

Consommation record de biocarburants produits à partir de matières premières alimentaires en Belgique en 2020

Evaluation de la politique belge d'incorporation d'agrocarburants

N° 4 - Mars 2022

**Une politique subsidiée qui accroît
les émissions de gaz à effet de serre
et menace les droits humains**



Analyse réalisée sur base des chiffres de consommation mis à disposition par le SPF Santé publique (chiffres repris en annexe).

Briefing réalisé et publié par:

Inter-Environnement Wallonie, Oxfam-Belgique, CNCD-11.11.11, FUGEA, FIAN Belgique, Centre Tricontinental, Greenpeace Belgique, Natuurpunt, Natagora, le Mouvement d'Action Paysanne, Boerenforum, 11.11.11, BOS+ et Bond Beter Leefmilieu



1 Introduction

Il est temps de réduire fortement l'usage de biocarburants produits à partir de matières premières alimentaires

Coalition des ONG belges

La crise en Ukraine met abruptement en lumière notre problème énergétique. Nous devons nous débarrasser de notre dépendance à l'égard des combustibles fossiles. L'efficacité énergétique et l'autosuffisance énergétique sont plus que jamais prioritaires. Ce que l'on oublie, c'est qu'il n'y a pas que pour le gaz et le pétrole que nous sommes dépendants des importations. Plus de la moitié des matières premières pour nos biocarburants proviennent également de l'extérieur de l'UE. De plus, notre politique en matière de biocarburants exerce une forte pression sur les prix alimentaires mondiaux. En Belgique, l'essentiel des biocarburants consommés est issu de cultures agricoles et alimentaires. De la nourriture qui va dans notre réservoir. En 2020, 40 % du bioéthanol à la pompe en Belgique était à base de blé. Alors que la crise actuelle entraîne une flambée des prix des denrées alimentaires - le prix déjà élevé du blé a encore augmenté de 30 % au cours du mois dernier - les organisations signataires de briefing appellent à une diminution rapide de l'incorporation de biocarburants issus de matières premières alimentaires.

Ce briefing fait le point sur quelques évolutions marquantes concernant le biodiesel et le bioéthanol mélangés aux carburants en Belgique. Malgré une diminution de la quantité totale de carburants vendus en 2020 suite à la crise du COVID-19, la consommation de biodiesel a fortement augmenté cette année-là. Si l'on considère les émissions sur l'ensemble du cycle de vie, le biodiesel émet plus de gaz à effet de serre que le diesel fossile. En 2020, la consommation belge de biodiesels à base d'huiles de palme, de soja et de colza a donc provoqué près de 2 Mt CO₂eq d'émissions supplémentaires. Dans le cas du bioéthanol, la quantité de canne à sucre mélangée a été multipliée par cinq. Ceci alors qu'Oxfam a montré l'année dernière que la production de canne à sucre au Pérou pour le bioéthanol belge et européen a entraîné des accaparement d'eau et de terres, une vulnérabilité accrue à la crise climatique et des violations des droits de l'homme et une importante pollution de l'air.

Le Gouvernement belge a [déjà annoncé](#) que l'huile de palme et de soja ne seront plus autorisées comme matières premières pour les biocarburants belges à partir de 2022 et 2023 (avec des exceptions toutefois). C'est une [avancée](#), même s'il faudra surveiller que les exceptions prévues ne permettent pas de continuer à inonder le marché belge d'huiles de palme et de soja. Cependant, le problème ne sera pas résolu tant que le volume total des biocarburants produits à partir de matières premières alimentaires ne diminue pas. Sinon, l'huile de palme et de soja seront simplement remplacées par d'autres cultures agricoles avec une pression négative sur le climat, l'environnement, l'accès à l'alimentation et les droits de l'homme. Les organisations appellent donc l'abandon progressif du soutien public (obligation d'incorporation) pour tous les biocarburants issus de matières premières alimentaires dans les meilleurs délais. **En 2022 et 2023, l'obligation d'incorporation devrait au moins être réduite dans des proportions correspondant à la quantité actuelle d'huile de palme et de soja actuellement mélangée. L'élimination progressive devrait être achevée au plus tard en 2030.** Cela nécessite un ajustement de la trajectoire incluse dans le Plan national énergie climat. Au lieu de forcer la consommation de biocarburants issus de matières premières alimentaires, nos gouvernements doivent mettre en œuvre de toute urgence une politique de mobilité durable, sur le modèle Avoid-Shift-Improve : réduction des déplacements automobiles polluants, report sur les alternatives (modes doux, transports publics, mobilité partagée...) et amélioration des véhicules (réduction de la masse et de la puissance pour diminuer la consommation d'énergie, électrification).

