

Compléments biocarburants intervention JLB au Brésil

1) Actions prioritaires du SER

- Objectif 2020 de la Directive européenne EnR : 10% d'EnR dans les transports / Idem en France
Aujourd'hui en France, nous sommes à 8% dont 7% de biocarburants biodiesel et bioéthanol /
Plafonnement Européen à 7% depuis 2015 pour biocarb conventionnels mais « pause » à 7% depuis
sept 2012 en France. (Lors des discussions la CE avait envisagé 5% ce qui aurait été catastrophique).
⇔ **Biocarburants conventionnels seront quasiment la seule alternative aux carburants d'origine
fossile à cette échéance. Niveau de plafonnement regrettable et créé des incertitudes pour les
investisseurs**

- Objectifs de la LTECV 2030, part des EnR dans la conso énergétique finale brute = 32% avec
notamment 15% de la conso finale de carburants.

Pas d'objectifs pour 2030 au niveau européen ce qui est problématique.

⇔ **Biocarburants conventionnels auront encore une part conséquente à jouer d'ici 2030. D'autres
alternatives arriveront sur le marché : biocarburants avancés et véhicules électriques.**

- ⇒ **Place pour développer toutes les filières des biocarburants pour arriver à atteindre cet
objectif**
- ⇒ **Enjeux de répartition des soutiens aux filières pour leur permettre de toutes évoluer dans
un marché concurrentiel. Grande attention à avoir sur les stratégies qui seront mise en
place et sur les textes réglementaires prévus :**
 - Stratégie Nationale de développement de la mobilité propre ;
 - Décret à venir sur les véhicules à faible émission et arrêté à venir sur la définition des
biocarburants avancés

L'article 43 de la LTECV précise au II : « La programmation pluriannuelle de l'énergie fixe un objectif
d'incorporation de biocarburants avancés dans la consommation finale d'énergie du secteur des
transports » / « sont fixées par voie réglementaire : / 1° La liste des biocarburants conventionnels et des
biocarburants avancés ... »

- ⇒ **Besoin de se concerter pour apporter ces définitions / Veiller au bon équilibre des filières (le
tout électrique n'est pas la solution hors celle-ci est souvent mise en avant, préférence pour un
mix diversifié)**

2) Actions prioritaires du SER pour les biocarburants

Cinq priorités du SER en termes d'actions :

- a) Exonérer la biomasse de la contribution climat énergie
 - b) Soutenir les biocarburants conventionnels :
Attention à ne pas fragiliser le développement des biocarburants conventionnels (biodiesel et bioéthanol) qui constituent le socle de développement des biocarburants avancés
 - c) Permettre le développement de nouveaux biocarburants : biométhane carburant et les biocarburants de 2^{ème} et 3^{ème} génération en lien avec les autres filières des bioénergies
 - d) Veiller à ce que la future PPE soit cohérente
Permettre le développement de toutes les filières car objectifs ambitieux et, compte tenu des avantages de chacune des filières, l'acquisition d'un mix diversifié renforcerait les capacités de la France à être compétitive sur l'ensemble des marchés.
 - e) Que des objectifs soient fixés pour 2030 au niveau européen et assurer la continuité des soutiens entre 1G et 2G. Veiller à ce que les objectifs français et européens soient cohérents.
- + *Liens avec la consultation de la Commission européenne en février 2016 sur les critères de durabilité des bioénergies à laquelle nous répondrons*

Nous avons la capacité collectivement d'améliorer le bilan gaz à effet de serre de la France.
Nécessité de diversifier le mix et d'adopter la stratégie la plus appropriée.

