

LOUVAIN-LA-NEUVE, 4 MAI

Les politiques futures en biocarburants

Une cinquantaine de personnes a répondu à l'appel de l'association Valbiom, vendredi 4 mai à Louvain-la-Neuve. Dans son mot d'accueil, Jean-François Gosse, président de Valbiom, rappelle que, même s'il y a parfois polémique, les biocarburants répondent à 5 besoins majeurs: diminuer les rejets de CO₂ et la pollution; réduire la consommation énergétique; accroître l'emploi en agriculture et dans le para-agricole; favoriser l'émergence de nouvelles entreprises; réduire l'importation de protéines végétales. Cet ensemble ne peut pas être perdu de vue dans la discussion.

Jean-Marc Jossart, Facilitateur Biocarburants de la Région wallonne, entame directement le sujet en rappelant que la Directive Energies Renouvelables (2009/28/EC) a marqué un tournant pour les biocarburants en Europe, avec un objectif d'une part de 10% d'énergie renouvelable dans la consommation finale du secteur des transports et avec la mise en œuvre de critères de durabilité pour les biocarburants et bioliquides. Quelles sont les options à privilégier? Qu'en est-il des quotas délivrés arrivant à échéance en 2013, des obligations d'incorporation dans le diesel et l'essence? Quelles politiques futures pour les biocarburants chez nous?

La situation actuelle

Lara Mertens (Valbiom) rappelle l'historique des biocarburants en Europe et en Belgique. En mars 2005, l'objectif était d'arriver à 5,75% d'incorporation en 2010. Depuis lors, beaucoup de choses ont changé, notamment la création d'usines de bioéthanol et de biodiesel, avec avantages fiscaux pour une durée de 6 ans. Une usine de biodiesel (Néochim) a dû cesser. On devrait bientôt savoir où va passer son contingent.

En 2009, deux directives européennes cernent les objectifs pour 2020. Parmi ceux-ci, on trouve des objectifs de durabilité. Des facteurs additionnels sont en discussion actuellement, notamment le facteur iLUC, c'est-à-dire les changements indirects d'occupation des sols et une augmentation du seuil d'émission de Gaz à effet de serre des biocarburants. Il pourrait passer de 35 à 50%.

En discussion également, une directive relative à la taxation de l'énergie. La taxation suggérée est de 20 euros/tonne de CO₂ et une taxe de consommation énergétique dont le niveau minimum serait de 9,6 euros

Beaucoup d'incertitudes sur l'avenir des agro- ou biocarburants. L'industrie demande avant tout des précisions et des limites bien précises. D'un autre côté, elle se sent un peu coincée par la concurrence avec l'alimentaire.



Jean-François Gosse, président de Valbiom: les biocarburants répondent à 5 besoins majeurs.

par gigajoule pour les carburants routiers. Une exemption affecterait les carburants durables. Les biocarburants non durables seraient taxés comme les carburants qu'ils remplacent. Les Etats membres pourraient prolonger jusqu'en 2023 les avantages fiscaux pour les biocarburants. Un plan d'action est en discussion pour parvenir aux objectifs 2020.

En Région wallonne

J. Decrop, du cabinet du ministre Nollet ne pouvant être présent, J-M Jossart lit son exposé. La Région dispose d'un régime de soutien aux énergies renouvelables et aide la recherche de biocarburants de deuxième génération (Bioéthanol, algues, Biovamat...).

Niveau fédéral

Michel Degaillier, qui fait à présent partie du cabinet du ministre Wathelet, signale qu'un arrêté royal va transposer les directives de 2009 et la mise en place d'une base de données afin d'assurer la traçabilité des biocarburants. Des tests vont débiter fin mai avec des opérateurs belges et luxembourgeois, pour être opérationnelle dès janvier 2013.

BioWanze

BioWanze, c'est bien plus que de l'éthanol-carburant, dit Christelle Noirhomme. En brûlant le son de la céréale, l'usine fabrique de l'électricité

et de la vapeur. La transformation du blé permet de récupérer le gluten, destiné à l'alimentation humaine ou animale. Après fermentation et distillation, on aboutit à l'éthanol et au ProtiWanze, destiné à l'alimentation animale; 100% des matières sont valorisées.