2 Législation

Au niveau européen, le vent a déjà tourné. **Au vu des nombreuses conséquences négatives des biocarburants issus de matières premières alimentaires, l'Europe a adapté sa législation.** REDII, la deuxième version de la directive sur les énergies renouvelables, impose une obligation de 7 % d'énergies renouvelables pour les transports d'ici 2030. Pour cela, aucun biocarburant issu de matières premières alimentaires ne peut être utilisé, mais uniquement d'autres sources d'énergie telles que l'électricité renouvelable et les biocarburants "avancés". En plus de l'obligation de 7 %, **les États membres peuvent utiliser de manière limitée les biocarburants issus de matières premières alimentaires : cette utilisation est facultative et plafonnée en fonction de l'utilisation en 2020 (sans jamais pouvoir dépasser 7 %).**

Contrairement à des pays voisins comme l'Allemagne, la Belgique a poussé les biocarburants issus de matières premières alimentaires au niveau maximum autorisé en 2020. Et le Plan national énergie climat, tel qu'adopté en 2019, mise également au maximum sur les biocarburants issus de matières premières alimentaires : 7 % pour toute la période 2021-2030. Cette décision a été prise pour de mauvaises raisons : les régions (en particulier la Flandre) y ont vu un moyen facile de reporter les efforts climatiques sur le niveau fédéral.

Entre-temps, la proposition de la Commission européenne pour une troisième version de la directive sur les énergies renouvelables, REDIII, est prête. L'un des nouveaux éléments est un système obligatoire de crédits électroniques, grâce auquel l'objectif peut également être (partiellement) atteint grâce à l'électricité renouvelable. Aux Pays-Bas, un tel système existe depuis 2015 et a contribué au déploiement efficace des infrastructures de recharge. Il a également été récemment mis en œuvre en Allemagne et en France. Il s'agit d'une alternative importante aux biocarburants issus de matières premières alimentaires, car la conduite électrique est bien meilleure en termes de climat et de pollution atmosphérique, elle ne contribue pas à l'insécurité alimentaire et elle nous éloigne des voitures à moteur à combustion. **Ce n'est donc pas une mauvaise idée d'anticiper REDIII et de faire le changement maintenant.**

3 Évolutions marquantes de 2020

3.1 Origine des matières premières en 2020

Au total, plus d'un milliard de litres de biocarburants ont été consommés en Belgique en 2020, ce qui constitue un record absolu. L'essentiel (91%) de ces biocarburants issu de matières premières importées. **La Belgique ne produit que 9% des matières premières utilisées dans les biocarburants consommés dans notre pays** (Figure 1). **Les importations proviennent à 58% de pays situés hors de l'Union Européenne, et à 42% de pays situés dans l'UE.** Les matières premières agricoles et alimentaires continuent de constituer la toute grande majorité des matières utilisées dans les biocarburants consommés en Belgique.

Ces tendances étaient déjà observées dans le rapport précédent analysant l'année 2018⁽¹⁾. Il faut cependant noter que les sources d'approvisionnement peuvent évoluer significativement d'une année à l'autre en fonction du marché mondial, les produits les moins chers, souvent importés, remplaçant les autres.

