



Evaluation de la politique belge d'incorporation d'agrocarburants

Le cas de l'huile de palme

Briefing réalisé par Inter-Environnement Wallonie, CNCD-11.11.11, Oxfam et FIAN
Avril 2018

Résumé

Les agrocarburants sont un des principaux moyens choisis par les autorités belges pour « verdir » le transport. Ce briefing montre que, dans le cas du biodiesel d'huile de palme, cette politique met en œuvre un remède pire que le mal :

- **La surface nécessaire à la production de l'huile de palme brûlée aujourd'hui dans nos moteurs est considérable, équivalente à la superficie totale de la Région Bruxelloise ;**
- **Ceci augmente les risques de déforestation et de perte de biodiversité dans les pays du Sud, ainsi que les risques d'expulsion de populations locales et d'accaparements de terres ;**
- **Au niveau climatique, le bilan du biodiesel d'huile de palme est pire encore que celui du diesel fossile remplacé. Son utilisation actuelle en Belgique produit une augmentation des émissions équivalente à celle qui résulterait d'un doublement du trafic de voiture sur le Ring de Bruxelles ;**
- **Malgré ces effets néfastes, la quantité de pétrole remplacé reste anecdotique, moins de 0,7% du diesel fossile utilisé en Belgique.**

En conséquence, les organisations à l'origine de cette analyse appellent à une révision profonde de la politique menée au niveau belge et européen en matière d'agrocarburants, en particulier au moment où sont prises les décisions pour la décennie 2020-2030, et invitent à envisager d'autres options pour rendre le transport durable.

1. Contexte

Absente de nos moteurs jusqu'il y a quelques années, l'huile de palme est aujourd'hui brûlée dans la quasi-totalité des moteurs diesels du royaume.

Transformée en biodiesel, elle est mélangée au diesel d'origine fossile vendu à la pompe, en vertu d'une loi obligeant les distributeurs de carburants à procéder à l'incorporation d'agrocarburants dans les carburants¹.

Pour le consommateur, le mélange est « invisible », rien n'ayant changé dans la manière de faire le plein. Peu de citoyens sont d'ailleurs conscients de partiellement rouler avec des agrocarburants tels que l'huile de palme, de soja ou de colza.

¹ Loi du 17 juillet 2013 relative aux volumes nominaux minimaux de biocarburants durables qui doivent être incorporés dans les volumes de carburants fossiles mis annuellement à la consommation.

Les seules différences étant un pouvoir énergétique légèrement inférieur (10% d'énergie en moins dans un litre de biodiesel « pur » par rapport à un litre de diesel « pur ») et un coût de production généralement supérieur (de l'ordre du double, en fonction des conditions du marché). Avec un taux d'incorporation d'environ 6% en volume en Belgique pour le biodiesel dans le diesel, l'impact reste toutefois assez peu perceptible pour le citoyen.

L'incorporation obligatoire d'agrocarburants dans les carburants fait partie de la politique énergie-climat belge : c'est le moyen principal qu'ont choisi nos gouvernements pour développer l'énergie renouvelable dans les transports, en accord avec des objectifs européens que les autorités belges ont validés. L'objectif phare de cette politique est de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du transport.

Ce briefing vise à objectiver l'adéquation entre la politique mise en place et l'objectif affiché, à partir des données connues de consommation et d'émission. L'analyse du présent document sera focalisée sur le cas de l'huile de palme. Une analyse plus large concernant les autres agrocarburants utilisés en Belgique, dont on sait déjà que plusieurs posent problème, sera réalisée dans les prochains mois.

2. Le biodiesel d'huile de palme remplace 0,7 % du diesel belge

Selon les chiffres communiqués par l'administration fédérale (voir annexe), la quantité d'huile de palme utilisée dans le biodiesel mis à la consommation en Belgique s'élève à près de 63.000 m³ en 2017, en augmentation continue depuis 2015².

En considérant un contenu énergétique standard de 33,1 MJ/L pour le biodiesel, ce volume correspond à une quantité d'énergie de 2,1 milliards de MJ, soit légèrement moins de 0,7% de l'énergie totale fournie par le carburant diesel en Belgique en 2017.

