

TECHNOLOGIE

FRÉDÉRIC DUPONT (VALBIOM)

« LE MODÈLE ILUC PERMETTRA-T-IL D'ABOUTIR AUX OBJECTIFS FIXÉS ? »

L'asbl ValBiom a publié en janvier dernier une prise de position en réaction à la proposition d'amendement de la Commission européenne sur la Directive Energies renouvelables. En résumé, ValBiom propose de « supprimer la limitation à 5 % des biocarburants conventionnels » et dans le même temps de reconsidérer les « bonus » proposés pour les biocarburants avancés sur base du modèle ILUC. Frédéric Dupont s'en explique.

Jean Cech : Cette proposition d'amendement de la Commission européenne ne va pas être simple à mettre en pratique...



Frédéric Dupont : C'est un texte assez complexe, parce que la problématique du changement indirect d'affectation des sols est en soi très complexe. Il est difficile d'y apporter des réponses

simples et universelles. ValBiom reconnaît que la préoccupation qui sous-tend la proposition est légitime et importante : il faut tenter de limiter l'impact de la production de biocarburants sur les changements indirects d'affectation des sols. Mais nous ne sommes pas convaincus que le modèle ILUC va permettre d'aboutir aux objectifs fixés, soit une meilleure gestion durable des ressources.

J. C. : La remise en cause des biocarburants résultait aussi des bilans carbone médiocres qu'on leur attribuait...

F.D. : C'est vrai, mais ces bilans carbone sont aussi influencés par la prise en considération dans leur calcul de l'impact CO₂ lié au coefficient ILUC dont nous estimons qu'il n'est pas encore tout à fait fiable scientifiquement. Nous pensons, soit dit en passant, qu'il serait plus pertinent et efficace de s'assurer de la durabilité des ressources dans tous les secteurs qui utilisent de la biomasse plutôt que dans celui

des seuls biocarburants. Mais pour revenir à votre réflexion sur les bilans carbone, il ne faut pas oublier que c'est bien aux carburants fossiles qu'on se compare à travers cette attention portée aux émissions de CO₂. Le principal problème des biocarburants de la première génération, c'est la pression qu'ils engendrent sur les systèmes agricoles et la concurrence avec les cultures alimentaires. C'est ce qui a amené à l'élaboration de ce fameux facteur ILUC qui a sa raison d'être mais qui, comme tous les modèles, demande à être validé. C'est pourquoi nous proposons de le laisser de côté jusqu'au moment où il le sera.

J. C. : On voit bien que la proposition de la Commission répond à une urgence. Les objectifs pour le transport en matière d'émissions sont fixés et la solution des biocarburants de première génération est remise en cause alors qu'ils sont déjà en production. Il fallait une solution rapide... quitte à ce qu'elle soit un peu bancal dans un premier temps. Il est prévu de réévaluer ce modèle ILUC en 2017, non ?

F.D. : Le problème, c'est qu'on se retrouve dans un scénario où tous les trois ou quatre ans un changement important intervient dans la législation européenne de sorte que les investisseurs n'ont plus devant eux un cadre politique cohérent et stable pour asseoir leur stratégie. Nous nous sommes retrouvés avec une première directive en 2003, puis la directive sur les énergies renouvelables en 2009, en 2012 on propose de l'amender en précisant qu'une partie sera réévaluée en 2017... et on reste dans l'incertitude sur ce qui sera décidé après 2020.

J. C. : Vous réagissez aussi à l'objectif limité à 5 % pour les biocarburants de première génération...

F.D. : Oui. Et on en revient à ce problème d'insécurité juridique. Si en 2009 on avait limité à 5 % l'introduction de carburant de la première génération, cela aurait posé moins de problèmes, notamment aux industriels. Les installations qui ont été réalisées en Belgique ont été

dimensionnées pour une production permettant d'atteindre globalement les 10 % fixés au départ. Cela dit, je pense pour ma part que ce sont les industriels actuellement engagés dans les productions de première génération qui seront les mieux placés pour s'engager dans des productions de deuxième génération. Actuellement, la grande difficulté se situe au niveau des contraintes technico-économiques qui ne permettent pas encore leur mise en production à l'échelle industrielle. La conversion des unités de première génération à la production de biocarburants de 2^{ème} génération n'est pas insurmontable, mais elle nécessite du temps.

J. C. : Vous proposez néanmoins de supprimer cette limitation pour les biocarburants de première génération...

F.D. : Oui, tant que le développement des biocarburants avancés n'est pas suffisamment abouti. Il faut savoir qu'il n'existe actuellement pas, en Europe, d'installation de production de carburants de deuxième génération à dimension commerciale. Mais en étant optimiste, on peut imaginer que le temps d'atteindre le premier objectif de 5 % – on doit approcher actuellement les 4,1 % – beaucoup d'industriels seront prêts pour les productions de deuxième génération. On devrait alors avoir les capacités suffisantes pour atteindre l'objectif de 10 %. Pour autant que les critères de durabilité permettent un approvisionnement suffisant. Là aussi, il faudra un cadre réglementaire.

J. C. : Où en est actuellement cette proposition d'amendement de la Commission ?

F.D. : Tout va dépendre des décisions du Conseil et du Parlement européen. Pour ce qui est du Conseil des Ministres européens, une analyse est en cours. On parle de juillet de cette année pour un passage devant le parlement. Si l'amendement est rejeté ou que des aménagements importants sont exigés, on est reparti pour un tour.

 www.valbiom.be