1 milliard de litres de biocarburants
consommés en Belgique en 2020 :
D'où viennent les matières premières ?

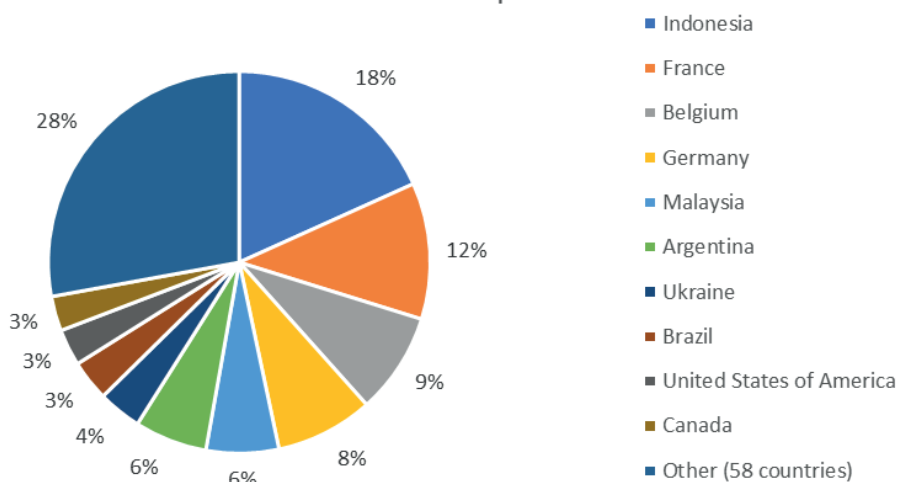


Figure 1: Origine des matières premières dans les biocarburants consommés en Belgique en 2020. Chiffres SPF Santé publique, traitement et graphe IEW.

Le **blé** est la seule denrée belge ayant un apport important (un peu plus de la moitié du blé consommé était belge en 2020), le reste provenant principalement de l'UE. Les Etats-Unis et l'Ukraine sont les principales sources pour le **maïs**. L'**huile de palme** vient principalement d'Indonésie et de Malaisie. L'**huile de soja** principalement d'Argentine et du Brésil. Le **colza** belge est négligeable (moins de 1%), les sources principales étant l'Allemagne,

1 iew.be/wp-content/uploads/2019/09/Eval_AgroCarbu_190913_web.pdf

la France, le Canada, la Lettonie et l'Ukraine. La **canne à sucre** provient intégralement d'Amérique Latine. La betterave belge est négligeable (environ 3%), l'essentiel de la **betterave** venant de France. Les **graisses animales** proviennent en majeure partie de pays européens, comme l'Espagne, la France et l'Allemagne. La Chine est de loin la première source pour les **huiles de cuisson usagées**, avec environ $\frac{1}{3}$ du total.

3.2 Biodiesel

On Malgré une diminution de 12,9 % des ventes de diesel en 2020, la consommation de biodiesel a sensiblement augmenté en Belgique en 2020 (Figure 2). Ceci n'empêche pas le biodiesel de colza de continuer tendanciellement à être de moins en moins utilisé.

On assiste à une explosion de l'utilisation de biodiesel de palme en 2020, à un niveau jamais atteint précédemment en Belgique. Depuis quelques années, les biodiesels produits à partir d'huile de palme et de soja occupent ensemble une part croissante des volumes de biodiesels vendus en Belgique, les conditions de marché favorisant tantôt l'un, tantôt l'autre. **Ces deux filières ont des impacts néfastes importants, tant du point de vue environnemental que social.** L'huile de palme a fait l'objet d'un rapport détaillé en 2018⁽¹⁾, l'huile de soja du rapport suivant en 2019⁽²⁾.

