000 | 250.000 | 298.696 | 126.648 | 425.344 |
| 2012 | 380.000 | 250.000 | 298.696 | 126.648 | 425.344 |
| jusque sept. 2013 | 284.000 | 187.500 | 223.236 | 94.986 | 318.222 |

En outre, les quantités de biocarburant incorporées au diesel et à l'essence ne permettront pas de rencontrer l'objectif de 5,75% de biocarburants sur base énergétique. Ces quantités sont en effet calculées en terme de volume : 5%_{volume} de biodiesel correspondent à 4,6%_{énergétique}, et 7,05%_{volume} d'éthanol correspondent à 4,9%_{énergétique}.

Notons également que le marché en décroissance de l'essence est en discordance par rapport au potentiel de production d'éthanol en Belgique. A titre d'exemple, la capacité de production des deux usines d'éthanol prévues à Gand et à Wanze sera bien supérieure au potentiel du marché belge.

Recommandations de ValBiom :

- Prévoir pour l'avenir une mise sur le marché d'un volume additionnel par rapport à l'appel d'offres pour compenser l'augmentation probable du volume du marché des carburants et atteindre l'objectif des 5,75% en 2010. Par ailleurs, au vu de la surcapacité potentielle de production d'éthanol, le marché de celui-ci devrait être développé activement.
- Sur base des expériences française et allemande il est probable que l'incitation fiscale à l'utilisation d'éthanol n'est pas suffisante et que des mesures d'incorporation obligatoire, voire d'amende en cas de non-incorporation de biocarburant, seront nécessaires. L'essence devrait par défaut contenir 5% d'éthanol et le diesel 5% de biodiesel. A terme, les carburants fossiles purs ne devraient plus être commercialisés.
- Prévoir l'incorporation directe d'éthanol dans l'essence. A l'heure actuelle, en Europe, seule la Suède incorpore 5% d'éthanol dans l'essence (E5) et ce, dans le cadre de conditions particulières. Une limite un peu plus haute de tension de vapeur dans le standard européen de l'essence permettrait de généraliser cette incorporation dans d'autres pays dont la Belgique. Techniquement, il est possible d'augmenter à l'avenir ce pourcentage bien plus haut que 5% tout en gardant une essence de qualité et des émissions à l'échappement acceptables.
- Un développement des biocarburants basé uniquement sur l'offre n'est pas suffisant. Le point de vue du consommateur doit être considéré en alliant outre les démonstrations de sensibilisation une attraction économique non négligeable. Le concept du pollueur-payeur peut être appliqué en affichant, par exemple, un prix du biocarburant plus attractif à la pompe. D'autres incitants, tel une réduction de la taxe de circulation, peuvent être envisagés. Cela permettrait d'augmenter la demande et de fidéliser le consommateur aux biocarburants.
- Soutenir la proposition d'un standard diesel qui autorise 10% de biodiesel, et favoriser l'utilisation de biodiesel à haut pourcentage dans les flottes captives.
- Développer le marché de l'éthanol dans les flottes captives. Une note du CEN (Comité Européen de Normalisation) établit des recommandations pour la fourniture de mélange éthanol-essence (E85). Il s'agit d'un outil intéressant pour inciter le développement du marché du bioéthanol et la normalisation de l'E85 en Belgique.

- Rendre la distribution de biocarburant à la pompe obligatoire par la mise à disposition d'une à deux pompes dans les grandes stations-service. La mise en place d'un réseau de distribution de biocarburant bien étoffé soutiendra la demande en biocarburant et en véhicules adaptés et renforcera la confiance du consommateur en ces moyens de transport plus écologiques.
- Obliger la mise sur le marché de véhicules compatibles avec les biocarburants (E85, B100), et proposer en option un kit huile pure (HVP100), à partir de 2008 par exemple, ou autrement dit garantir les véhicules pour l'utilisation de biocarburants. Sur un grand nombre de véhicules, le coût supplémentaire pour le consommateur sera réduit grâce à une économie d'échelle.

3. Fiscalité

La fiscalité sur les carburants est sur le point d'être adaptée en Belgique pour donner un avantage fiscal aux biocarburants. Un mélange de diesel contenant minimum 3,37% de biodiesel aura un taux d'accises inférieur au diesel pur et un mélange d'essence contenant minimum 7% d'éthanol aura un taux d'accises inférieur à l'essence pure. Pour les pourcentages plus élevés l'avantage fiscal ne sera valable que pour les sociétés régionales de transport en commun.

A l'avenir, il est possible que les standards pétroliers évoluent vers de plus hauts pourcentages admissibles de biodiesel et d'éthanol. Certains pétroliers mènent en effet des recherches pour adapter les carburants fossiles aux contraintes techniques des biocarburants.

Dans le cadre de l'huile végétale de colza, la Belgique veut promouvoir un marché de niche et des contraintes très strictes ont été édictées (production par des agriculteurs ou coopératives agricoles, utilisation du propre colza et vente directe à l'utilisateur final, entrepôt fiscal, charte de qualité (en développement), etc.

Recommandations de ValBiom :

- Instaurer une défiscalisation pour des pourcentages de biocarburants plus élevés afin de rendre les biocarburants compétitifs dans les situations suivantes :
 - Changement des standards sur les carburants (par exemple, augmentation du taux d'incorporation maximum du biodiesel à 10%);
 - Distribution de biodiesel de B30 à B100 dans des flottes captives (sociétés privées de transport par camions, taxis, etc) et à la pompe pour les véhicules adaptés;
 - Distribution d'E85 dans des flottes captives et à la pompe pour des voitures adaptées.
- Etablir un accord entre la Belgique et le Grand-duché de Luxembourg permettant ce type de défiscalisation (réduction d'accises au prorata du pourcentage de biocarburant), en supprimant le lien entre les deux pays en ce qui concerne les accises de base pour les biocarburants.

