



Commission européenne

Fact Sheet



LES BIOCARBURANTS DANS L'UNION EUROPÉENNE : UNE PERSPECTIVE AGRICOLE



Table des Matières

Introduction	3
1. Les biocarburants: contexte général	4
2. Les technologies des biocarburants	6
3. La production et la consommation de biocarburants	8
4. Le commerce de biocarburants	12
5. L'environnement réglementaire communautaire pour les biocarburants : comment la demande est façonnée par les instruments politiques	13
6. Les mesures agricoles en place	15
7. L'effort de recherche et développement au niveau de l'UE	16
8. La stratégie de l'UE en faveur des biocarburants : l'initiative la plus récente	17
9. Les prochaines étapes	19
10. Sites utiles pour de plus amples informations	19

Europe Direct est un service destiné à vous aider à trouver des réponses aux questions que vous vous posez sur l'Union européenne.
Un numéro unique gratuit (*):
00 800 67 89 10 11

(* Certains opérateurs de téléphonie mobile ne permettent pas l'accès aux numéros 00 800 ou peuvent facturer ces appels.

De nombreuses autres informations sur l'Union européenne sont disponibles sur l'internet via le serveur Europa (<http://europa.eu>).

Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes, 2006

ISBN 92-79-03075-2

© Communautés européennes, 2006
Reproduction autorisée, moyennant mention de la source

Printed in Allemagne
IMPRIMÉ SUR PAPIER BLANCHI SANS CHLORE

Introduction

L'Union européenne (UE), tout comme le reste du monde, doit faire face aux défis que représentent le changement climatique et d'autres problèmes environnementaux ainsi que la dépendance excessive à l'égard des combustibles fossiles. Confrontée à la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre tout en s'efforçant de diversifier les sources d'énergie, l'UE réexamine comment l'agriculture peut contribuer à relever ces défis.

Dans l'UE, les transports sont à l'origine de près d'un quart des émissions de gaz à effet de serre. Il est par conséquent essentiel de trouver les moyens de réduire ce type d'émissions. La quasi-totalité de l'énergie utilisée pour les transports provient du pétrole, pour lequel l'UE est fortement dépendante des importations. Les biocarburants constituent la meilleure solution à court et moyen terme pour remplacer une part importante des combustibles fossiles. Les biocarburants sont transformés à partir de la biomasse, une source d'énergie renouvelable, et peuvent être intégrés sans difficulté dans les circuits d'approvisionnement en carburants.

La présente brochure décrit comment l'agriculture peut jouer un rôle en contribuant à fournir davantage d'énergies renouvelables, notamment en utilisant les biocarburants, pour la production desquels l'Union européenne offre un potentiel important. Cette brochure souligne également le rôle essentiel des politiques communautaires pour déterminer le développement et l'utilisation futurs des énergies renouvelables. Les mesures réglementaires et autres de l'Union européenne et des États membres jouent un rôle clé dans la définition du niveau de demande de biocarburants. Sans politiques claires pour satisfaire la demande, il est difficile pour les technologies des biocarburants naissantes de passer de la phase expérimentale à la phase pilote, puis au stade opérationnel.

Les politiques communautaires sont essentielles pour la constitution d'une masse critique suffisante dans le secteur des biocarburants et la création des conditions requises pour qu'une deuxième génération de biocarburants puisse rejoindre la première sur le marché des carburants.

« C'est l'occasion ou jamais de marquer des points dans le dossier des biocarburants. Les prix du pétrole brut restent élevés, le protocole de Kyoto nous fixe des objectifs stricts et la controverse récente autour des importations de gaz russe a mis en lumière la nécessité d'accroître l'autonomie énergétique de l'Europe. Les matières premières pour la production de biocarburants constituent également un nouveau débouché potentiel pour les agriculteurs européens, auxquels la réforme de la PAC a donné les moyens de devenir de véritables entrepreneurs. »

Mariann Fischer Boel, membre de la Commission européenne chargé de l'agriculture et du développement rural, 8 février 2006





1. Les biocarburants : contexte général

L'UE est au premier rang dans les efforts internationaux pour lutter contre le changement climatique et a joué un rôle capital dans l'élaboration des deux traités majeurs portant sur cette question, la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques et son protocole de Kyoto¹. Les biocarburants ne sont qu'un élément dans le débat stratégique complexe sur la façon de répondre aux futurs besoins énergétiques mondiaux. Étant donné que les questions économiques, environnementales et politiques sont de nature transnationale, il va de soi que l'UE doit élaborer des politiques traitant de ces questions au nom des 25 États membres.

a) La politique communautaire en faveur des énergies renouvelables

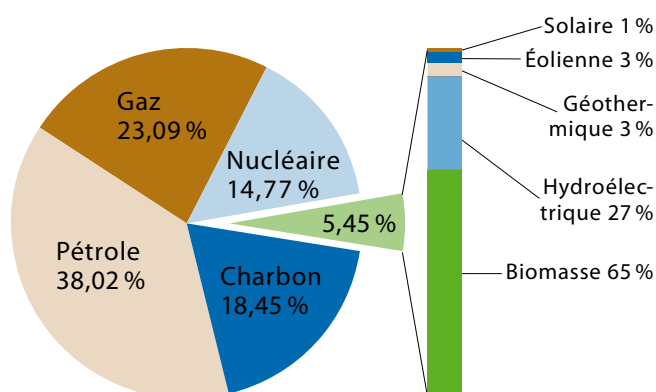
Le développement des énergies renouvelables – notamment les énergies éolienne, hydraulique, solaire et issue de la biomasse – est un objectif central de la politique énergétique de l'UE, ce qui s'explique par plusieurs raisons :

- les énergies renouvelables ont un rôle important à jouer dans la réduction du dioxyde de carbone (CO₂) et des autres émissions de gaz à effet de serre : il s'agit d'un objectif communautaire fondamental ;
- l'augmentation de la part des énergies renouvelables dans le bilan énergétique renforce la durabilité et contribue également à améliorer la sécurité de l'approvisionnement énergétique en réduisant la dépendance croissante de l'UE à l'égard des sources d'énergie importées ;
- à moyen et long terme, les sources d'énergies renouvelables devraient être en mesure de concurrencer économiquement des sources d'énergie plus traditionnelles.

Plusieurs technologies, notamment l'énergie de la biomasse, mais aussi l'énergie éolienne, l'énergie hydroélectrique à petite échelle et les applications de l'énergie solaire thermique, peuvent être économiquement viables et compétitives. Mais

elles dépendent de la rapidité avec laquelle la demande et les volumes de production croissants peuvent engendrer les économies d'échelle nécessaires pour concurrencer les systèmes existants de production d'énergie à grande échelle.

Répartition de la consommation d'énergie dans l'UE-25 en 2002 (source Eurostat)



Le livre blanc de la Commission européenne établissant une stratégie communautaire « Énergie pour l'avenir : les sources d'énergie renouvelables »² définit une stratégie visant à doubler dans l'UE d'ici à 2010 la part des énergies renouvelables dans la consommation intérieure brute d'énergie (de 6% actuellement à 12%), et notamment un plan d'action avec un calendrier pour atteindre cet objectif.

¹ Le protocole de Kyoto de 1997 partage l'objectif, les principes et les institutions de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques. Il renforce de manière significative la Convention en engageant les « parties à l'annexe I » à remplir des objectifs individuels, juridiquement contraignants, de limitation ou de réduction de leurs émissions de gaz à effet de serre.

² COM(97) 599 final du 26.11.1997 (http://europa.eu.int/comm/energy/library/599fi_fr.pdf).

b) La biomasse : une source d'énergie majeure potentielle

La biomasse est de loin la source d'énergie renouvelable la plus importante. Elle satisfait près de 4% de la consommation d'énergie totale de l'UE. En décembre 2005, la Commission a publié un plan d'action dans le domaine de la biomasse en vue d'accroître l'utilisation de l'énergie dérivée de la sylviculture, de l'agriculture et des déchets. Le plan décrit également un programme coordonné d'actions communautaires comprenant notamment des mesures destinées à améliorer l'offre et la demande de biomasse, à supprimer les entraves techniques et à développer la recherche.

c) Le défi du changement climatique pour le secteur des transports

Dans l'UE, les transports sont à l'origine d'environ 21% des émissions de gaz à effet de serre (GES) contribuant au chan-

gement climatique. Ce pourcentage continue d'augmenter à mesure que la demande énergétique dans les transports augmente. Il est donc essentiel de réduire les émissions imputables aux transports pour satisfaire aux objectifs de durabilité, et notamment de réduction des émissions de gaz à effet de serre convenue en vertu du protocole de Kyoto. Les fabricants de véhicules élaborent de nouveaux modèles plus propres et plus économes en carburant. L'utilisation des biocarburants peut également jouer un rôle dans la réalisation de cet objectif.