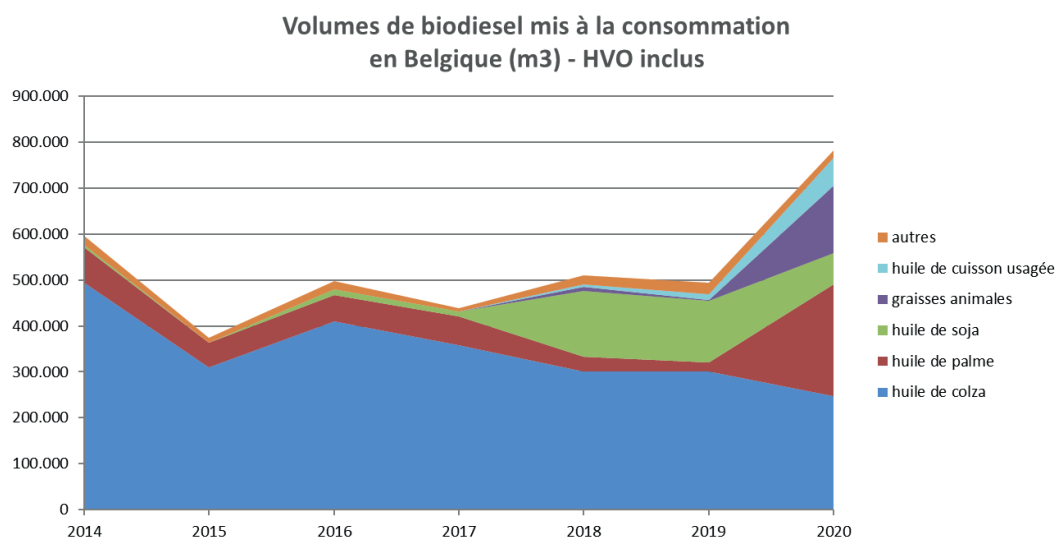


Figure 2: Volumes de biodiesel mis à la consommation en Belgique (m³) - HVO inclus. Chiffres SPF Santé publique, traitement et graphe IEW

L'année 2020 est également marquée par une forte augmentation de l'usage d'huile de cuisson usagée et par un recours à des produits animaux à un niveau totalement inédit pour faire rouler nos voitures. Les huiles usagées et les graisses animales font partie

- iew.be/wp-content/uploads/2019/05/180416-Evaluation-agrocarburants-Belgique-huile-de-palme.pdf
- iew.be/wp-content/uploads/2019/01/190121_evaluation_agrocarburants_belgique_no2_palme_et_soja_iew.pdf

des nouveaux biocarburants dits « avancés », selon la législation européenne. Cette nouvelle utilisation subsidiée à large échelle peut perturber les autres filières utilisant ces produits, et y causer des substitutions par les huiles de palme et de soja, ce qui renforce encore la déforestation.⁽¹⁾⁽²⁾ **L'importation de Chine est la première source pour les huiles de cuisson usagées utilisées dans les biocarburants belges labellisés durables, ce qui pousse la Chine à compenser en augmentant ses propres importations d'huiles de palme.**

Dans un plein de diesel en 2020 (50L), il y avait 6,7 litres de "biocarburants", composés comme suit (en litres) :

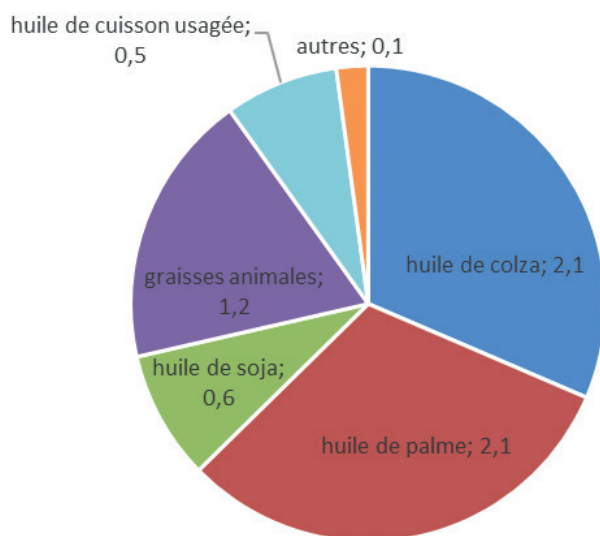


Figure 3 : Composition en litres de la proportion de biocarburants (6,7 litres) dans un réservoir de diesel plein (50 litres) en 2020. Chiffres du SPF Santé Publique, traitement et graphes IEW.