3. La production du biodiesel d'huile de palme consommé en Belgique nécessite une surface équivalente à la superficie totale de la Région Bruxelloise

Malgré son rendement à l'hectare comparativement plus élevé que pour d'autres cultures, la production d'huile de palme nécessite tout de même des surfaces considérables. Ainsi, en considérant le rendement moyen mondial de 3,7 t/ha, la production des 63.000 m³ d'huile de palme³ consommés sous forme de biodiesel en Belgique en 2017 a nécessité environ 16.000 ha, soit une superficie équivalente à l'ensemble de la Région Bruxelloise.

Cette surface considérable est répartie dans les pays producteurs d'huile de palme qui alimentent le marché belge. Elle renforce dans ces pays (Indonésie, Malaisie...) les pressions sur l'environnement et les communautés locales⁴.

² Année où l'obligation d'incorporation du biodiesel a été suspendue pour plusieurs mois, suite à l'arrêt du 7 mai 2015 de la Cour constitutionnelle ne la jugeant pas conforme aux règles de concurrence. Ceci explique le fort recul de la consommation de biodiesel par rapport à 2014.

³ En considérant une masse volumique de 0,93 t/m³

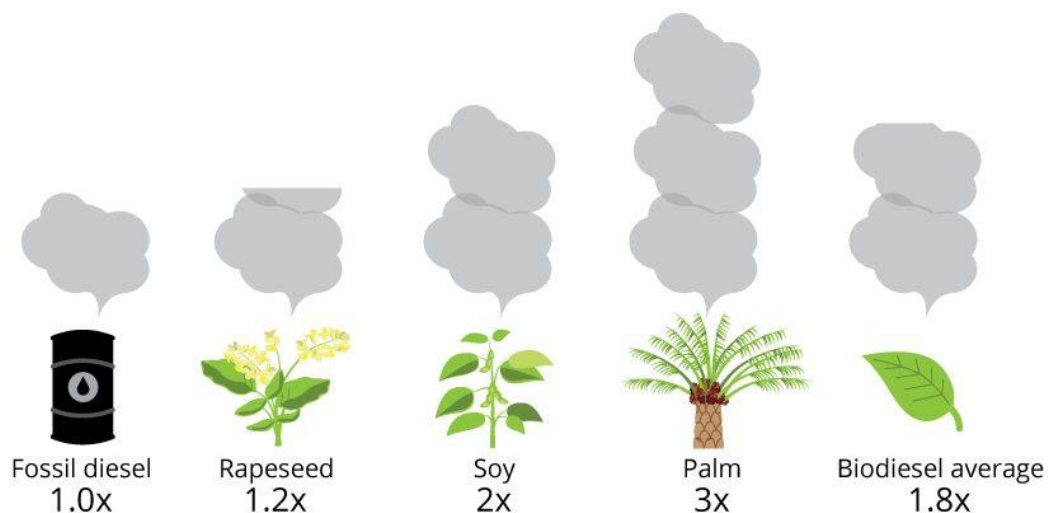
⁴ *Le mythe de l'huile de palme 100% durable - Les limites des initiatives volontaires* (5 février 2018)
<https://www.cncd.be/huile-palme>

Agrocarburants : comment l'Europe réchauffe la planète (26 octobre 2016)
<https://www.oxfam.org/fr/rapports/agrocarburants-comment-leurope-rechauffe-la-planete>

4. Le biodiesel d'huile de palme augmente fortement les émissions de gaz à effet de serre : son utilisation actuelle en Belgique produit une augmentation des émissions équivalente à celle qui résulterait d'un doublement du trafic de voiture sur le Ring de Bruxelles

Les facteurs d'émission de gaz à effet de serre des agrocarburants sur l'ensemble du cycle de vie ont été compilés dans une étude de l'ONG Transport & Environnement⁵, sur base des chiffres issus de l'étude la plus récente et complète commanditée par la Commission européenne sur le sujet⁶.

Les émissions sur l'ensemble du cycle de vie pour le biodiesel d'huile de palme sont de 285 gCO₂eq/MJ, ce qui correspond au triple (303%) des émissions du combustible fossile de référence.



Il en ressort que le biodiesel d'huile de palme vendu aux pompes belges a causé en 2017 des émissions totales de 590 ktCO₂eq. Sans huile de palme, seul le tiers de ces émissions aurait eu lieu (en ayant recours à du diesel fossile). L'augmentation des émissions due au biodiesel d'huile de palme vendu en Belgique est donc de 400 ktCO₂eq en 2017.