Glossaire

Biomasse

Par biomasse on entend les produits non alimentaires destinés à diverses utilisations. La biomasse est appelée à jouer un rôle important en tant que source de matières premières pour la production d'énergie renouvelable, qu'il s'agisse de l'électricité, du chauffage ou du refroidissement, ou encore pour la production de carburants de transport. La biomasse inclut une large gamme de produits, de sous-produits et de flux de déchets de la sylviculture et de l'agriculture ainsi que des flux de déchets municipaux et industriels. Elle inclut donc les arbres, les cultures arables, les algues et autres plantes, les résidus agricoles et forestiers, les effluents, les boues d'épuration, le fumier, les sous-produits industriels et la partie organique des déchets solides municipaux. Après un processus de transformation, la biomasse peut être utilisée pour fournir du chauffage, de l'électricité ou du carburant pour les transports, en fonction de la technologie de transformation retenue et du type de biomasse primaire.

Bioénergie

La bioénergie est l'énergie dérivée de la biomasse, y compris les biocarburants. Les biomatériaux sont le bois, les cultures agricoles, les résidus forestiers et agricoles et les déchets organiques.

Biocarburants

Les biocarburants sont des carburants produits à partir de la biomasse, essentiellement d'origine agricole. Ce terme s'applique communément aux carburants de transport liquides, mais il recouvre également les combustibles gazeux et solides tels que les pastilles et copeaux de bois.

À l'heure actuelle, trois biocarburants couvrent presque la totalité de la consommation dans le secteur des transports à l'échelle mondiale :

- le **bioéthanol**, essentiellement produit par la fermentation de céréales, d'amidon et de cultures sucrières, constitue aujourd'hui le principal biocarburant mondial. À noter toutefois que dans l'UE, l'éthanol est actuellement surtout destiné à être transformé en dérivés, tels que l'ETBE (éthyl-tertio-butyl-éther, composé d'un mélange d'éthanol et de combustibles fossiles) ;
- le **biodiesel** obtenu à partir des oléagineux et d'autres matières premières, qui jusqu'à une date récente était produit presque exclusivement dans l'UE, est en train de gagner du terrain dans d'autres régions du monde ;
- la production de **biogaz**, à partir des cultures énergétiques et des déchets organiques, constitue une autre solution envisageable, qui est (pour l'heure) moins développée.

Cultures énergétiques

Les cultures énergétiques sont obtenues à partir d'espèces annuelles et pérennes qui sont spécialement cultivées pour produire des formes d'énergie solides, liquides ou gazeuses, notamment les biocarburants. Il s'agit en particulier d'oléagineux (colza, soja, tournesol), de céréales (blé, orge, maïs, seigle), de betteraves à sucre et de cultures pérennes (miscanthus, taillis à rotation rapide, eucalyptus).

Un glossaire complet sur les biocarburants peut être consulté dans la communication de la Commission « Stratégie de l'UE en faveur des biocarburants » de février 2006³.

³ Voir : http://ec.europa.eu/comm/agriculture/biomass/biofuel/com2006_34_fr.pdf, annexe 1.

d) La dépendance énergétique

Presque toute l'énergie utilisée dans le secteur des transports de l'UE provient du pétrole. Il a été estimé que la demande de carburants pour les transports continuera à augmenter jusqu'en 2030⁴. Les réserves existantes de pétrole sont limitées en quantité et se concentrent dans quelques régions du monde. D'autres réserves existent, mais seront généralement plus difficiles à exploiter. La sécurité des approvisionnements en énergie à l'avenir n'est pas seulement liée à la réduction de la dépendance à l'égard des importations, mais nécessite aussi un large éventail d'initiatives politiques, portant notamment sur la diversification des sources et des technologies.

L'importance capitale de la politique énergétique dans la réponse de l'UE aux défis de la mondialisation a été confirmée par les chefs d'État et de gouvernement de l'Union européenne lors de leur « Sommet » de mars 2006, à l'occasion duquel la Commission a présenté des propositions en vue d'une relance de la politique européenne de l'énergie. Dans ses conclusions, la présidence du Conseil a fixé trois objectifs essentiels :

- renforcer la sécurité d'approvisionnement ;
- garantir la compétitivité des économies européennes et un coût abordable pour l'approvisionnement énergétique dans un cadre réglementaire stable ;
- promouvoir la viabilité environnementale.

Dans ce contexte, il a été proposé d'ici à 2015 un objectif de consommation de 15% pour les énergies renouvelables et de 8% pour les biocarburants.

e) La biomasse agricole et le développement rural

Outre les objectifs visant à trouver davantage de sources d'énergie renouvelable et à réduire la dépendance à l'égard des combustibles fossiles, le développement des biocarburants produits à partir de la biomasse agricole pourrait offrir au secteur agricole et aux régions rurales plus largement, des possibilités de diversification et de création d'emplois, qui font cruellement défaut actuellement. Cette approche est cohérente avec la « stratégie de Lisbonne » de l'UE, qui vise à fournir aux citoyens de l'Union de meilleures perspectives de croissance et d'emploi d'une manière durable du point de vue environnemental et social.



Les progrès en matière de productivité agricole, les changements intervenus dans la politique agricole commune (PAC) et l'accroissement de la concurrence mondiale signifient que le schéma de production agricole communautaire devra s'adapter. La production de bioénergie est un nouveau débouché intéressant pour les produits agricoles et sylvicoles qui peuvent contribuer à ce processus d'adaptation.

2. Les technologies des biocarburants

La promotion de la production de biocarburants, que ce soit pour des raisons environnementales ou stratégiques, est un processus dynamique. Jusqu'à présent, les biocarburants ont été produits en transformant les cultures agricoles au moyen des technologies disponibles. Le défi est de produire des biocarburants à partir de matières premières diverses en utilisant des processus et des technologies novateurs qui soient commercialement viables. Il s'agit notamment d'améliorer à court terme les technologies existantes et de mettre au point des biocarburants plus avancés, qui présenteraient des avantages environnementaux et économiques encore plus importants.

a) Les biocarburants de la première génération

Les biocarburants de la première génération peuvent être présents à raison d'un faible pourcentage dans des mélanges avec des carburants classiques dans la plupart des véhicules, mélanges dont l'infrastructure existante permet d'assurer la distribu-

⁴ Étude « Energy and transport : outlook to 2030 », Commission européenne, DG Transport et énergie, 2003.

tion. Certains véhicules diesel peuvent rouler avec du biodiesel à 100% et des véhicules « à carburants substituables » (flex-fuel)⁵ sont déjà disponibles dans de nombreux pays du monde entier. Le remplacement d'un pourcentage de diesel ou d'essence par des biocarburants est donc la manière la plus simple pour le secteur des transports de contribuer immédiatement aux objectifs de Kyoto, notamment parce que les avantages concernent l'ensemble du parc automobile.

La mise au point d'un substitut du diesel a eu une importance particulière dans le cadre européen, étant donné que l'UE est actuellement un importateur net de diesel, mais qu'elle exporte de l'essence. Cependant, même en utilisant les technologies les plus modernes, le coût des biocarburants produits dans l'UE ne leur permet que difficilement de concurrencer économiquement les combustibles fossiles.

Néanmoins, la promotion de l'utilisation des biocarburants actuellement disponibles peut être conçue comme une étape intermédiaire pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, diversifier les sources d'énergie dans le secteur des transports et préparer l'économie de l'UE à d'autres possibilités dans le secteur des transports, qui restent à concrétiser.

En s'inscrivant activement dans la dynamique globale en faveur des biocarburants et en assurant leur production durable, l'UE peut exploiter et exporter son expérience et ses connaissances, tout en s'engageant dans la recherche en vue de faire en sorte que nous restions à l'avant-garde des développements techniques. Une stratégie claire pour l'UE favorisera également la réduction des coûts de production.

La construction d'installations destinées à la production de carburants de substitution à partir de matières premières diverses, l'introduction de nouveaux types de moteur et l'adaptation du système de distribution des carburants impliquent des investis-

sements à long terme, qui nécessitent des perspectives stables en matière de demande du marché.

b) Les biocarburants de la deuxième génération et au-delà

La deuxième génération de biocarburants requiert des technologies de transformation sophistiquées. Les technologies de la deuxième génération utiliseront une gamme plus large de ressources de la biomasse – agriculture, sylviculture et déchets – et contribueront à réduire nettement les émissions de gaz à effet de serre et les coûts de production des carburants.

L'une des technologies les plus prometteuses en matière de biocarburants de la deuxième génération – le traitement lignocellulosique (par exemple à partir de matières premières forestières) – est déjà bien avancée. Des installations pilotes ont été mises en place dans l'UE, au Danemark, en Espagne et en Suède. Parmi les autres technologies visant à transformer la biomasse en biocarburants liquides (conversion biomasse-liquide) figurent le biodiesel Fischer-Tropsch et le bio-DME (le biodiméthyléther). Des installations de démonstration sont en activité en Allemagne et en Suède.