Les biodiesels d'huile de palme, de soja et de colza ont mené à une augmentation de près de 9% des émissions causées par le transport belge en 2020.

Les facteurs d'émission de gaz à effet de serre des biocarburants sur l'ensemble du cycle de vie ont été compilés dans une étude de l'ONG Transport & Environnement⁽³⁾, sur base des chiffres issus de l'étude la plus récente et complète commanditée par la Commission européenne sur le sujet⁽⁴⁾.

Les émissions sur l'ensemble du cycle de vie pour le biodiesel d'huile de palme sont de 285 g CO₂eq/MJ, ce qui correspond au triple (303%) des émissions du combustible fossile de référence. Les émissions du biodiesel de soja sont de 200 g CO₂eq/MJ, soit le double (213%) des émissions du combustible fossile de référence. Pour le biodiesel de colza, les émissions sont également plus élevées que celles du diesel fossile (118%) (Figure 4).

1 transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/06/2020_05_REDII_and_advanced_biofuels_briefing.pdf

2 transportenvironment.org/discover/europes-imports-dubious-used-cooking-oil-set-rise-fuel-ling-deforestation/

3 Globiom: the basis for biofuel policy post-2020 (April 2016) transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/07/2016_04_TE_Globiom_paper_FINAL_0.pdf

4 Ecofys, IIASA et E4tech, The land use change impact of biofuels consumed in the EU – Quantification of area and greenhouse gas impact, 2015

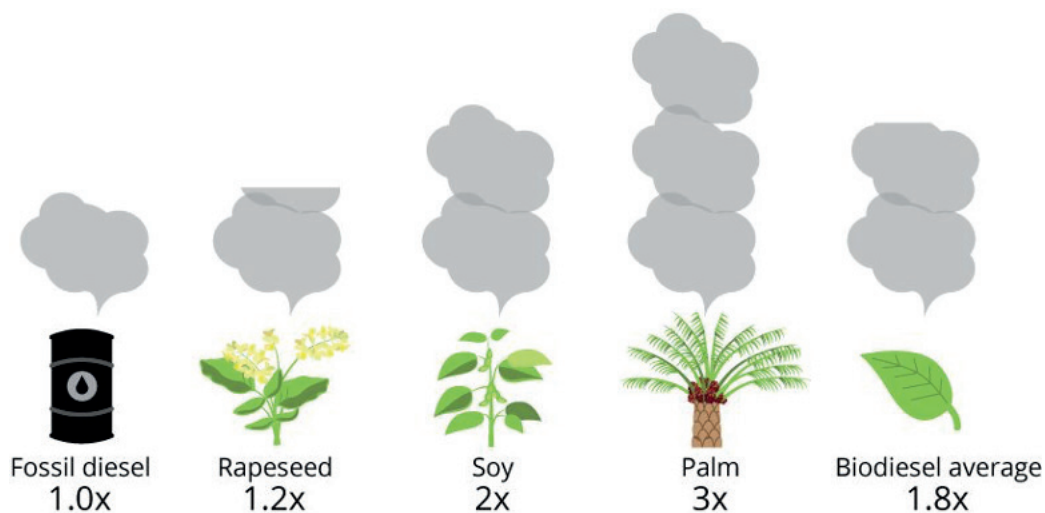


Figure 4: Les émissions sur l'ensemble du cycle de vie pour les biodiesels comparé au combustible fossile de référence.