Précisions sur ces priorités :

- **a) Exonérer la biomasse de la contribution Climat Energie**
Agir dans la prochaine Loi de Finances pour être en cohérence avec la LTECV article 1^{er}
« *Procéder à un élargissement progressif de la part carbone, assise sur le contenu carbone fossile, dans les taxes intérieures de consommation sur les énergies, ...* »
Article de la Loi de finances = Non-sens ⇔ gros risque pour les filières des EnR et le caractère neutre de leur bilan carbone.
Signal fort dans le cadre des débats européens sur la durabilité des bioénergies car tentatives de certains de remettre en cause le bilan carbone des bioénergies.
- **b) Soutenir les biocarburants conventionnels :**
 - Beaucoup d'atouts dont la réduction de 50 % à 70 % des émissions de GES : obligation par rapport aux critères de durabilités des biocarburants
Ont mis en place le système de certification volontaire sur la durabilité depuis 2011 : **Schéma 2BSvs**
Permet de démontrer via une certification indépendante, le respect des critères de durabilité.
Un des critères : les matières premières ne doivent pas provenir de terres à « haute valeur » en termes de biodiversité ou de stockage du carbone
 - Filières structurées ayant engagé des moyens conséquents (2 milliards d'euros) au développement de leurs outils industriels ;

- Filières représentant près de 30 000 emplois directs, indirects et induits. Très important pour contribuer à la compétitivité de l'agriculture française
- Amélioration de l'autonomie alimentaire du pays par la valorisation de drèches et tourteaux utilisés pour l'alimentation animale et constituent un substitut aux protéines végétales fabriquées à partir de soja importé (drèches de blé et de maïs, pulpes de betterave, tourteaux de colza et de tournesol) / impact positif sur un secteur d'avenir : chimie du végétal
- Balance commerciale positive et amélioration de l'autonomie énergétique du pays
- ⇒ **Besoin d'avoir une réflexion globale en intégrant toutes les vertus des biocarburants avec les externalités positives s'ajoutant à la production de biocarburants**
- Pour ceux qui dénoncent les conflits d'usages avec l'alimentation : peu de risques car les usages peuvent être modifiés à tout moment. Etudes sont trop incertaines à ce stade pour imposer des réorientations.
 - Plafonnement européen de 7% de biocarburants conventionnels dans les transports empêche le développement des unités et tous les débats depuis la pause à 7% décidée en 2012 ont fragilisé les entreprises confrontées à une compétition forte liée à de nouveaux entrants à des pays non assujettis à nos réglementations.
- ⇒ **Marchés arrières sur les dispositifs ne sont jamais positives et sont à éviter à tout prix**
Besoin d'une vision stratégique sur le long terme pour permettre les investissements (notamment évolutions des moteurs)
 - Nos filières méritent d'être soutenues car sont exemplaires (parmi les premiers à avoir mis en place avec tous les acteurs français des filières biocarburants le système volontaire de durabilité « schéma 2BSvs »)
 - Rappelons que les biocarburants conventionnels ne représentent que 2,5 % de la SAU.
- ⇒ **Nécessité d'être très prudent sur les décisions car les biocarburants conventionnels représentent le socle de développement des biocarburants avancés**

- c) Permettre le développement de nouveaux biocarburants :

***Biocarburants avancés** sont produits à partir de divers procédés.

Sont a priori en phase de décollage industriel dans certains pays mais cela reste à démontrer. Première unité commerciale de biocarburants de deuxième génération en Europe a démarré en Italie en 2013 (usine *Beta Renewables* de Crescento) mais questions sur la rentabilité.



***Pour les biocarburants 3G**, la capacité d'un passage au stade industriel n'est pas démontrée pour le moment.

3) Quelques chiffres

- Mix EnR actuel : 15 % d'EnR avec pour ces 15 %, 60 % issu de biomasse dont

- bois énergie pour 40 %,
- biocarburants 12%,
- déchets pour 5 %,
- biogaz 2%.