Selon le groupe à haut niveau CARS 21⁶, les biocarburants de la deuxième génération sont particulièrement prometteurs et il recommande que leur développement bénéficie d'une aide substantielle.

Pour se préparer à l'utilisation à grande échelle des biocarburants concurrentiels en termes de coûts, la poursuite de la recherche et du développement est nécessaire au succès des nouvelles technologies. La plate-forme européenne pour la technologie des biocarburants⁷ et d'autres plates-formes technologiques peuvent jouer un rôle crucial à cet égard.

Les développements feront l'objet d'un suivi au niveau de l'UE dans le but de soutenir au moment opportun le passage de projets de démonstration au stade d'opérations à l'échelle commerciale. En même temps, il convient de donner des garanties sur les avantages environnementaux de tous les nouveaux processus et de lever tout obstacle non technique à leur acceptation.

⁵ Voitures qui fonctionnent à l'essence ou à l'éthanol.

⁶ Voir : <http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/competitiveness/cars21.htm>.

⁷ Voir : http://cordis.europa.eu.int/technology-platforms/home_en.html.





© UFOP e. V.

3. La production et la consommation de biocarburants

Les dernières données sur le marché communautaire des biocarburants sont présentées ci-après. Le marché se développant rapidement, ces statistiques peuvent vite devenir obsolètes. Elles révèlent néanmoins l'étendue de la production et de l'utilisation des biocarburants ainsi que la vitesse à laquelle le marché se développe.

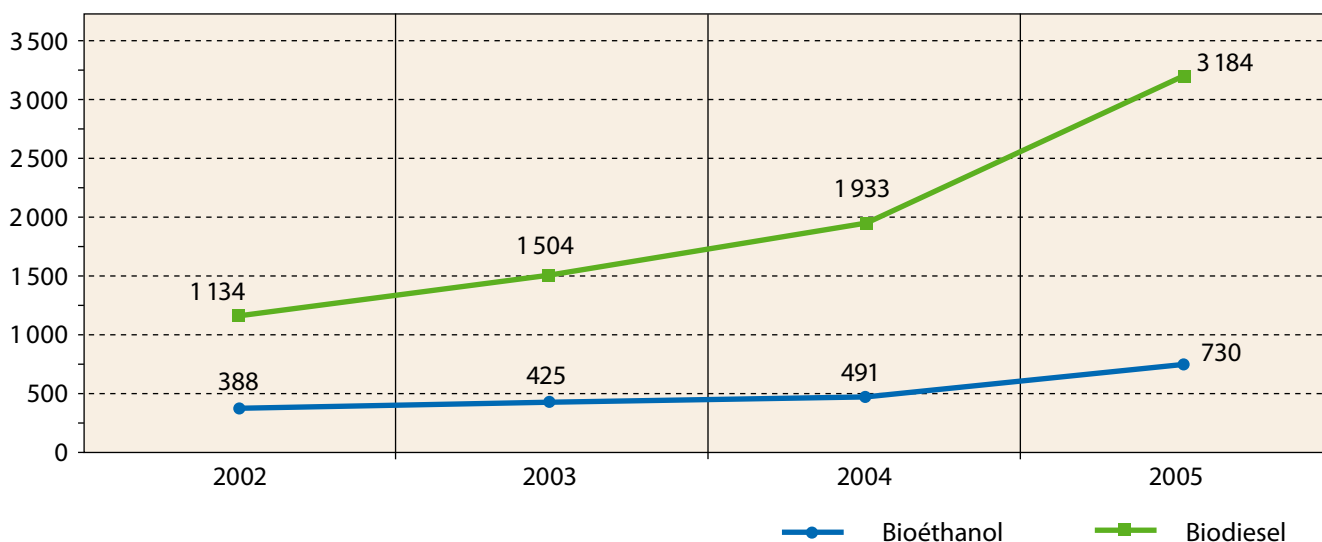
a) Le marché des biocarburants dans l'Union européenne

Ces dernières années, l'UE a considérablement augmenté sa production de biocarburants, en particulier de biodiesel, le biocarburant le plus important produit dans l'UE.

La production communautaire de biocarburants s'élevait en 2005 à 3,9 millions de tonnes⁸, le bioéthanol représentant 0,7 million de tonnes et le biodiesel 3,2 millions de tonnes. Cela équivalait à moins de 1% de la consommation de l'UE en essence et en diesel. La production totale en 2005 a augmenté de plus de 60% par rapport à l'année précédente, au cours de laquelle 2,4 millions de tonnes de biocarburants ont été produites⁹ (1,9 million de tonnes de biodiesel et 0,5 million de tonnes de bioéthanol).

En 2005, la superficie totale utilisée pour la production de cultures énergétiques avoisinait les 2,8 millions d'hectares – 0,9 million d'hectares sur des terres mises en jachère, près de 0,6 million d'hectares dans le cadre du régime des cultures énergétiques (voir le chapitre 6) et environ 1,3 million d'hectares ne bénéficiant d'aucun régime d'aide spécifique¹⁰ –, représentant quelque 3% de l'ensemble des terres arables de l'UE-25.

Évolution de la production communautaire de biocarburants (en 1 000 de tonnes)



⁸ Selon les estimations fournies par le European Biodiesel Board (EBB), l'Union européenne des producteurs d'éthanol (UEPA) et la European Bioethanol Fuel Association (eBIO).

⁹ Selon EurObserv'ER (Observatoire des énergies renouvelables), « Le baromètre des biocarburants » (voir : http://europa.eu.int/comm/energy/res/sectors/bioenergy_publications_en.htm).

¹⁰ Il s'agit d'une estimation car les superficies consacrées aux cultures destinées à la production de biocarburants en dehors des régimes d'aide existants ne sont pas enregistrées à l'heure actuelle.

Selon les estimations, la production de bioéthanol de l'UE aurait utilisé, en 2004, environ 1,2 million de tonnes de céréales et 1 million de tonnes de betteraves sucrières en tant que matières premières, soit respectivement 0,4% de la production totale de céréales de l'UE-25 et 0,8% de la production de betteraves sucrières. À l'exception de la France, où les trois quarts du bioéthanol sont obtenus à partir de la betterave sucrière, la majorité des installations de l'UE transforment des céréales (essentiellement du maïs, du blé et de l'orge). Les principaux producteurs de bioéthanol de l'UE sont l'Espagne, l'Allemagne, la Suède et la France. Le pays qui en consomme le plus est la Suède, avec près de 80% des quantités importées, essentiellement du Brésil.

Selon les estimations, la production de biodiesel dans l'UE aurait utilisé, en 2004, 4,1 millions de tonnes de colza, soit près de 40% de la production de colza de l'UE-25. Cette année, près de 60% de l'huile de colza devrait être utilisée pour la production de biodiesel et, dans une moindre mesure, l'huile de colza raffinée pourrait directement être utilisée comme carburant. L'Union européenne se classe en tête des régions du monde pour la production et la consommation de biodiesel. L'Allemagne est le premier producteur de l'UE, suivie de la France, de l'Italie et de la République tchèque.

La capacité de production des biocarburants dans l'UE enregistre un fort développement en raison des engagements contractés par les États membres (voir graphique 1 « Objectifs indicatifs nationaux pour la part de marché des biocarburants dans les États membres de l'UE »). La capacité de production est estimée à 1,7 million de tonnes de bioéthanol d'ici la fin de 2006 et, avec les nouveaux investissements annoncés, cette capacité devrait tripler d'ici la fin de 2008. La capacité prévue en 2006 nécessitera la transformation d'environ 3,7 millions de tonnes de céréales et d'un peu plus de 5 millions de tonnes de betteraves sucrières. Selon les données de l'industrie européenne, la capacité de production de biodiesel pourrait atteindre six millions de tonnes en 2006 et 8 millions de tonnes en 2007. En 2006, 58% de l'huile de colza de l'UE devrait être utilisée pour la production de biodiesel¹¹.

¹¹ Oil World, 21 avril 2006.

¹² Les données sont exprimées en milliers de tonnes (1 tonne = 1 250 litres).