Source : Transport & Environment - transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/07/2016_04_TE_Globiom_paper_FINAL_0.pdf

Il en ressort que les biodiesels d'huiles de palme, de soja et de colza vendus aux pompes belges en 2020 ont causé 1.924 ktCO₂eq d'émissions supplémentaires par rapport à celles, déjà élevées, qui auraient été obtenues en ayant recours à du diesel fossile à la place (Figure 4). **Ce surplus d'émissions équivaut à plus de 8,5% des émissions du secteur du transport belge en 2020⁽¹⁾.**

Ces émissions ne sont pas comptabilisées dans les inventaires nationaux d'émissions en Europe. Elles sont largement dues aux changements d'affectation des sols dans les pays où a lieu l'expansion des cultures de palme et de soja, principalement en Asie du Sud-Est et en Amérique Latine. La déforestation dans ces régions du monde peut être induite, de manière directe ou indirecte, par la demande de biocarburants. Les émissions résultent également, dans une moindre mesure, des processus agricoles, de la transformation et du transport des produits.

Surplus d'émissions GES dû aux biodiesels mis à la consommation en Belgique (ktCO₂eq)

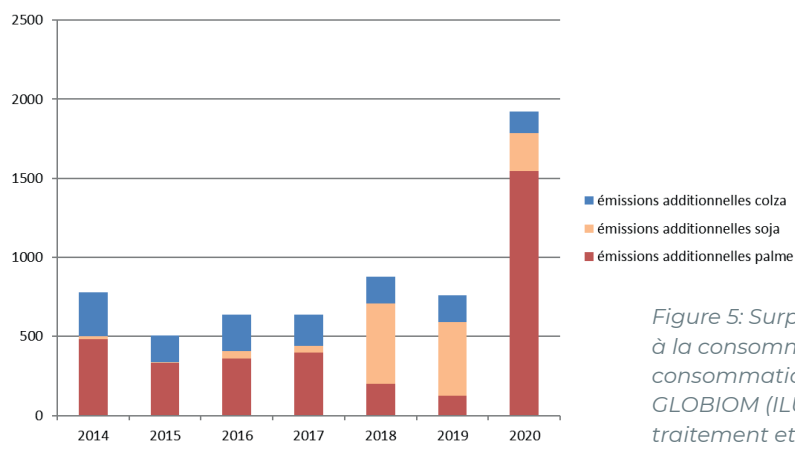


Figure 5: Surplus d'émissions GES dû aux biodiesels mis à la consommation en Belgique (kt CO₂eq). Chiffres consommation SPF Santé publique, facteurs d'émission GLOBIOM (ILUC) et directive RED (direct emissions) – traitement et graphe IEW

1 En 2020, la baisse de 14% des ventes de carburants par rapport à 2019 permet d'estimer à environ 22.500 kt CO₂eq les émissions totales du secteur des transports en Belgique.

3.3 Bioéthanol

Le taux d'incorporation a fortement augmenté en 2020, ce qui permet au volume total de bioéthanol de se maintenir stable (Figure 6), malgré un recul de 16% des ventes d'essence en 2020 par rapport à 2019. La canne à sucre augmente et a supplanté la betterave, qui s'efface de la consommation belge (quand on compare à 2014). L'amidon augmente. Le blé consommé dans le bioéthanol vendu en Belgique en 2020 suffirait à produire 60% de la quantité de pain consommée annuellement par la population belge (le trait pointillé rouge représente la quantité de bioéthanol qui peut être produite en utilisant tout le blé qui sert à la production de pain mangé par la population belge en une année)⁽¹⁾.