- Annuler la règle d'utilisation du colza uniquement issu des terres de l'agriculteur pour la production d'huile végétale pure en ferme. Cette règle est trop contraignante car elle limite trop fortement la durée de fonctionnement annuelle des installations de production et compromet donc leur rentabilité financière. Pour atteindre cette rentabilité, l'agriculteur ou la coopérative devrait pouvoir acheter du colza cultivé en Europe.
- Appliquer la simplification administrative pour la production d'huile végétale pure. Cette production est en effet restreinte à de petits producteurs. Ces producteurs fournissent annuellement un ensemble de données administratives qui peuvent être utilisées par les différentes administrations impliquées dans la gestion des biocarburants. Un système de communication transversal régions-fédéral devrait faciliter l'échange d'informations.
- Prendre en compte les véhicules moins polluants dans le cadre d'une éventuelle "taxation CO₂". En effet, les voitures seront peut-être taxées à l'avenir sur base du critère d'émission de CO₂. Or, les véhicules adaptés aux biocarburants émettront moins de CO₂ que les autres véhicules. Cette taxation devrait donc considérer la moindre pollution liée à l'utilisation des biocarburants à haut pourcentage.
- Taxer les véhicules indépendamment de leur âge de façon à favoriser le renouvellement du parc vers des véhicules hybrides et biocompatibles ; et de façon à retirer plus vite les vieux véhicules usés plus polluants (actuellement c'est la situation inverse).

4. Importations

Les biocarburants peuvent être importés en Europe à des prix bien inférieurs au coût de production en Belgique. Les volumes d'éthanol importés en Europe sont en croissance.

Recommandations de ValBiom :

- Vigilance de la Belgique vis-à-vis des négociations internationales relatives aux importations d'éthanol. L'Union Européenne, et par conséquent la Belgique, doivent se soucier avant tout de l'amélioration de leur niveau d'autosuffisance en biocarburants. En conséquence, elles doivent donner, au travers des procédures d'appel d'offres et du bénéfice de la défiscalisation, la préférence aux produits européens et limiter au maximum les importations des pays tiers. De plus, la capacité de production en éthanol de la Belgique devrait largement assurer les besoins nationaux et même permettre l'exportation. Il faut donc donner une chance à l'industrie européenne de production d'éthanol de se développer.
- Donner la priorité au colza et au tournesol pour la production de biodiesel. Le potentiel de production de ces cultures en Europe est en effet sous-exploité. L'utilisation d'huile de palme ou de soja, produits extra-européens, ne présente pas autant d'intérêts économiques pour l'Europe.

- Optimiser l'utilisation des terres agricoles. Actuellement la surface en jachère en Europe est de l'ordre de 6 millions d'ha, dont moins d'1 million est couverte de cultures énergétiques. Le potentiel de surface disponible est donc bien présent. Une réflexion devrait être engagée pour remettre en question le principe même de la jachère, suite aux contraintes qu'elle engendre (Blair House, contrats, cautions, etc.), tout en gérant l'offre afin de garder un prix rémunérateur pour les produits agricoles.
- Soutenir le développement d'autres techniques de production de biocarburant. A long terme, la valorisation de la biomasse sera maximale pour la production d'énergie. Or, certaines techniques doivent encore faire l'objet de recherches et de développements avant d'atteindre une maturité commerciale (bio-raffinerie par exemple). La mise en place de ces techniques de production de biocarburants permettra la réduction des importations de biocarburants. Le développement de systèmes d'utilisation rationnelle de l'énergie au secteur des transports permettra également de diminuer les besoins nationaux en carburants. En conséquence, la dépendance énergétique de la Belgique sera également limitée.

5. Développement technologique

Les biocarburants font l'objet de multiples développements en Europe visant à améliorer leurs performances environnementale, technique et économique. Il est important que la Belgique investisse dans ces développements pour acquérir un savoir-faire technologique et tester les innovations.

Recommandations de ValBiom :

- Susciter des projets de R&D dans les programmes de soutien aux universités et industries. La coopération internationale est importante pour bénéficier de l'avance d'autres pays dans ce domaine.
- Intérêt particulier pour quelques domaines :
 - utilisation d'éthanol à 100% dans des moteurs adaptés,
 - conversion des moteurs à l'utilisation d'huile végétale pure,
 - utilisation du biogaz dans des flottes captives,
 - favoriser la synergie entre véhicules hybrides rechargeables et biocarburants,
 - incorporation d'éthanol dans le diesel,
 - transestérification enzymatique,
 - valorisation des co-produits (paille/tourteaux combustibles, nouvelles utilisations de la glycérine, etc.),
 - méthodes et technologies qui permettent d'améliorer le bilan énergétique des filières,
 - formation des garagistes aux biocarburants et aux adaptations des moteurs à l'huile végétale pure.
- Mise en place d'une charte de qualité pour les producteurs d'huile de colza, en concertation avec eux, dont l'objectif est de garantir une production d'huile répondant à la norme allemande DIN51605 qui est demandée par tous les fabricants de kits d'adaptation pour

8

moteur et pour la cogénération. Une meilleure coopération avec l'Allemagne serait bienvenue, pays dans lequel l'huile pure a pris une belle extension.

- Garantie des nouveaux moteurs (génération EURO IV) pour l'utilisation de biodiesel à haut pourcentage. Ce n'est malheureusement pas le cas actuellement. Un développement technologique est primordial de la part des principaux motoristes, aussi bien pour les moteurs de voitures que de véhicules lourds (camions, bus, etc.).