Production de biocarburants dans l'UE (1 000 tonnes)¹²

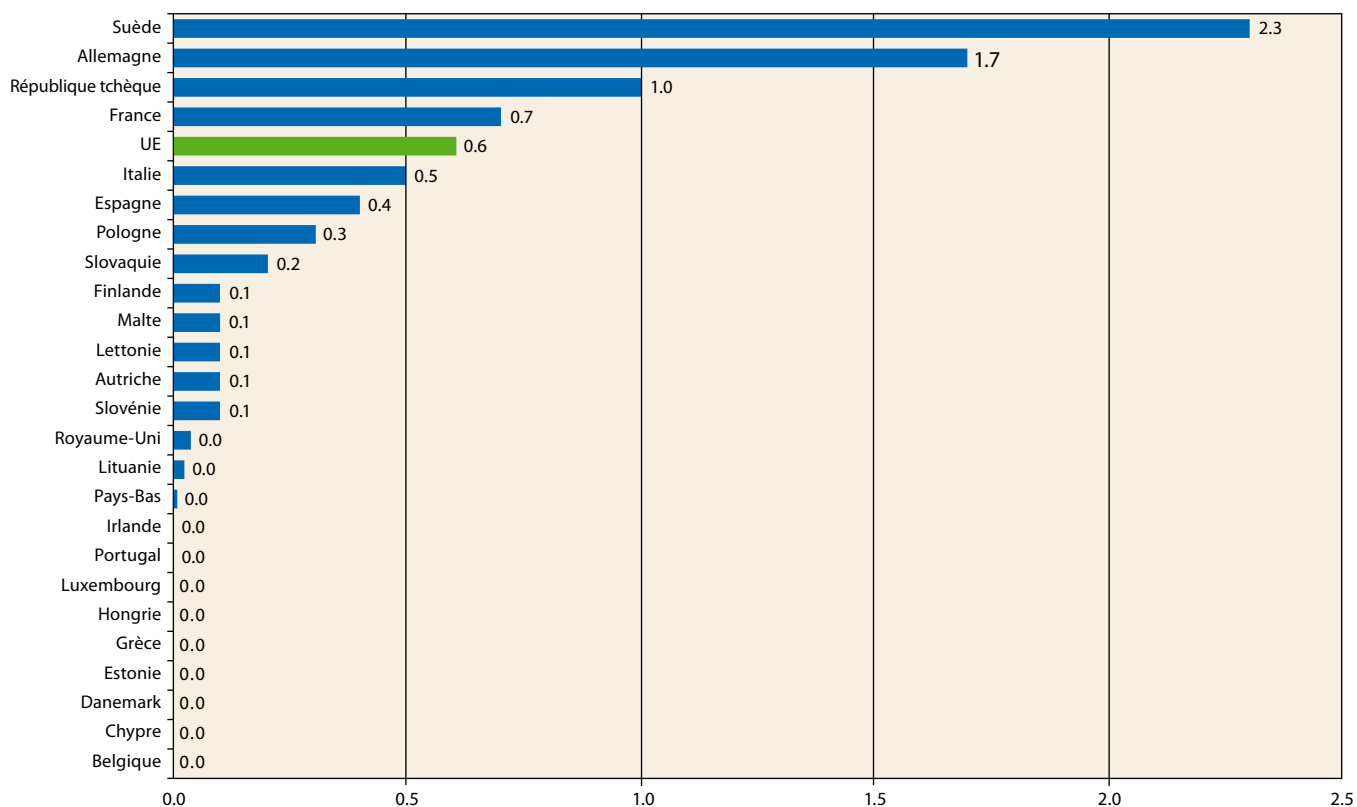
	Biodiesel		Bioéthanol	
	2005	2004	2005	2004
Allemagne	1 669	1 035	135	20
France	492	348	115	102
Italie	396	320	6	-
Autriche	85	57	-	-
Espagne	73	13	243	194
Danemark	71	70	-	-
Royaume-Uni	51	9	-	-
Suède	1	1.4	123	52
Finlande	-	-	10	-
République tchèque	133	60	-	-
Slovaquie	78	15	-	-
Hongrie	-	-	28	-
Lituanie	7	5	6	-
Pologne	100	-	51	36
Slovénie	8	-	-	-
Estonie	7	-	-	-
Lettonie	5	-	10	-
Pays-Bas	-	-	6	-
Grèce	3	-	-	-
Malte	2	-	-	-
Chypre	1	-	-	-
Belgique	1	-	-	-
Portugal	1	-	-	-
Stocks de vin à l'intervention*	-	-	-	87
UE-25	3 184	1 933.4	730	491

Sources : EBB (biodiesel), EurObserv'ER 2005 (bioéthanol, 2004), eBIO (estimations de bioéthanol pour 2005).

* En 2005, la production basée sur les achats à l'intervention de stocks de vin (environ 185 000 tonnes) est comprise dans la production de chaque pays.

Les données de 2005 montrent que la consommation de biocarburants varie sensiblement d'un État membre à l'autre. La Suède est le premier consommateur de biocarburants (2,3% du diesel et de l'essence utilisés), suivie de l'Allemagne, de la République tchèque et de la France, qui se situent toutes au-dessus de la moyenne de l'UE, soit 0,6% de l'utilisation totale des carburants (voir graphique 1 « Part de consommation des biocarburants dans les États membres de l'UE »).

Part de consommation des biocarburants dans les États membres de l'UE, 2004 (% teneur énergétique)¹³



b) La production mondiale de biocarburants

Le bioéthanol constitue aujourd'hui le principal biocarburant mondial. Le biodiesel, qui jusqu'à une date récente n'était produit en quantités importantes que dans l'UE, est en train de gagner du terrain dans plusieurs régions du monde. Le biogaz arrive en troisième position et n'a jusqu'à maintenant réussi à s'imposer qu'en Suède. En 2005, la production mondiale de bioéthanol destiné au marché des carburants avoisinait les 26,9 millions de tonnes, ce qui représente environ 2% de la consommation mondiale d'essence. La production devrait augmenter d'environ 15% en 2006 pour atteindre 31 millions de tonnes.

Le Brésil est le premier producteur mondial de bioéthanol, avec près de 13 millions de tonnes produites, suivi des États-Unis avec 11,8 millions de tonnes produites. Au Brésil, la surface consacrée à la canne à sucre ne cesse de s'étendre pour répondre à la demande nationale et internationale croissante. Dans la

mesure où près d'un million de véhicules à « carburants substituables » devraient circuler sur les routes brésiliennes d'ici la fin 2006, la disponibilité du bioéthanol à des fins d'exportation pourrait être réduite, au moins à court terme. Aux États-Unis, la production de bioéthanol connaît un essor sans précédent et devrait égaler celle du Brésil en 2006.

En Asie, la Thaïlande construit actuellement plus d'une dizaine d'usines d'éthanol qui utilisent la canne à sucre et des balles de riz comme matières premières. La capacité de production d'éthanol de la Thaïlande pourrait s'élever à 1,5 million de tonnes par an. Le Pakistan, premier exportateur mondial de mélasse, lance un programme national relatif au bioéthanol pour absorber une partie de sa capacité de production, estimée

¹³ Les sources sont les rapports nationaux transmis en vertu de la directive sur les biocarburants, à l'exception de la Grèce, de l'Italie et de la Lituanie, pour lesquelles la consommation totale de carburants repose sur la transmission d'informations aux fins de la surveillance de la qualité des carburants et la consommation totale de biocarburants est basée sur les données relatives au plan d'action dans le domaine de la biomasse.



Production mondiale d'éthanol-carburant (1 000 tonnes)

	2005	2004
Brésil	12 900	11 700
États-Unis	11 800	10 300
Canada	200	200
Union européenne	730	491
Asie, dont	1 090	885
Chine	800	800
Inde	240	80
Thaïlande	50	5
Australie	50	32
Colombie	120	-
Monde	26 890	23 608

Source : F.O. Licht's, World ethanol and Biofuels Report, mai 2006.

à 400 000 tonnes. L'Inde développe également sa production de bioéthanol à partir de la canne à sucre. L'industrie chinoise de l'éthanol comprend plus de 200 installations de production dans 11 provinces, avec une capacité de production supérieure à 10 millions de tonnes d'éthanol chaque année. Plusieurs pays ACP¹⁴ producteurs de sucre envisagent de se diversifier en se tournant vers le bioéthanol, mais il n'est pas certain que la plupart soient capables d'en produire à des coûts suffisamment bas pour être compétitifs. Par ailleurs, le potentiel de production des biocarburants n'est pas non plus limité aux pays qui cultivent la canne à sucre. Le Nigéria envisage l'utilisation du manioc, dont il est le premier producteur mondial. D'autres cultures, comme le sorgho doux (pour le bioéthanol) et le jatropha (pour le biodiesel), nécessitent une utilisation moins importante d'engrais, sont plus résistantes à la sécheresse et peuvent être produites dans n'importe quelle région du monde. Les fluctuations de rendement peuvent toutefois réduire leur rentabilité à long terme.

Dans les pays où une expansion à grande échelle de la production de matières premières est susceptible d'intervenir, des préoccupations environnementales peuvent être exprimées concernant les pressions exercées sur les zones écosensibles, comme les forêts humides. Cette situation pourrait également

susciter des préoccupations concernant les conséquences sur la fertilité des sols, la disponibilité et la qualité de l'eau et l'utilisation des pesticides. Ces questions doivent faire l'objet de recherches et d'un chiffrage spécifiques et il est nécessaire, le cas échéant, de prendre des mesures. La politique de développement de l'Union européenne visera à aider certains pays en développement à exploiter les avantages offerts par les biocarburants, tout en répondant à ces préoccupations de manière appropriée.