Volumes de bioéthanol mis à la consommation en Belgique (m³) - Bio-ETBE et biométhanol inclus

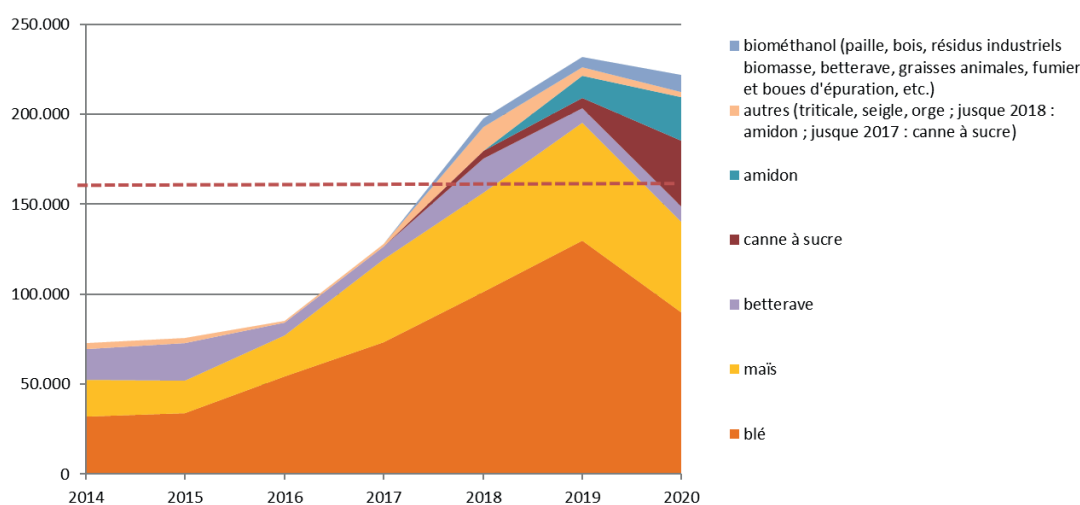


Figure 6: Volumes de bioéthanol mis à la consommation en Belgique (m³), bio-ETBE et biométhanol inclus. Chiffres SPF Santé publique – traitement et graphes IEW

Suite à une enquête de terrain, Oxfam a montré que la production du bioéthanol consommé en Belgique et en Europe est à l'origine de violations de droits humains dans le Sud global. **La production de canne à sucre au Pérou pour le bioéthanol belge et européen a notamment causé pollution de l'air, accaparement de l'eau et des terres - rendant les populations vulnérables aux effets du changement climatique - et violations des droits humains.**⁽²⁾

- 1 Calcul réalisé sur base d'une production de 390 l de bioéthanol par tonne de blé. En moyenne, une personne mange environ 40 kg de pain par an en Belgique. La prise en compte des co-produits lors de la fabrication d'éthanol (gluten, protéines, son de blé...) et la fabrication de farine peut modifier ce calcul, sans toutefois modifier la conclusion que les quantités de céréales consommées à des fins énergétiques dans les biocarburants ne sont plus marginales, et atteignent désormais des ordres de grandeurs comparables aux quantités utilisées pour l'alimentation humaine en Belgique.
- 2 FUELING HUMAN RIGHTS VIOLATIONS - Consequences of EU and Belgian biofuel policies in northern Peru (Oxfam – July 2021) oxfamsol.be/sites/default/files/fueling_human_rights_violations_oxfam_belgique_report_0.pdf

4 Conclusion

Les organisations signataires (Inter-Environnement Wallonie, Oxfam-Belgique, CNCD-11.11.11, FUGEA, FIAN Belgique, le Centre tricontinental, Greenpeace Belgique, Natuurpunt, Natagora, le Mouvement d'Action Paysanne, Boerenforum, 11.11.11, BOS+ et Bond Beter Leefmilieu) demandent au Gouvernement un phasing-out rapide du soutien public aux biocarburants issus de matières premières alimentaires, au vu de leurs impacts négatifs sur le climat et la biodiversité, ainsi que sur les marchés alimentaires et les droits humains dans les pays du Sud. Les prix agricoles atteignent actuellement de nouveaux sommets sur les marchés mondiaux, ce qui fragilise l'accès à l'alimentation. Les biocarburants contribuent à ces tensions sur les prix alimentaires. Par ailleurs, **vu leur prix élevé, les biocarburants constituent un surcoût important et inutile pour les consommateurs belges.**