Ce chiffre correspond approximativement aux émissions annuelles de l'ensemble du trafic de voitures sur le Ring de Bruxelles.

5. Messages et recommandations

L'usage de l'huile de palme comme matière première pour la production de biodiesel est une conséquence de la législation actuelle visant à stimuler l'usage des agrocarburants. Dans le cas de l'huile de palme, cet usage a un impact négatif particulièrement marqué sur le climat, malgré un apport énergétique qui reste anecdotique.

Par ailleurs, d'autres impacts négatifs sont liés à la production d'huile de palme : expulsions de populations locales et accaparements de terres, déforestation et perte de biodiversité le bon

⁵ *Globiom: the basis for biofuel policy post-2020 (April 2016)*
https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2016_04_TE_Globiom_paper_FINAL_0.pdf

⁶ Ecofys, IIASA et E4tech, *The land use change impact of biofuels consumed in the EU – Quantification of area and greenhouse gas impact*, 2015

fonctionnement des écosystèmes nourriciers. Bien souvent, les mécanismes de certification volontaires mis en place ne parviennent pas à enrayer les multiples abus sur le terrain⁷.

Le résultat de l'usage de biodiesel d'huile de palme en Belgique est en contradiction directe avec l'objectif politique poursuivi de réduire les émissions de gaz à effet de serre liées au transport. Au contraire, il empire l'impact réel de ce secteur.

Les auteurs de cette analyse recommandent de :

- Eliminer le soutien public aux agrocarburants néfastes, tel que le biodiesel d'huile de palme, notamment en supprimant l'obligation d'incorporation belge ;
- Soutenir, dans le cadre des négociations européennes en cours, un phasing-out des agrocarburants problématiques liés aux sols, tel l'huile de palme ;
- A cette fin, soutenir une diminution du plafonnement existant pour le recours aux agrocarburants liés aux sols au moins équivalente à celle proposée par la Commission européenne (<3,8% en 2030) ;
- Mettre au cœur des politiques de mobilité durable la maîtrise de la demande et le report modal vers les alternatives à la voiture individuelle (transports en commun, mobilité douce, véhicules partagés, etc.). Pour les voitures restantes, utiliser les leviers normatifs et fiscaux pour réduire la masse et la puissance des véhicules mis sur le marché, voie royale pour diminuer leur consommation énergétique.

Ceci doit notamment permettre de mettre en œuvre les recommandations formulées dans un avis conjoint par le Conseil Fédéral du Développement Durable, le Conseil Central de l'Economie et le Conseil de la Consommation :

« les organes d'avis posent des questions au sujet de la mise sur le marché belge d'alternatives aux carburants fossiles qui, pour certaines, émettent, sur leur cycle de vie complet, plus de G.E.S. que le carburant fossile remplacé. Ils constatent que cela reste possible actuellement dans le cadre légal existant et recommandent que les autorités européennes et belges restreignent et éliminent l'usage de ces alternatives problématiques. »

« Les organes d'avis (...) insistent sur l'urgence d'une politique coordonnée et cohérente au niveau de la durabilité, ciblant prioritairement la maîtrise de la demande et le report modal vers les alternatives à la voiture individuelle et au transport routier. »⁸

⁷ Le mythe de l'huile de palme 100% durable - Les limites des initiatives volontaires (5 février 2018)

<https://www.cncd.be/huile-palme>

⁸ Avis sur le projet d'arrêté royal établissant des normes de produits pour les carburants destinés au secteur du transport d'origine renouvelable, 2018a01, § [6]

<http://www.frdo-cfdd.be/sites/default/files/content/download/files/2018a01f.pdf>