À l'instar de l'UE, plusieurs pays ont fixé des objectifs à court et long terme pour le pourcentage ou la quantité de biocarburants à incorporer dans les carburants classiques. Parmi les mesures visant à encourager le développement des biocarburants figurent des incitations fiscales telles que des exonérations du droit d'accise et/ou de la taxation sur les carburants (États-Unis), qui permettent d'acheter du carburant moins cher que l'essence ou le diesel ordinaires, et des programmes de subventions et de prêts pour la construction d'installations de transformation ou le développement des matières premières (Australie).

¹⁴ États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique.



4. Le commerce de biocarburants

Les biocarburants et les matières premières nécessaires à leur fabrication sont échangés sur les marchés mondiaux. Si l'UE veut remplir ses objectifs en ce qui concerne le pourcentage d'utilisation de biocarburants par rapport au marché européen global des combustibles fossiles, il lui sera peut-être nécessaire d'importer une certaine quantité de biocarburants. C'est pourquoi leur commerce sera important à court et à moyen terme alors que la production communautaire continue à se développer. À plus long terme, les biocarburants de la deuxième génération devraient commencer à être exploités, ce qui améliorera la capacité de production des biocarburants de l'Union européenne.

a) Commerce de biodiesel

Les importations de biodiesel dans l'UE font l'objet d'un droit ad valorem de 6,5%. Toutefois, le commerce extérieur dans ce domaine est insignifiant, l'Union européenne étant de loin le premier producteur mondial de biodiesel. Le biodiesel issu de l'huile de soja et de palmier importée peut être mélangé en faible pourcentage au biodiesel produit à partir de graines de colza, sans difficulté majeure. Cependant, pour des raisons techniques (en vertu des normes européennes actuelles), l'huile de colza est une matière première plus efficace pour la production de biodiesel.

b) Commerce de bioéthanol

Le bioéthanol est commercialisé sous plusieurs « codes » douaniers différents, la plupart du temps en tant qu'« alcool dénaturé et non dénaturé »¹⁵. Ces alcools, s'ils sont importés de pays en développement, bénéficient (dans la plupart des cas) d'un traitement préférentiel. Le total des importations s'élevait en moyenne à plus de 2,5 millions d'hectolitres par an de 2002 à 2004. Cependant, il n'est pas possible d'établir à partir des données commerciales si l'alcool importé est utilisé ou non dans le secteur de l'éthanol-carburant dans l'UE. Des quantités croissantes de bioéthanol sont importées comme « bioéthanol mélangé à de l'essence ». Le bioéthanol est également importé mélangé à l'ETBE.

Les principaux pays exportant du bioéthanol vers l'UE sont le Brésil, l'Égypte, le Guatemala, le Pakistan, l'Ukraine et les États-Unis. Certains (par exemple l'Ukraine) bénéficient de réductions tarifaires sur ces exportations; d'autres sont exonérés des droits de douane à l'importation dans l'UE (le Pakistan et l'Égypte par exemple). Pour la période 2002–2004, près de 70% des importations ont été réalisées dans des conditions préférentielles (près de 61% en franchise de droits alors que 9% bénéficiaient d'un certain niveau de réduction de droits de douane). Ces conditions commerciales préférentielles sont octroyées essentiellement aux pays en développement plus pauvres, dans le cadre de deux régimes : le système de préférences généralisées, y compris notamment l'initiative « Tout sauf les armes » (TSA)¹⁶, et l'accord de Cotonou¹⁷.

¹⁵ Alcool dénaturé : alcool éthylique auquel une substance toxique, telle que l'acétone ou le méthanol, a été ajoutée pour le rendre impropre à la consommation.

¹⁶ Voir : http://europa.eu.int/comm/trade/issues/global/gsp/eba/index_fr.htm.

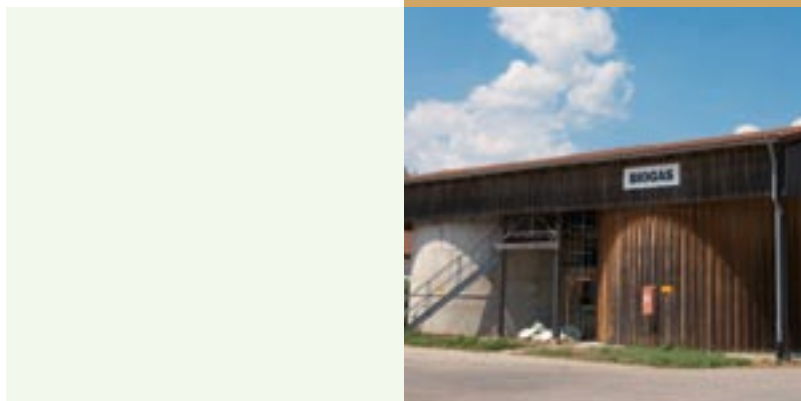
¹⁷ Voir : http://europa.eu.int/comm/development/body/cotonou/index_fr.htm.

5. L'environnement réglementaire communautaire pour les biocarburants : comment la demande est façonnée par les instruments politiques

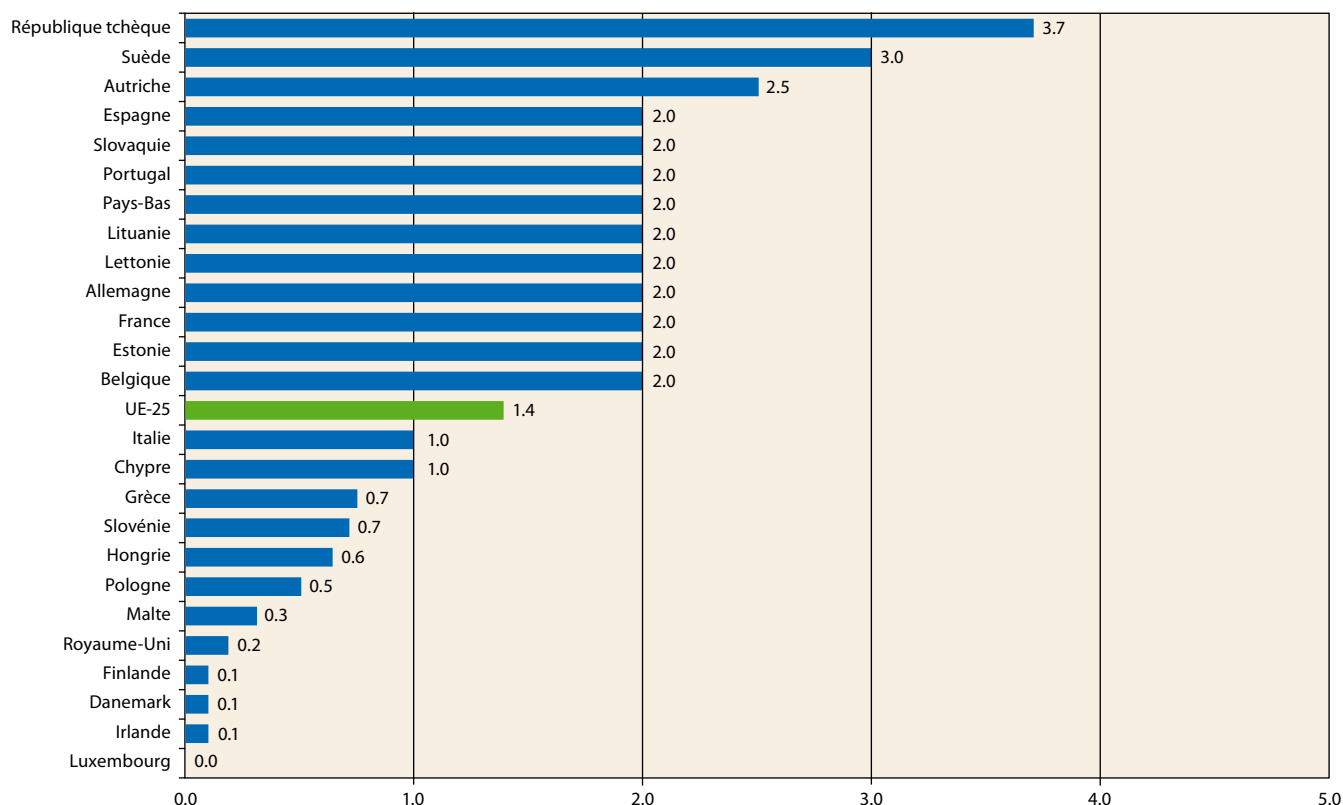
Compte tenu du prix actuel des combustibles fossiles, une augmentation de la demande de biocarburants suppose impérativement l'adoption de mesures d'ordre politique. Le développement de la production dépend donc dans une très large mesure des actions communautaires et nationales visant à soutenir les biocarburants et de la fixation d'objectifs pour la part de marché des biocarburants.

L'environnement politique et réglementaire pour les biocarburants repose sur une stratégie communautaire plus large en faveur des énergies renouvelables.