Au vu de ces impacts, **la législation européenne permet désormais aux États membres de ne plus utiliser ces biocarburants, et interdit de les utiliser à un niveau supérieur à celui de 2020.** La poursuite ou non du soutien public à cette forme d'énergie non durable est donc de l'entière responsabilité du gouvernement belge. **Un phasing-out de l'obligation d'incorporation des agrocarburants issus de matières premières alimentaires devrait être mis en place rapidement en Belgique.** La suppression prévue des huiles de palme et de soja dans les biocarburants doit s'accompagner d'une réduction simultanée au moins équivalente des volumes totaux d'incorporation.

5 Autres développements récents

Notre addiction aux agrocarburants bafoue les droits humains au Pérou

rapport Oxfam – 27 septembre 2021

oxfamsol.be/fr/notre-addiction-aux-agrocarburants-bafoue-les-droits-humains-au-perou

Audition sur les biocarburants en Commission Energie, Climat, Environnement de la Chambre

28 septembre 2021

lachambre.be/media/index.html?language=fr&sid=55U2085

La Belgique retire l'huile de palme et le soja des réservoirs de nos voitures : réaction des ONG

13 avril 2021

iew.be/la-belgique-retire-lhuile-de-palme-et-le-soja-des-reservoirs-de-nos-voitures-reaction-des-ong/

6 Annexe

Quantités de biocarburants mis à la consommation en Belgique entre 2014 et 2020. Données de consommation annuelle issues du SPF Santé publique. Agrégation et calculs des deux dernières colonnes par Inter-Environnement Wallonie.

Table 1: Quantité de biodiesel et HVO (m3) (blend diesel)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Litre par belge (2020)	Litres par plein 50L (2020)
Huile de colza	494 250	309 905	409 634	357 168	300 406	300 996	246 204	21,8	2,1
Huile de palme	76 234	52 727	56 760	62 751	31 816	19 535	244 488	21,6	2,1
Huile de soja	5 071	397	13 750	12 307	144 175	133 239	68 584	6,1	0,6
Graisses animales					8 846	3 482	146 121	12,9	1,2
Huile de cuisson usagée					5 879	10 876	60 686	5,4	0,5
Autres (tournesol, déchets d'huiles végétales ou animales, effluents d'huilerie de palme ; jusque 2017 : huile de cuisson usagée, graisses animales)	20 812	10 893	17 961	5 752	18 984	25 404	16 932	1,5	0,1
Total	596 367	373 922	498 105	437 978	510 106	493 534	783 015	69,3	6,7

Table 2: Quantité de bioéthanol, ETBE et biométhanol (m3) (non compris bio-MTBE ni bionaphta)

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Litre par belge (2020)	Litres par plein 50L (2020)
Blé	32 149	33 773	54 247	73 444	101 080	129 845	89 698	7,9	2,4
Maïs	20 058	18 256	22 720	46 049	55 319	65 512	50 747	4,5	1,4
Betterave	17 079	20 752	7 307	6 874	19 147	8 110	8 245	0,7	0,2
Canne à sucre					4 194	5 881	36 697	3,2	1,0
Amidon						12 121	23 987	2,1	0,6
Autres (triticale, seigle, orge; jusque 2018: amidon; jusque 2017: canne à sucre)	3 342	2 679	998	1 614	13 003	4 886	2 878	0,3	0,1
Biométhanol (paille, bois, résidus industriels biomasse, betterave, graisses animales, fumier et boues d'épuration, etc.)	0	0	0	0	5 146	5 343	9 553	0,8	0,3
Total	72 628	75 460	85 272	127 981	197 889	231 698	221 804	19,6	5,9