30 000 emplois en France / près de 30 unités industrielles / 2 milliards d'euros d'investissements

- **Biocarburants 1G** ⇔ 3,1% de la conso mondiale d'énergie dans le secteur routier

Monde : Ethanol à 75 % de la conso de biocarburants / 25 % biodiesel

France : Ethanol à 20 % de la conso / 80 % de biodiesel (comme Allemagne et Benelux)

Bioéthanol = fermentation du sucre et de l'amidon contenu dans la betterave, la canne à sucre et certaines céréales (maïs, blé)

Biodiesel = produit à partir d'huiles végétales (estérification) et plus récemment hydrotraitement d'huiles végétales (HVO) de colza, de tournesol et de palme

Apparition de l'huile végétale hydrogénée (HVO) à l'échelle industrielle date de 2011 / 2012

Huile de palme : le biocarburant qui en est issu est totalement assimilable au gazole et incorporable sans limite, contrairement aux esters de matière grasse.

Projet TOTAL : augmenter sa production de 20 000 à 500 000 tonnes (reconvertir unité de production de la raffinerie de la Mède près de Marseille)

+ mise en place en 2013 par la France de droits antidumping sur le biodiesel et l'éthanol, mais mesure de durée limitée de 5 ans

- **Production mondiale en 2015** : 68 à 70 Mtep (⇔ 6 jours de production de pétrole) par :

- 74 % continent américain (Etats-Unis 43,5 % et Brésil 24,2 %) ;
- 17 % Europe (4 % Allemagne et 3,3 % France)

- **Production française en 2014** : 0,98 Mt de bioéthanol (1,23 Mdl et 0,6 Mtep) et 1,85 Mt de biodiesel (2,1 Mdl et 1,7 Mtep)

Stagne depuis 5 ans ⇔ mobilise près de 2,5 % de la SAU

(⇔ Production de 2,25 Mt environ)

+ filière issue de graisses animales recyclées et d'huiles alimentaires usagées ⇔ production de 100 à 150 000 T.

⇒ **Seuls les biocarburants 1G ont atteint le stade industriel**

- Biocarburants 2 G / Biomasse lignocellulosique (bois, paille) / Installation à priori rentable en Italie en 2013 mais questions tout de même

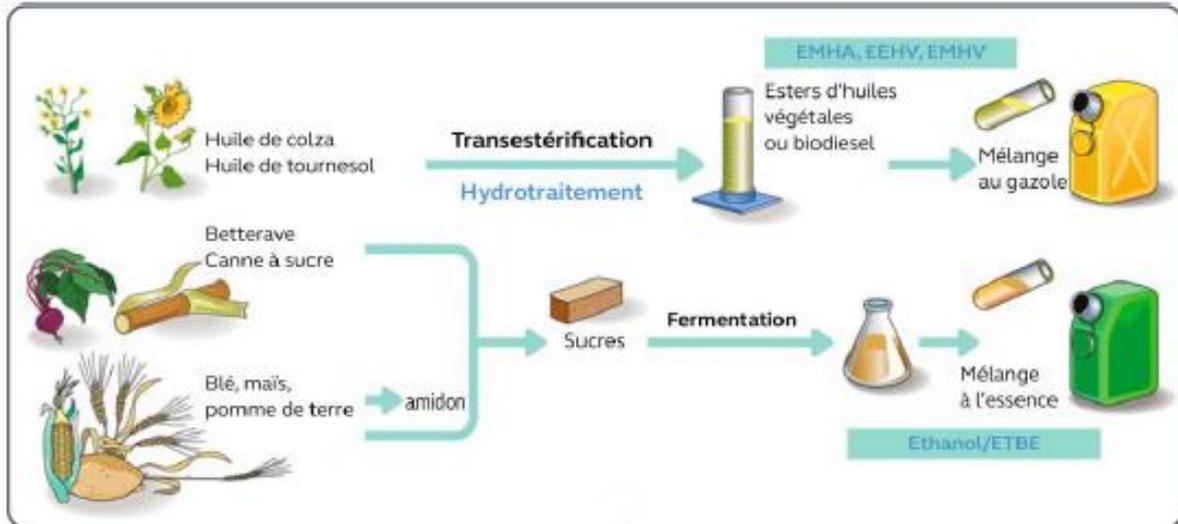
⇒ **Décollage de la G2 est en cours mais sera possible plutôt sur le continent américain. Possible en France pas avant 2025-2030**