L'Union européenne a dépassé le stade de l'élaboration des livres blancs et des plans d'action. Une législation et d'autres mesures spécifiques ont été mises en place pour stimuler tant



Objectifs indicatifs nationaux pour la part de marché des biocarburants dans les États membres de l'UE (2005)¹⁸



¹⁸ Note : les sources sont les rapports nationaux transmis en vertu de la directive sur les biocarburants et la communication directe avec la Commission. Les rapports nationaux peuvent être consultés à l'adresse suivante : http://europa.eu.int/comm/energy/res/legislation/biofuels_en.htm. Les États membres ont été invités à fixer les objectifs pour 2005 en 2004 et sont invités à arrêter ceux de 2010 en 2007. Il n'y a aucune exigence quant à la définition d'objectifs intermédiaires. Le chiffre pour l'UE-25 est la moyenne des objectifs nationaux. Le chiffre du Royaume-Uni pour 2005 suppose une répartition 50-50 entre le bioéthanol et le biodiesel.



la demande que la production de biocarburants. La présente brochure se concentre sur les transports, qui sont à l'origine de près de 21 % des émissions nocives de gaz à effet de serre dans l'UE. Celle-ci favorise les biocarburants en vue de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de renforcer la décarbonation des carburants dans les transports, de diversifier les sources d'approvisionnement en carburant et de développer le remplacement à long terme du pétrole fossile. Le développement de la production de biocarburants devrait ouvrir de nouvelles possibilités pour diversifier les revenus et l'emploi dans les zones rurales.

De nombreuses mesures importantes ne peuvent être prises qu'au niveau des États membres. Au niveau de l'Union européenne, un large éventail de mesures incitatives ont été mises en place pour stimuler la demande de biocarburants :

a) La promotion générale du transport durable

Des efforts sont déployés pour améliorer les transports en commun, encourager l'utilisation de modes de transport respectueux de l'environnement là où cela est possible et rationaliser le transport des marchandises¹⁹. La Commission a présenté une proposition de directive relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et efficaces²⁰, notamment ceux utilisant des mélanges à teneur élevée en biocarburants.

b) Objectifs fixés en matière de biocarburants

En 2003, la directive sur les biocarburants visant à promouvoir l'utilisation de biocarburants ou autres carburants renouvelables dans les transports a fixé des objectifs ambitieux pour le déploiement des biocarburants. Elle établit des valeurs de référence au niveau communautaire de 2% de part de marché pour les biocarburants en 2005 et de 5,75 % en 2010. Les objectifs consistent généralement à faire en sorte que les biocarburants représentent un pourcentage donné du total des carburants commercialisés (voir graphique 2). Bien que de nettes augmentations de la production et de l'utilisation aient été enregistrées ces dernières années, la part actuelle de marché n'a pas encore atteint l'objectif politique de l'UE. La réalisation de cet objectif dépend des résultats combinés des mesures de tous les États membres. La réponse à la question de savoir si les États membres ont atteint leurs objectifs est mitigée.

Documents de politique générale et législation adoptés

Livre blanc

sur les sources d'énergie renouvelables (novembre 1997)

Livre vert

sur la sécurité d'approvisionnement énergétique
(novembre 2000)

Directive sur les biocarburants (mai 2003)

Directive sur la taxation de l'énergie (octobre 2003)

Plan d'action dans le domaine de la biomasse
(décembre 2005)

Stratégie de l'UE en faveur des biocarburants
(février 2006)

c) Incitations fiscales

La directive sur la taxation de l'énergie²¹ adoptée en octobre 2003 permet aux États membres d'accorder, dans certaines conditions, des allègements fiscaux/exonérations fiscales en faveur des biocarburants. Ces avantages fiscaux sont considérés comme des aides d'État, qui ne peuvent pas être mis en œuvre sans autorisation préalable de la Commission européenne. L'évaluation de la Commission a pour but d'éviter des distorsions de concurrence indues et est basée sur l'encadrement communautaire des aides d'État pour la protection de l'environnement²².

¹⁹ Voir le livre blanc « La politique européenne des transports à l'horizon de 2010 » [COM(2001) 370 final].

²⁰ COM(2005) 634.

²¹ Voir : http://europa.eu.int/comm/taxation_customs/taxation/excise_duties/energy_products/legislation/index_fr.htm.

²² http://europa.eu.int/eur-lex/pri/en/oj/dat/2001/c_037/c_03720010203en00030015.pdf (2001).



“Bioölwerk Magdeburg”, © UFOP e. V.

6. Les mesures agricoles en place

Pendant de nombreuses années, la PAC a encouragé la production de cultures énergétiques dans l'UE, au moyen soit d'aides directes soit d'aides indirectes sous forme d'incitations. Depuis 1992, des réformes successives de la PAC ont peu à peu remplacé le soutien du marché et la gestion des prix par des aides directes, progressivement dissociées de la production (aides découplées)²⁶. Ce processus a permis de renforcer la compétitivité de la production agricole de l'UE sur tous les marchés possibles, y compris les biocarburants. La réforme de la PAC de 2003 est le dernier pas en date accompli dans cette voie.

a) Les diverses mesures relevant de la PAC

Le processus de réforme de la PAC est particulièrement important car il améliore la compétitivité des céréales, qui sont actuellement l'une des principales matières premières pour la production de biocarburants dans l'UE. Le « découplage » de l'aide au revenu et de la production, qui résulte du remplacement des diverses aides directes par un régime de paiement unique introduit par la réforme de la PAC de 2003, contribuera à faciliter l'approvisionnement en cultures énergétiques.

L'obligation de mise en jachère²⁷, qui a été introduite par la réforme de 1992 en tant qu'instrument visant à équilibrer le marché des céréales, a été intégrée dans le régime de paiement unique. Aucune production n'est normalement autorisée sur les terres mises en jachère, mais les cultures non alimentaires (y compris les cultures énergétiques) sont autorisées si l'utilisation de la biomasse pour produire de l'énergie est garantie par un contrat ou par l'agriculteur.

En 2005, près de 0,9 million d'hectares de la superficie mise en jachère dans l'UE ont été utilisés pour produire des cultures non alimentaires, dont 0,85 million d'hectares pour la production de graines oléagineuses destinées à la fabrication de biodiesel. Les principaux producteurs de graines oléagineuses sur les terres mises en jachère sont la France et l'Allemagne, suivies du Royaume-Uni et de l'Espagne.

Un accord politique a été conclu à l'automne 2005 sur une réforme en profondeur du régime de soutien du sucre dans l'Union européenne. La betterave sucrière produite pour la

d) Soutien de la politique régionale

Un grand nombre des régions couvertes par le Fonds européen de développement régional²³, en particulier dans les zones rurales d'Europe centrale et orientale, pourraient utiliser la biomasse pour favoriser la croissance économique et la création d'emplois. L'aide accordée à la biomasse, notamment aux biocarburants, est un objectif important de la politique de cohésion²⁴. Elle peut être allouée pour des initiatives telles que le recyclage professionnel des agriculteurs et la fourniture d'équipements aux producteurs de biomasse, ainsi que pour les investissements réalisés dans des équipements de production des biocarburants²⁵.

²³ Voir : <http://europa.eu.int/scadplus/leg/fr/lvb/l60015.htm>.

²⁴ Le Fonds de cohésion a été créé en 1993 pour fournir une aide financière aux projets dans les domaines de l'environnement et des infrastructures de transports (dans les États membres plus pauvres).

²⁵ Pour de plus amples informations, voir : http://europa.eu.int/comm/agriculture/biomass/biofuel/index_fr.htm.

²⁶ Cela signifie qu'il n'y a plus de lien entre l'aide directe perçue par l'agriculteur et la production ou la superficie d'une culture spécifique.

²⁷ La mise en jachère fait référence au retrait des terres agricoles de la production et a généralement pour objectif global de réduire la production de cultures arables, en particulier les céréales. Les agriculteurs produisant une importante quantité de cultures arables sont tenus de « geler » une proportion de leurs terres pour pouvoir bénéficier des paiements de soutien. Le pourcentage actuel s'élève à 10 % des terres admissibles au régime du paiement unique. Les petites exploitations en sont dispensées.

fabrication de bioéthanol peut être cultivée sur des terres mises en jachère et bénéficier de l'aide aux cultures énergétiques (voir ci-dessous) et continuera d'être exemptée de quotas de production.