Environ 80% des arrivées et départs des matières se fait par bateau. Pour l'approvisionnement, on donne la priorité au local. A peu près la moitié de la matière première vient de Belgique. On atteint 70% d'économie de CO₂ vis-à-vis de l'équivalent fuel.

Pour le futur, il faut un système de certification fiable et flexible pour garder l'avantage compétitif. Pour l'instant, l'ensemble est certifié par une instance allemande. Pour Christelle Noirhomme, il faudra trouver une certification belge.

Le marché belge ne représente que 100.000 m³ sur un nominal de 250.000. Le prix du bioéthanol varie de 450 à 650 euros par m³, il dépend du cours de la canne à sucre...

La fédération pétrolière

Jean-Louis Nizet, secrétaire général de la Fédération pétrolière belge signale que le raffinage du pétrole (40 millions de tonnes) représente 2 fois la consommation belge. En 30 ans, la consommation d'essence a été divisée par 2, celle du diesel a été multipliée par 6. On doit importer du diesel, principalement de Russie, et exporter de l'essence, principalement vers l'Amérique du Nord. On a donc tout intérêt à remplacer le diesel par du biodiesel; au contraire, le bioéthanol est peu intéressant.

La fédération pétrolière, dit-il, n'est pas contre le bioéthanol, mais il aime de rappeler qu'en 2005, on voulait ouvrir de nouveaux débouchés pour l'agriculture.

Il avoue n'être pas partisan d'une prolongation du système des quotas alloués actuellement aux usines. Il préfère également la deuxième génération des biocarburants et voudrait qu'on «pousse» davantage le recyclage des huiles et graisses. Ce marché est de plus en plus dans les mains des Néerlandais qui n'ont pas de terres à consacrer aux biocarburants. Les pétroliers investissent dans le domaine

des biocarburants et il voudrait qu'on parle davantage des iLUC.

Il demande que la Belgique ait une vision à long terme, pas une loi pour deux ans.

Questions et réponses

A la question sur les huiles et graisses, un intervenant signale que les prix donnés actuellement en font déjà une denrée rare pour les fabricants d'aliments du bétail.

Sur la controverse biocarburant-agrocarburant, J-M Jossart signale que biocarburant est la traduction de l'anglais biofuel. Pour l'agriculture biologique, les Anglais parlent de «organic farming».

Pourquoi ne s'intéresse-t-on pas à la transformation du biogaz en biométhane, qu'on pourrait alors inclure dans le réseau de gaz? Les pays voisins s'intéressent à cette possibilité.

Jean-Louis Nizet: cela marche pour des flottes captives.

Un autre intervenant. Il y a très peu de véhicules qui roulent au gaz. Même ceux de Fluxys ne roulent pas au gaz.

Pourquoi BioWanze reste à la 1^{ère} génération? Christelle Noirhomme: pour obtenir la 2^e génération, il faut une 1^{ère} génération mature. On a déjà des économies de 70% de CO₂, et puis, on utilise des betteraves excédentaires, ce qui permet à une filière de continuer à tourner. C'est aussi une autre forme d'économie. Enfin, notre pays étant petit, la 2^e génération devrait être importée.

M. Degaillier: peu importe la génération, pour autant qu'on gagne en CO₂.

Le représentant d'AlcoBioFuel: il est temps de sortir de la zone grise actuelle. Les usines belges sont au «top». En ce qui concerne iLUC, nos usines restituent 100% de protéines qui remplacent du soja importé. C'est positif.

Un intervenant: la question n'est pas simple: l'emploi du colza dans le biodiesel signifie une importation d'huile de palme. Pour les droits humains, c'est une catastrophe. Nous ne lâcherons pas prise.

J-L Nizet: la fédération pétrolière part du principe que tout carburant émettant du CO₂ devrait être taxé.

A une réflexion de J-L Nizet sur les accises, J-M Jossart renchérit en disant que l'Etat a gagné de l'argent sur le dos des biocarburants, vu qu'on a ajouté un surplus d'accises sur les produits pétroliers, et qu'on met moins de biocarburants que prévu.