- Biocarburants 3G : bilan énergétique et coût de cette production = freins à son développement

⇒ **Question sur la capacité à une phase industrielle**

4) Schémas sur les biocarburants

Schéma n° 1 : les filières conventionnelles de production de biocarburants



Source : IFP énergies nouvelles

Schéma n°2 : valorisation des huiles (AVRIL)

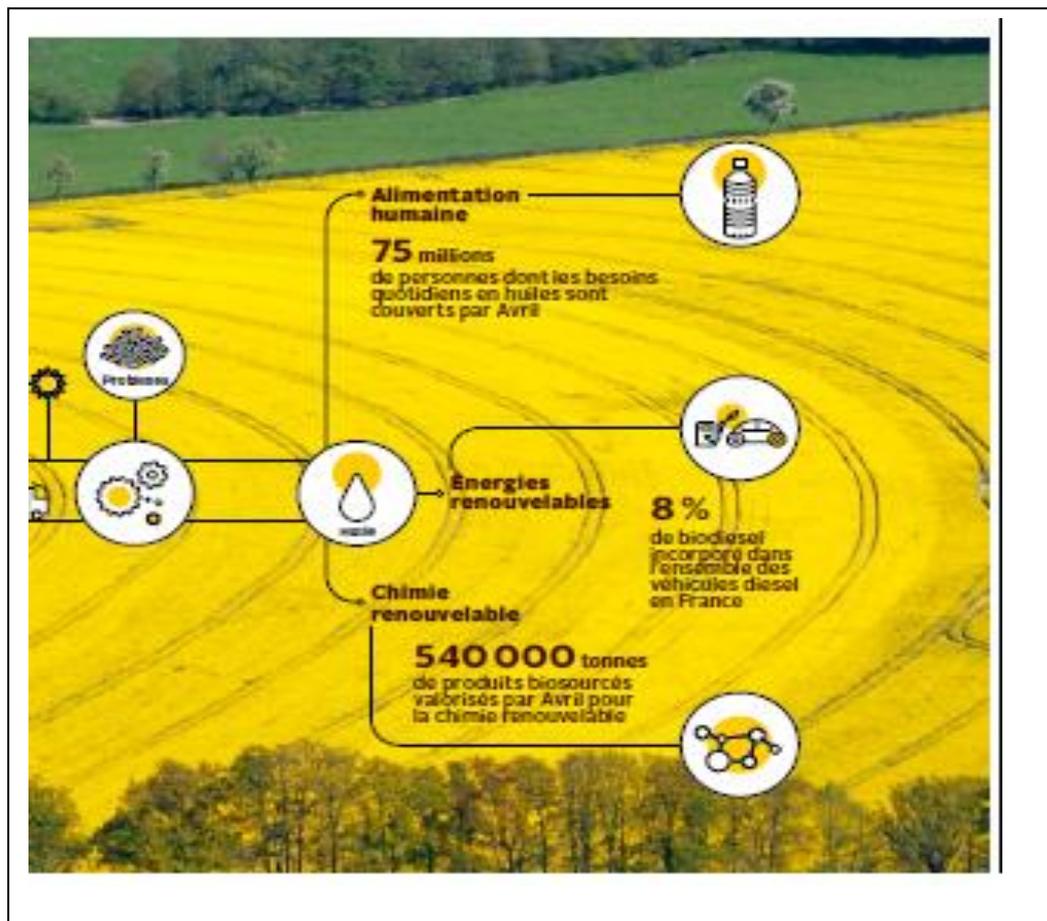


Schéma n°3 : valorisation des sucres et amidons de betterave, canne à sucre, céréales (Plaquette SNPAA)