Dans le cadre de ses politiques relatives aux marchés, la Commission a utilisé la possibilité de vendre de l'alcool issu de la distillation du vin provenant des stocks d'intervention à des fins énergétiques. Toutefois, il ne s'agit pas d'une source durable pour la production de biocarburants. En 2005, un appel d'offre pour le seigle issu des stocks d'intervention a été lancé pour la première fois dans la perspective spécifique de la production de bioéthanol. La Commission examinera attentivement les possibilités de transformation supplémentaire des céréales issues des stocks d'intervention existants en biocarburants.

b) L'aide en faveur des cultures énergétiques

Une aide spécifique en faveur des cultures énergétiques a été introduite par la réforme de la PAC de 2003. Une prime d'un montant de 45 EUR par hectare est prévue dans la limite d'une « superficie maximale garantie » de 1,5 million d'hectares dans toute l'Union. Si les demandes dépassent le plafond de superficie garantie, la prime est réduite proportionnellement. Toutefois, dans les deux premières années suivant l'entrée en vigueur du régime d'aide, sa capacité de financement n'a pas été utilisée à plein, tant s'en faut. La superficie totale bénéficiant d'une aide en 2004 avoisinait les 300 000 hectares et les 570 000 hectares en 2005 (près de 38% de la superficie maximale garantie). L'Allemagne, la France et le Royaume-Uni sont les États membres qui ont le plus utilisé ce régime d'aide. Un rapport sur ce régime devait être publié par la Commission à l'automne 2006.

c) La politique de développement rural

Dans le cadre de la nouvelle politique de développement rural de l'Union européenne pour les années 2007–2013²⁸, plusieurs mesures de soutien sont destinées à encourager le développement des énergies renouvelables. Il s'agit notamment du soutien aux investissements réalisés dans ou près des exploitations agricoles dans des secteurs tels que la transformation de la biomasse, les installations de bioénergie et l'utilisation de la biomasse inexploitée par les propriétaires de terrains forestiers.

Plus spécifiquement, dans les « orientations stratégiques de la Communauté pour le développement rural » (2006)²⁹, la Commission encourage les États membres à soutenir un certain nombre d'actions clés dans le domaine des énergies

²⁸ Règlement (CE) n° 1698/2005 du Conseil du 20 septembre 2005 concernant le soutien au développement rural par le Fonds européen agricole pour le développement rural (Feader) (JO L 277 du 21.10.2005).

renouvelables, y compris les biocarburants. Il s'agit de nouveaux débouchés qui peuvent offrir une forte valeur ajoutée. Il est recommandé par exemple qu'une aide soit prévue pour les investissements et la formation dans le domaine de la production non alimentaire, pour la création de nouveaux débouchés innovants pour la production ou pour le développement des matières énergétiques renouvelables ainsi que pour la capacité de transformation de la biomasse.

7. L'effort de recherche et développement au niveau de l'UE

La production et l'utilisation de biocarburants dans l'Union européenne en sont encore au stade du développement. Il est essentiel que les importants efforts de recherche et développement portent leurs fruits si l'UE veut atteindre les objectifs qu'elle s'est fixés pour accroître l'utilisation des biocarburants. Si de nombreux travaux sont réalisés au niveau des États membres, il n'en reste pas moins que les programmes de recherche à l'échelle de l'UE ont eux aussi un rôle à jouer.

La Commission européenne, dans son 7e programme-cadre (de recherche)³⁰, propose de continuer à encourager le développement des biocarburants et à renforcer la compétitivité de l'industrie des biocarburants. Une priorité majeure est accordée à la recherche sur la notion de « bioraffinerie » (c'est-à-dire trouver des utilisations intéressantes pour toutes les parties des plantes fournissant de la biomasse) et aux biocarburants de la deuxième génération.

La recherche financée par l'UE a déjà contribué au développement et à l'expansion de l'industrie des biocarburants dans l'UE. Ainsi, le projet Eurobiodiesel³¹ lancé en 1992 a démontré les possibilités techniques et économiques de production et d'utilisation du biodiesel dans les tracteurs, les bus et les voitures, sans problèmes techniques importants. Les projets

²⁹ Voir : http://ec.europa.eu/comm/agriculture/capreform/rdguidelines/index_en.htm.

³⁰ Voir : http://europa.eu.int/comm/research/future/themes/index_en.cfm.

³¹ « Utilisation des huiles végétales et de leurs dérivés comme carburant diesel ».

intégrés lancés récemment RENEW³² et NILE³³ constituent des actions essentielles dans le développement des biocarburants de la deuxième génération visant la production à l'échelle d'installations pilotes.

La plate-forme technologique européenne sur les biocarburants de type industriel, encouragée par la Commission, vise à fournir et à mettre en œuvre une vision et une stratégie européennes communes pour la production et l'utilisation de biocarburants, notamment pour les applications dans le secteur des transports. Les principales parties européennes concernées par les biocarburants sont représentées, et notamment les secteurs de l'agriculture et de la sylviculture, le secteur des biocarburants, les compagnies pétrolières et les distributeurs de carburants, les constructeurs automobiles, l'industrie agro-alimentaire et des organismes de recherche.

D'autres plates-formes technologiques, telles que « Plants for the Future » (« Plantes pour le futur », « Forest-based Sector » (« Secteur forestier ») et « Sustainable Chemistry » (« Chimie durable ») permettront également d'élargir la base des connaissances sur la production de biocarburants. Les actions au niveau européen (par exemple ERA-NET³⁴) dans le domaine de la biomasse amélioreront encore le rapport coût-efficacité du financement de la recherche et du développement technologique par la coordination des programmes et le lancement d'activités communes aux niveaux national et régional.

8. La stratégie de l'UE en faveur des biocarburants : l'initiative la plus récente

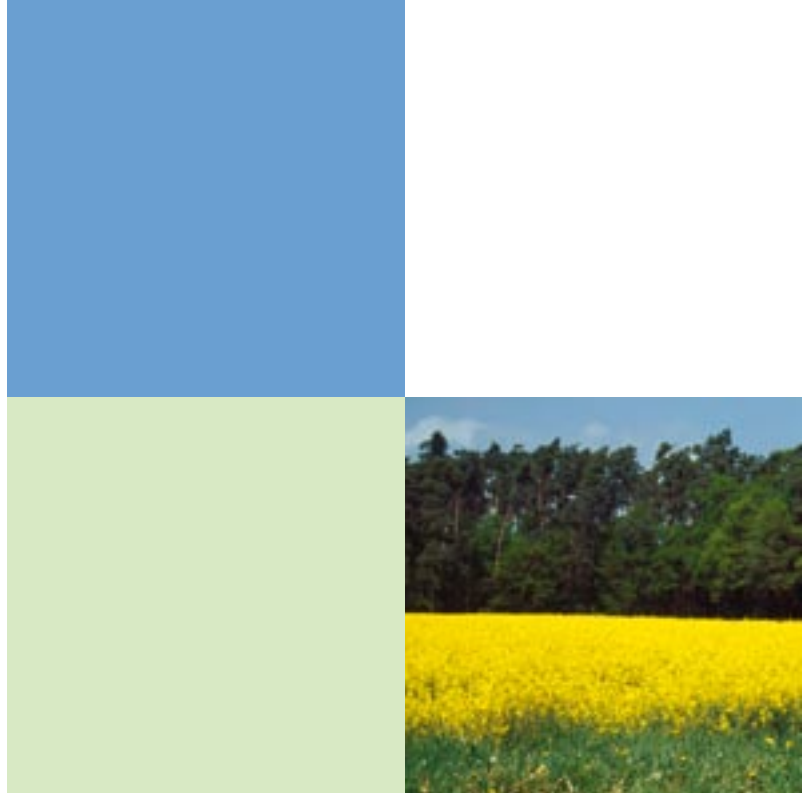
Le 8 février 2006, la Commission européenne a adopté une ambitieuse stratégie communautaire en faveur des biocarburants, qui prévoit toute une série de mesures potentielles axées sur le marché dans les domaines législatif et de la recherche et destinées à encourager la production de biocarburants à partir de matières premières agricoles. La stratégie complète le plan d'action dans le domaine de la biomasse présenté en décembre 2005. La communication de la Commission exposant la stratégie définit trois objectifs principaux :

- **la promotion des biocarburants tant au sein de l'UE que dans les pays en développement ;**

³² Voir : http://europa.eu.int/comm/research/energy/nn/nn_rt/nn_rt_bm/article_2820_en.htm#1.

³³ Voir : http://icadc.cordis.lu/fep/cgi/srchidadb?CALLER=NEWS_INNO&SESSION=&ACTION=D&RCN=EN_RCN_ID:24719.

³⁴ Voir : http://europa.eu.int/comm/research/fp6/index_en.cfm?p=9_eranet.



- **la préparation de l'utilisation à grande échelle des biocarburants grâce à l'amélioration de leur compétitivité en termes de coûts et au renforcement de la recherche dans le domaine des carburants de la « deuxième génération » ;**
- **l'aide aux pays en développement dans lesquels la production de biocarburants pourrait stimuler une croissance économique durable.**

L'utilisation accrue des biocarburants se traduira par de nombreux avantages, notamment la réduction de la dépendance de l'Europe à l'égard des importations de combustibles fossiles, la limitation des émissions de gaz à effet de serre, de nouveaux débouchés pour les agriculteurs et de nouvelles possibilités économiques pour un certain nombre de pays en développement.