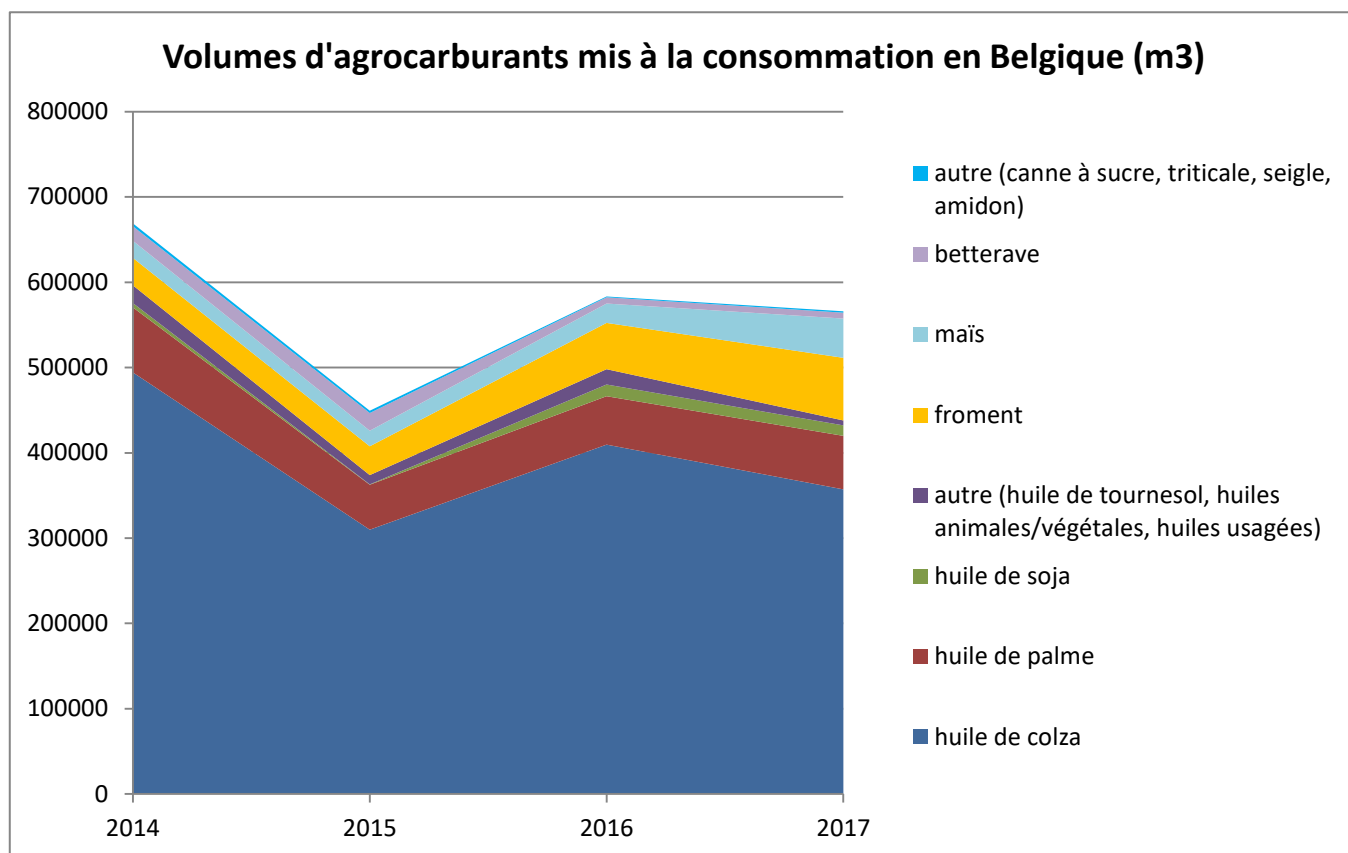
Annexe. Quantités de biocarburant mis à la consommation en Belgique entre 2014 et 2017⁹

	2014	2015	2016	2017
Huile de colza	494 250,4	309 905,4	409 633,9	357 167,7
Huile de palme	76 233,6	52 726,5	56 760,3	62 750,6
Huile de soja	5 071,4	397,4	13 749,9	12 307,4
Autre (huile de tournesol, huiles animales/végétales, huiles usagées)	20 811,9	10 892,5	17 961,2	5 752,2
Total	596 367,3	373 921,8	498 105,3	437 977,9

Tableau 1. Quantité de biodiesel (m³)

	2014	2015	2016	2017
Froment	32 149,2	33 773,1	54 247,2	73 443,9
Maïs	20 058	18 255,9	22 720	46 049
Betterave	17 079	20 752,3	7 307,3	6 873,8
Autre (canne à sucre, triticales, seigle, amidon)	3 342,2	2 678,7	997,8	1 613,8
Total	72 628,4	75 460	85 272,3	127 980,5

Tableau 2. Quantité de bioéthanol (m³)



⁹ Données : SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement. Graphique : IEW