La communication annonçant la stratégie³⁵ était accompagnée d'une évaluation des incidences³⁶ présentant différentes options politiques. Sur la base de cette évaluation, la communication recommande une approche réglementée fondée sur le marché afin d'encourager le développement des biocarburants. Bien que les technologies existantes n'offrent pas actuellement de solutions concurrentielles en termes de coûts pour l'UE, les avantages découlant de la promotion du développement des biocarburants devraient l'emporter sur les coûts. Le perfectionnement des technologies de la deuxième génération pour lequel la recherche et le développement ont un rôle important à jouer, pourrait continuer à contribuer à la rentabilité des biocarburants.

Pour atteindre les niveaux de remplacement des combustibles fossiles requis à l'échelle de l'UE pour le secteur des transports,

³⁵ Voir : http://europa.eu.int/comm/agriculture/biomass/biofuel/com2006_34_fr.pdf.

³⁶ Voir : http://europa.eu.int/comm/agriculture/biomass/biofuel/sec2006_142_en.pdf.



la communication plaide en faveur d'une approche équilibrée en encourageant tant la production communautaire que les importations de biocarburants.

La stratégie présente plusieurs mesures que la Commission prendra pour promouvoir la production et l'utilisation des biocarburants, dans le cadre de sept axes d'action prioritaires (c'est-à-dire des objectifs) qui sont décrits ci-après :

1. Stimuler la demande de biocarburants

Un rapport sera publié en 2006 concernant la mise en œuvre et la révision éventuelle de la directive sur les biocarburants. Les États membres devraient être encouragés à privilégier les biocarburants (y compris les produits de la deuxième génération) ; les obligations en matière de biocarburants seront également examinées.

2. Agir en faveur de l'environnement

La Commission examinera comment les biocarburants peuvent contribuer au mieux à la réalisation des objectifs en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Elle s'attachera à garantir la durabilité des cultures de matières premières utilisées dans la fabrication des biocarburants et réexaminera les valeurs seuils pour le contenu en biocarburants de l'essence et du diesel.

3. Développer la production et la distribution de biocarburants

La Commission encouragera les États membres et leurs régions à prendre en considération les avantages des biocarburants et autres bioénergies lors de l'élaboration de leurs cadres nationaux et de leurs programmes opérationnels au titre des politiques de cohésion³⁷ et de développement rural³⁸.

4. Étendre le champ d'approvisionnement en matières premières

L'approvisionnement en matières premières est essentiel pour le succès de la stratégie car elles représentent également la com-

posante principale des coûts dans le processus de production des biocarburants. Pour accroître le potentiel de l'approvisionnement, la Commission a rendu la production de sucre destinée au bioéthanol éligible aux régimes d'aide de la PAC et a présenté un plan d'action sylvicole qui encourage une utilisation plus efficace des résidus de bois. La Commission évaluera également le régime des cultures énergétiques, informera les agriculteurs et les exploitants forestiers et appréciera les possibilités d'utilisation des sous-produits d'origine animale et des déchets propres.

5. Renforcer les possibilités commerciales

La Commission étudiera la possibilité de présenter une proposition visant à établir des codes douaniers distincts pour les biocarburants. Elle poursuivra cette approche dans les négociations commerciales avec les pays producteurs d'éthanol, et elle présentera des propositions de modification de la « norme biodiesel ».

6. Aider les pays en développement

La Commission fera en sorte que les mesures en faveur des pays ACP touchés par la réforme du régime du sucre de l'UE puissent être utilisées pour favoriser le développement de la production de bioéthanol, mettra au point un programme d'aide aux biocarburants en faveur des pays en développement et étudiera comment soutenir au mieux les plates-formes nationales et régionales de biocarburants.

7. Recherche et développement

La Commission continuera de soutenir le développement d'une plate-forme technologique européenne pour les biocarburants de type industriel, qui formulera des recommandations sur la recherche à mener dans ce secteur. Le 7e programme-cadre accordera la priorité aux biocarburants, en particulier aux technologies de la deuxième génération et aux nouvelles méthodes de raffinage intégrées (le concept de « bioraffinerie »³⁹). Au moyen du programme « Énergie intelligente pour l'Europe », la Commission soutiendra la mise sur le marché et la diffusion de technologies éprouvées.

³⁷ La politique de cohésion de l'UE se fonde sur l'hypothèse selon laquelle la redistribution entre les régions riches et les régions pauvres d'Europe est nécessaire pour compenser les effets d'une intégration économique plus poussée.

³⁸ Voir : http://ec.europa.eu/agriculture/rur/index_en.htm.

³⁹ La coproduction de carburants, d'autres formes d'énergie (chaleur et électricité) et de coproduits dans des bioraffineries intégrées contribuera à la mise en valeur des biocarburants et à leur compétitivité.

9. Les prochaines étapes

La stratégie en faveur des biocarburants adoptée par la Commission européenne en février 2006 annonce que les prochaines étapes de la politique de l'UE en matière de biocarburants devrait se concentrer sur trois axes :

- **une évaluation de la directive sur les biocarburants et sa révision éventuelle ;**
- **une proposition pour la révision de la directive sur la qualité des carburants ;**
- **un rapport sur la mise en œuvre de la prime aux cultures énergétiques introduite par la réforme de la PAC de 2003.**

a) Révision de la directive sur les biocarburants

La directive fixe des objectifs en matière de biocarburants et règlemente l'approche à adopter pour les atteindre. La révision permettra d'évaluer si l'objectif fixé pour 2010 en matière d'utilisation des biocarburants sera atteint et de déterminer si les objectifs nationaux pour la part de marché des biocarburants doivent devenir obligatoires. Le rapport de la Commission envisagera également les mesures destinées à promouvoir les biocarburants pour la période postérieure à 2010.

b) Révision de la directive sur la qualité des carburants

La Commission proposera une révision de la directive sur la qualité des carburants pour réexaminer les limites quantitatives de la teneur en éthanol de l'essence. Elle réexaminera aussi les limites quantitatives de la teneur en éthers du biodiesel.

c) Rapport sur le régime des cultures énergétiques

La réforme de 2003 de la PAC a introduit le régime des cultures énergétiques, qui vise à encourager l'accroissement de la production de cultures énergétiques pour la production de biocarburants tout en donnant aux agriculteurs davantage de possibilités de diversification. Il a été décidé en 2003 que ce régime devait être révisé en 2006. Le rapport évaluera les deux années de mise en œuvre du régime ainsi que son efficacité et recommandera les ajustements nécessaires.

d) Aspects commerciaux

L'Union européenne doit évaluer continuellement les aspects commerciaux des biocarburants. Elle devra certainement compléter sa production de matières premières destinées à la fabrication de biocarburants par des importations à court et à moyen terme. Pour faciliter les échanges, il sera peut-être nécessaire d'apporter des ajustements aux codes douaniers

pour les biocarburants. Étant donné l'absence de classification douanière spécifique pour ces produits, la quantité précise d'éthanol, d'oléagineux et d'huiles végétales importés qui sont finalement utilisés dans le secteur des transports ne peut être chiffrée. Dans ses accords commerciaux multilatéraux et bilatéraux, l'Union européenne devra adopter une approche équilibrée qui respecte à la fois les intérêts des producteurs communautaires et des partenaires commerciaux de l'Union.

Une attention particulière doit être accordée à la nécessité de maintenir un équilibre entre la couverture des besoins alimentaires et celle des besoins énergétiques des citoyens de l'Union. Il ne faut pas oublier que les biocarburants sont actuellement produits presque entièrement à partir de cultures qui peuvent être également utilisées à des fins alimentaires. Des préoccupations ont été exprimées sur le fait que, la demande mondiale en biocarburants augmentant, la disponibilité de produits alimentaires à des prix abordables pourrait être compromise dans les pays en développement. Des inquiétudes se font également jour sur le fait que, dans l'Union européenne, il pourrait y avoir concurrence pour l'utilisation des terres entre la production d'aliments destinés à la consommation humaine ou animale et la production de biomasse à des fins énergétiques. L'incidence de la demande de biocarburants devra faire l'objet d'un suivi continu.

10. Sites utiles pour de plus amples informations

Direction générale de l'agriculture et du développement rural de la Commission européenne

Voir : http://europa.eu.int/comm/agriculture/biomass/biofuel/index_fr.htm.

Direction générale des transports et de l'énergie de la Commission européenne

Voir : http://europa.eu.int/comm/energy/res/index_en.htm

et

http://europa.eu.int/comm/transport/index_fr.html.

KF-76-06-341-FR-C



Commission européenne Direction générale de l'Agriculture et du Développement Rural

Le contenu de la présente publication est donné uniquement à titre d'information et n'est pas juridiquement contraignant.

Pour plus de renseignements

Rue de la Loi 200, B-1049 Bruxelles
Belgique

Téléphone

Ligne directe (+32) 2 295 63 63
Standard téléphonique (+32) 2 299 11 11

Fax

(+32) 2 299 17 61

Internet

http://ec.europa.eu/agriculture/index_fr.htm

ISBN 92-79-03075-2



9 789279 030758

